

StatnettStatnett SF
Divisjon Nettutbygging
Nydalen alle 33
Postboks 4904 Nydalen
0423 OSLO**Miljø-, transport- og
anleggsplan (MTA)**

Dokumenttittel

**MTA for 420 kV ledning Snilldal-Surna
Myndighetsdel**

Gradering

Åpen

Prosjektnummer

10211

Arkivkode

Ansvarlig enhet

UTMA

Dokumentnummer

2251394

Antall sider + vedlegg

28 + kart

Oppdragsgiver

Oppdragsgivers kontakt

Bestillingsnummer

Sammendrag, resultat

Foreliggende miljø-, transport- og anleggsplan (MTA-plan) gjelder for nybygging av ledning mellom Snilldal og Surna transformatorstasjoner. Egne MTA planer utarbeides for arbeidene med Snilldal og Surna transformatorstasjoner.

Denne MTA-planen svarer på kravene i NVE sine retningslinjer og er rettet mot myndigheter, berørte og andre interesser. Den redegjør for hvordan anleggsarbeid skal gjennomføres, hvilken hensyn som skal tas og hvilke arealer som skal berøres. Planen skal godkjennes av NVE før anleggsstart.

Hensikten med MTA-planen er å sikre at det blir tatt nødvendige miljøhensyn i planlegging og oppgradering av ledningen. Utarbeidelse og implementering av MTA planen inngår som en del av konsesjonsvilkårene fra NVE.

Distribusjon

Versjon.
1.0Dato:
3.3.2016Revisjonsbeskrivelse
NVE godkjenningUtarbeidet:
Asgeir VagnildhaugKontrollert:
Odd-Bjarne Klemetsdal
Ole Johan HjemåsGodkjent:
Ingrid Myrtrveit

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1 Bakgrunn og avgrensning.....	4
1.2 Prosess og formelle krav.....	4
1.2.1 Anleggskonsesjon.....	5
1.2.2 Konsesjonsvilkår	5
1.2.3 Sentralt lovverk	6
1.3 Mål og hensikt med MTA-plan	6
1.4 Oppbygging av MTA-plan	7
1.5 Kunnskapsgrunnlag	7
2. PROSJEKTBEKRIVELSE	8
2.1 Forarbeid.....	10
2.1.1 Kontakt med berørte myndigheter.....	10
2.1.2 Kontakt med berørte grunneiere.....	10
2.1.3 Kulturminneundersøkelser (§9-registreringer).....	11
2.1.4 Vurdering av riggplasser	11
2.1.5 Vurdering av adkomstbehov	11
2.1.6 Vurdering av konfliktpotensial med fugler	13
2.1.7 Kamouflasje av ledningen og andre ledningstiltak	14
2.2 Fremdriftsplan	15
3. MILJØSTYRING I PROSJEKTET	16
3.1 Implementering.....	16
3.2 Oppfølging og kontroll	16
3.3 Varslingsrutiner og endringshåndtering	16
3.4 Informasjon og kommunikasjon.....	16
4. KRAV TIL ANLEGGSGJENNOMFØRING	17
4.1 Anleggsområder.....	17
4.1.1 Riggplasser	17
4.1.2 Ledningstraséen.....	17
4.2 Anleggstrafikk og trafiksikkerhet.....	18
4.2.1 Transportruter.....	19
4.2.2 Bruk av helikoptre	20
4.3 Skogrydding.....	20

4.4	Forurensning og avfall.....	21
4.4.1	Forurensning fra anleggsvirksomhet.....	21
4.4.2	Akutt forurensning	21
4.4.3	Drikkevann	22
4.4.4	Avfallshåndtering	22
4.5	Natur- og kulturmiljø.....	22
4.5.1	Naturmangfold	22
4.6	Kulturminner	24
4.7	Landbruk og skogbruk.....	24
4.8	Hensyn til omgivelsene	25
4.8.1	Friluftsliv og reiseliv	25
4.8.2	Støv.....	25
4.8.3	Støy.....	26
4.9	Terrenginngrep og istandsetting	26
VEDLEGG	27
VEDLEGG 1. MTA-PLAN KART	28

1. INNLEDNING

Miljø-, transport-, og anleggsplan er en detaljplan som skal sikre at areal- og miljøkrav blir ivaretatt ved bygging, drift og riving av anlegget. Kravene i planen er en operasjonalisering av konsesjonskravene, krav fra annet miljølovverk og Statnetts interne miljøkrav. Planen beskriver også hvilke hensyn som skal tas av utbygger for at skadene på og ulempene for ytre miljø skal begrenses så mye som mulig.

MTA-planen inngår i kontraktene med entreprenørene med krav om at planen følges.

1.1 Bakgrunn og avgrensning

420 kV Snilldal-Surna (tidligere Snillfjord-Trollheim) er planlagt bygd som følge av ny fornybar energiproduksjon på Fosenhalvøya og i Snillfjord-området i Sør-Trøndelag. Kraftledningen er planlagt som en del av en 260 km lang gjennomgående sentralnettforbindelse mellom Namsos transformatorstasjon i Overhalla kommune i Nord-Trøndelag og Surna transformatorstasjon i Surnadal kommune i Møre og Romsdal.

Denne MTA-planen er utarbeidet for arbeid knyttet kraftledningen mellom Snilldal og Surna transformatorstasjoner. 420 kV Snilldal - Surna er ca. 63 km lang, og går igjennom fire kommuner i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal fylker.

Det planlegges nybygging av stasjonene Snilldal og Surna, og det utarbeides egne MTA planer for hver av disse stasjonene. Ledningsprosjektet innebefatter arbeider til og med endemaster inn mot stasjoner, samt eventuelle omlegginger av kabler i tilknytning til stasjon. Resterende arbeid innenfor stasjonstomter inngår i stasjonsprosjekter og håndteres i MTA-planer for den enkelte stasjonen.

1.2 Prosess og formelle krav

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

1.2.1 Anleggskonsesjon

420 kV Snilldal-Surna er en delstrekning av det som tidligere ble omtalt som "420 kV Storheia – Trollheim". Konsesjon ble gitt av NVE den 28.6.2012. NVEs vedtak ble påklaget, og saken ble oversendt til Olje- og energidepartementet (OED) for endelig avgjørelse. OED tok da stilling til hele sentralnettforbindelsen fra Namsos stasjon til Surna stasjon, og meddelte endelig konsesjon den 26.8.2013.

Et vilkår i konsesjonen fra OED var at Statnett skulle sende søknad til NVE om plassering av muffestasjon i Agdenes kommune innen utgangen av 2014. NVE gav så konsesjon til Statnett for plassering av muffeanlegg på Selvneset i Agdenes kommune den 16.3.2015, og sendte ut ny anleggskonsesjon for ledningen og stasjoner på strekningen mellom Åfjord og Surna hvor også dokumentet var oppdatert i tråd med OEDs avgjørelse av 26.8.2013.

Anleggskonsesjonen, NVEs bakgrunn for vedtak og OEDs avgjørelse er tilgjengelig på Statnetts hjemmesider www.statnett.no.

Informasjon	420 kV Snilldal – Surna (del av ny 420 kV Namsos - Surna)
Konsesjon	"Namsos – Trollheim": Endelig avgjørelse OED den 26.8.2013 Anleggskonsesjon utstedt 16.3.2015 for "Storheia – Trollheim": NVE 201002544-349
Anleggseier	Statnett SF, Nydalen allé 33, Postboks 4904, Nydalen, 0423 OSLO Organisasjonsnr. 962986633
Kontakt person	Odd-Bjarne Klemetsdal odd-bjarne.klemetsdal@statnett.no 23 90 37 13
Berørte kommuner	Sør-Trøndelag: Snillfjord og Hemne kommune Møre og Romsdal: Rindal og Surnadal kommune
Krav om MTA-plan	I konsesjonsvedtakene fra NVE stilles det krav om utarbeidelse av en miljø-, transport- og anleggsplan (MTA-plan).

1.2.2 Konsesjonsvilkår

Tabellen under oppsummerer relevante vilkår for ledningen mellom Snilldal og Surna. Enkelte vilkår vil være relevante som en del av MTA planene for Snilldal og Surna transformatorstasjon og blir der beskrevet og redegjort for.

Konsesjonsvilkår	Relevant kap.
<ul style="list-style-type: none"> Strekningen mellom Snilldal og Surna skal være fullført og satt i drift innen 7 år fra endelig konsesjon (26.8.2013), dvs: 26.8.2020. 	2.2
<ul style="list-style-type: none"> MTA-plan skal utarbeides for bygging, drift, vedlikehold og nedleggelse av anlegget. MTA-planen skal godkjennes av NVE før anleggsstart. MTA-planen skal utarbeides i kontakt med berørt kommune, grunneiere og andre rettighetshavere. Planen skal gjøres kjent for entreprenører. 	1.1
<ul style="list-style-type: none"> Anlegget skal til enhver tid holdes i tilfredsstillende driftsmessig stand i henhold til MTA-planen og evt. andre vilkår/planer. 	4

Konsesjonsvilkår	Relevant kap.
<ul style="list-style-type: none"> Konsesjonæren skal foreta en forsvarlig opprydding og istandsetting av anleggsområdene, som skal være ferdig senest to år etter at anlegget eller deler av anlegget er satt i drift. 	4.9
<ul style="list-style-type: none"> MTA planen skal spesielt beskrive og drøfte <ul style="list-style-type: none"> Masteplasseringer ved kryssingen av Vuttudal Hvordan anleggsarbeidet kan tilpasses for å redusere eventuelle ulemper for pelsdyrfarmere ved Lidal og Surna transformatorstasjon Hvordan anleggsarbeidet kan gjennomføres for å redusere/unngå eventuelle ulemper for den utvalgte naturtypen slåttemyr i Surnadal 	4.5.1, 4.7, 4.8
<ul style="list-style-type: none"> Det skal vurderes og eventuelt gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere risikoen for fuglkollisjoner i områder med rikt eller sårbart fugleliv. Dette skal spesielt vurderes for Nordmarka i Rindal/Surnadal. 	2.2.6
<ul style="list-style-type: none"> Statnett skal gjennomføre for- og etterundersøkelser av hubro, storlom, smålom, hønsehauk og svartand. Dersom det påvises hekking av nevnte arter i influensområdet av kraftledningen skal dette i størst mulig grad hensyntas ved anleggsarbeider. 	2.2.6 og 4.5.1
<ul style="list-style-type: none"> Ledningen skal bygges med matte liner på hele strekningen. Ved kryssingen av Søvassdalen i Hemne kommune skal det benyttes fargesatte master og silikonbelagte glassisolatorer. Endelig områdeavgrensning skal legges fram for og godkjennes av NVE før anleggstart. 	2.2.7
<ul style="list-style-type: none"> Statnett skal gjennomføre begrenset trasérydding i den grad det kan gjennomføres uten at det går utover driftssikkerheten til ledningsanlegget, spesielt i kryssingspunkter med veg og merkede turstier og der man eventuelt fra bebyggelse har direkte innsyn. Begrenset skogrydding skal ha spesiell fokus øverst i Kårøydalen og ved Fiskjaslin i Surnadal. 	4.3
<ul style="list-style-type: none"> 132 kV kraftledning mellom Snillfjord og Orkdal skal saneres innen to år etter at ny Snilldal transformatorstasjon er satt i drift. Det må gjennomføres et kulturminnefaglig dokumentasjonsarbeid for ledningen før den kan rives. 	Dokumentasjon blir oversendt NVE på et senere tidspunkt.

1.2.3 Sentralt lovverk

Alt anleggsarbeid skal foregå i henhold til gjeldende lovverk. Sentralt er energiloven, forurensningsloven, naturmangfoldloven og kulturminneloven.

1.3 Mål og hensikt med MTA-plan

Miljø-, transport-, og anleggsplanen er en detaljplan som skal sikre at areal- og miljøkrav blir ivarettatt ved bygging og drift av anlegget. Kravene i planen er en operasjonalisering av konsesjonskravene, krav fra annet miljølovverk og Statnetts interne miljøkrav. Planen beskriver også hvilke hensyn som skal tas av utbygger for at skadene på og ulempene for ytre miljø skal begrenses så mye som mulig.

Statnett har som tiltakshaver ansvar for at planen følges. Krav i MTA-planen inngår i kontraktene med entreprenørene for alle faser og gjelder forarbeider, skogrydding, bygging og riving. MTA-planen beskriver videre krav til opprydding etter anleggsarbeidet er avsluttet, og hvordan organiseringen av intern kontroll og tilsyn skal gjennomføres under utbyggingen. Kravene i planen vil bli videreført til driftsfasen av anleggene.

MTA-planen skal oppfylle NVE sine krav til MTA-planer samt ivareta vilkårene fra konsesjonsvedtak. I tillegg benytter Statnett MTA-plan som et aktivt verktøy for å sikre at anleggsarbeid gjennomføres med minst mulig skade til miljø og ulempe for omgivelser.

1.4 Oppbygging av MTA-plan

MTA-planen består av en myndighetsdel (dette dokumentet) og en anleggsdel som er et kontraktsdokument mot entreprenøren. Myndighetsdelen er utarbeidet i tråd med retningslinjer for MTA-planer, og presenterer detaljer for arealbruk og anleggsgjennomføring. MTA-planen inneholder kart som viser infrastruktur, anleggsområder, transportruter og restriksjoner. Kartene er utarbeidet med alle restriksjonsområder for anleggsarbeid, det er ikke utarbeidet egne temakart. Kartene er bygd opp slik at de kan benyttes som styrende dokument i felt.

MTA-planen (myndighetsdel) er strukturert som følger; kapitlene 1 og 2 gir en orientering om prosjektet og anleggsområdene mens kapitlene 3 og 4 gir føringer om hvordan anleggsarbeid skal planlegges, utføres og avsluttes.

1.5 Kunnskapsgrunnlag

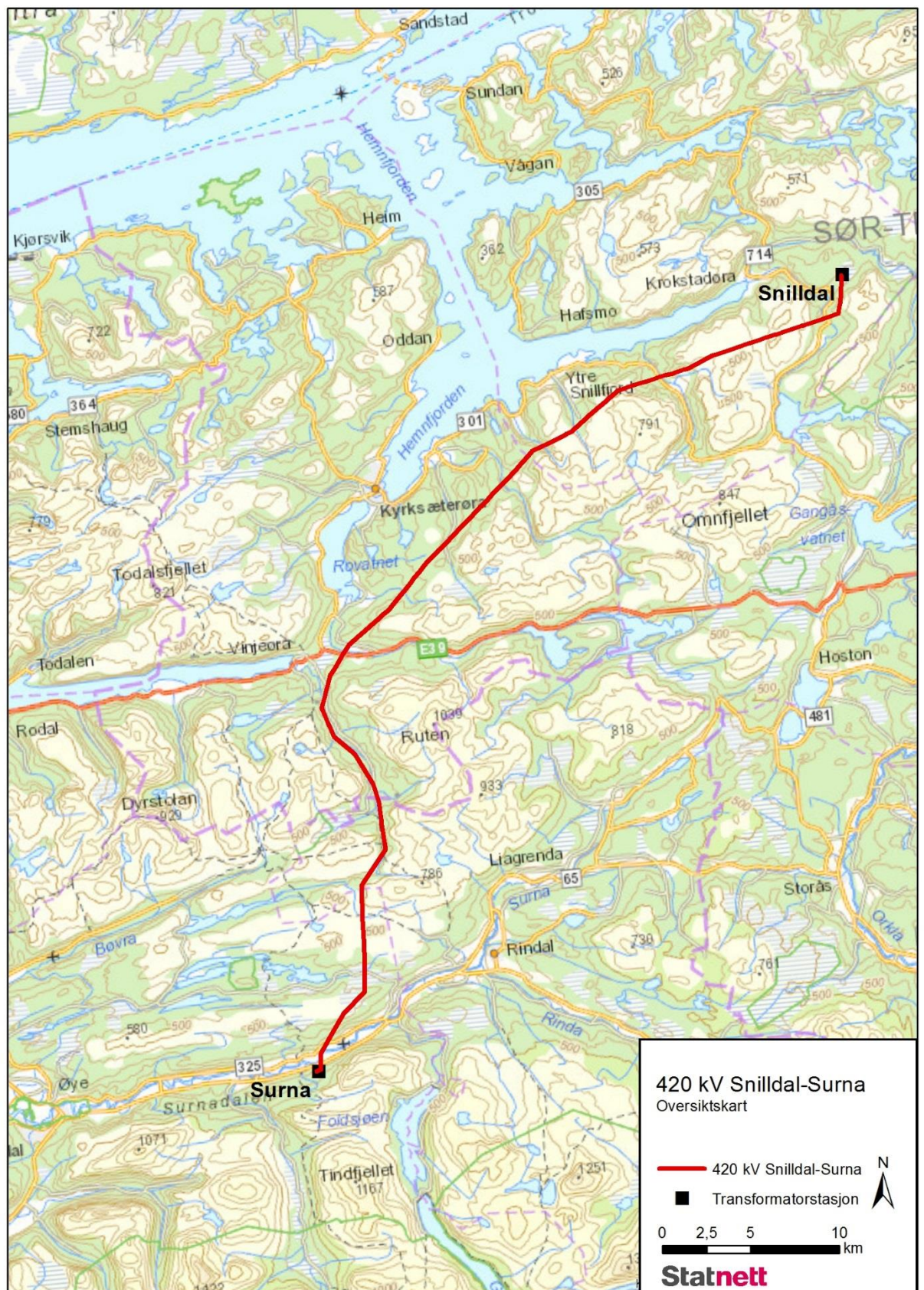
MTA-planen baserer seg på konklusjoner fra konsekvensutredningene i tillegg til oppdaterte opplysninger fra offentlige databaser som for eksempel Naturbasen, Askeladden og artskart. I tillegg er det innhentet opplysninger om rødlistearter fra fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal, og §9-undersøkelser er utført av Sør-Trøndelag fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Sametinget.

Statnett har gjennomført risikovurderinger av prosjektet, og disse vurderingene er lagt til grunn i MTA-planen.

2. PROSJEKTBEKRIVELSE

Statnett planlegger å bygge en ny 420 kV kraftledning mellom Snilldal og Surna. Ledningen er en delstrekning av Namsos-Surna og bygges som følge av planlagt vindkraftproduksjon på Fosen og i Snillfjord-området. I tabellen under gis det en oversikt over de tre delstrekningene og hva disse innebærer. En nærmere beskrivelse av Snilldal-Surna er gitt i kapittel 2.1.

Delstrekning	Lengde	Fremdrift
<ul style="list-style-type: none"> • Namsos-Hofstad-Åfjord <ul style="list-style-type: none"> - Ny Hofstad stasjon i Roan kommune (tidl. Roan stasjon) - Ny Åfjord stasjon i Åfjord kommune (tidl. Storheia stasjon) 	119 km	Byggestart i løpet av 2. kvartal 2016, idriftsatt innen 3. kvartal 2019.2.2
<ul style="list-style-type: none"> • Åfjord – Snilldal <ul style="list-style-type: none"> - Inkluderer en 7 km lang sjøkabel ved kryssingen av Trondheimsfjorden - Aunfjæra muffestasjon i Rissa kommune - Selvneset muffestasjon i Agdenes kommune 	78 km	Opprinnelig var det planlagt at ledningen skulle stå ferdig innen ti år etter OEDs vedtak fra 2013. Statnett søkte om utsettelse og fikk i vedtak av 17.4.2015 fra OED utsettelse til 26.8.2028 for idriftsettelse av anlegget.
<ul style="list-style-type: none"> • Snilldal – Surna <ul style="list-style-type: none"> - Ny Snilldal stasjon i Snillfjord kommune (tidl. Snillfjord) - Ny Surna stasjon i Surnadal kommune (tidl. Trollheim) 	63 km	Byggestart i løpet av 2. kvartal 2016, idriftsatt innen 3. kvartal 2019.



Figur 1: Oversiktskart over prosjektområdet.

Kraftledningen planlegges bygd fra ny Snilldal stasjon i Snillfjord kommune, gjennom Hemne kommune, Rindal kommune og til Surna stasjon i Surnadal kommune. Snillfjord og Hemne kommuner ligger i Sør-Trøndelag fylke og Rindal og Surnadal ligger i Møre og Romsdal fylke.

Kraftledningen bygges med Statnett standard master og duplex line. For mer informasjon om tekniske detaljer om kraftledningen vises det til dokumenter på prosjektets hjemmeside på www.statnett.no

I konsesjonssøknaden var det vist til en transport- og anleggsplan. Gjennom planlegging og prosjektering av kraftledningen har det blitt behov for endringer og utvidelser av denne. Dette gjelder blant annet kjøretraseer og riggområder. Endringene er redegjort for i denne MTA-planen.

2.1 Forarbeid

Som en del av detaljplanleggingen, er det utført forarbeid på følgende områder.

2.1.1 Kontakt med berørte myndigheter

Statnett har informert berørte kommuner, fylkesmannen og fylkeskommunen i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal om planene for bygging av ledningen i forbindelse med konsesjonsprosessen.

I forbindelse med utarbeidelse av MTA-planen, er det gjennomført møter med:

- Snillfjord kommune, mai 2015
- Hemne kommune, juli 2015
- Rindal kommune, august 2015
- Surnadal kommune, mai 2015 (om Surna stasjon) og november 2015
- Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, februar 2015
- Fylkesmannen i Møre og Romsdal, september 2014 og februar 2016
- Sør-Trøndelag fylkeskommune (kulturminneavd.), september 2014
- Møre og Romsdal fylkeskommune (kulturminneavd.), september 2014
- Sametinget, september 2014

2.1.2 Kontakt med berørte grunneiere

Konsesjonssøknad ble lagt ut på offentlig høring i perioden og alle berørte grunneiere mottok en brosjyre som beskrev tiltaket i korte trekk.

I forbindelse med anleggsplanleggingen, har Statnett holdt følgende grunneiermøter:

- Kontordag Bolme, Rindal, 11.mai 2015.
- Kontordag Kyrksæterøra, Hemne, 12.mai 2015.

Ellers er det avholdt åpne informasjonsmøter, hvor grunneiere berørt av konsesjonsvedtaket fra OED av august 2013 ble invitert per brev.

- Orkdal, 6.november 2013.

- Rindal, 7.november 2013.

Statnett har i tillegg vært i kontakt med de fleste grunneiere som blir berørt av anleggsarbeider. I tiden fram mot byggestart tas det sikte på å oppnå minnelige avtaler med alle grunneiere.

2.1.3 Kulturminneundersøkelser (§9-registreringer)

Sør-Trøndelag fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Sametinget har utført kulturminneregistreringer på hele strekningen sensommeren 2015. Det er ikke mottatt endelig rapport fra Møre og Romsdal fylkeskommune, men det er oversendt informasjon om funn.

Nye og eksisterende kulturminner som kan berøres av anleggsarbeider blir hensyntatt gjennom MTA planen ved at det blir lagt til restriksjonsområder.

Merk: Statnett har ikke avklart med kulturminnemyndighetene om ny arealbruk som er planlagt siden arealdata ble oversendt i august 2015. Dette er en liten andel, men må avklares etter kulturminneloven §9 før arealene tas i bruk.

2.1.4 Vurdering av riggplasser

Statnett har utført en detaljert vurdering av behov for riggplasser som en del av anleggsplanleggingen. Riggplassene som er lagt frem i denne MTA-planen bygger på de som ble omsøkt i konsesjonssøknadene, i tillegg til en justering basert på detaljert anleggsplanlegging. Det må også forventes en videre justering av riggplasser når entreprenøren er valgt, og deres detaljplaner for anleggsgjennomføring foreligger.

For rigg-/lagerplasser ønsker Statnett i utgangspunktet å disponere et areal på mellom 2 og 5 dekar, men dette er avhengig av hvordan riggplassene skal brukes, terreng og vegetasjon. Statnett har vært i dialog med flere grunneierne for plassering og bruk/opparbeidelse av disse arealene. De fleste riggplassene er planlagt i tilknytning til eksisterende parkeringsplasser/lagerplasser.

Nye riggplasser vil etableres som midlertidige plasser ved ulik grad av opparbeiding avhengig av bruk, terreng og vegetasjon.

Alle midlertidige riggplasser skal tilbakeføres etter anleggsarbeidet er ferdig.

2.1.5 Vurdering av adkomstbehov

Det er utført en vurdering av adkomstbehov til de enkelte mastene. Det er kartlagt eksisterende veier som kan benyttes som adkomst til ledningstraséen og riggplasser, samt traséer til terrengkjøring, og disse vises på MTA-kart. Ytterlige traseer for terrengkjøring kan bli aktuelt når entreprenøren er engasjert og har utarbeidet sin anleggsgjennomføringsplan. Eventuelle endringer til transportrutene vil måtte avklares med NVE.

Offentlige veier

Statnett skal ta hensyn til lokale telerestriksjoner på offentlige veier og vil kun benytte kjøretøy tillatt på den enkelte veien (bl.a. lengde, akselvekt og totalvekt).

Mengde anleggstrafikk vil variere etter fase, men den daglige trafikkmengden forventes å være beskjedent. På det meste vil det typisk være i størrelsesorden fem

personbiler/minibusser og fem lastebiler per dag (dette tur/retur). Type tungtransport vil variere avhengig av arbeid som foregår, og vil blant annet innebære betongbiler under støping og vanlige lastebiler under utkjøring av materiell. Disse trafikkmengdene vil ikke være konstant gjennom hele byggeprosjektet og er avhengig av hvor arbeid pågår til en viss tid.

Økt trafikk på veiene vil være innenfor nivået som veien er klassifisert for og det er derfor ikke planlagt fysiske utbedringstiltak langs veistrekningene. Samtidig vil det være en økning i trafikk på veiene, og Statnett skal iverksette andre tiltak for å redusere ulempene. Mer informasjon om disse tiltakene gis i kap.4.2.

Private veier

Statnett har kartlagt aktuelle private veier for adkomst til ledningstraséen og riggområder. Enkelte av disse veiene vil kreve opprusting før de kan tas i bruk, og Statnett er i dialog med grunneierne/veilagene for å avtale nødvendig utbedringsarbeid.

Nye og midlertidige veier

I utvalgte områder har Statnett behov for å bygge nye veier. Veiene er midlertidige og vil bli tilbakeført til opprinnelig stand før prosjektet avsluttes.

- Ny midlertidig veg ved Myrkleiva i Snillfjord kommune (Veg ID 112). I forbindelse med strekking av ledning mellom Snillfjord stasjon og over Geitfjellet, har Statnett behov for en trommeplass. Vegen bygges langs et eksisterende kjørespor med en kort veg til rigg-/lagerplass og en kort veg til trommeplass.
- Øverst i Vennadalen planlegges det bygd en kort veg til trommeplass ved mast 51A. Vegen bygges som hjelpeanlegg for strekking av ledningen fra Vuttudalen. Vegen skal fjernes etter bruk av sikkerhetshensyn, da denne går i/nær klausuleringsbeltet.
- Ved Stolsmo i Hemne kommune har grunneier søkt etter skogloven om en permanent veg. Statnett vil benytte denne vegen som en del av en rigg-/lagerplass. Dette gjelder Veg ID 116.
- På nordsiden av Søvassdalen i Hemne kommune er det planlagt en midlertidig veg (Veg ID 52) fram til trommeplass ved mast 99.
- En kort veg (Veg ID 53) bygges også i tilknytning til en rigg-/lagerplass på sørsiden av E39 i Søvassdalen. Eksisterende avkjørsel benyttes, og midlertidig veg bygges fram til dyrket mark hvor det planlegges en lagerplass.
- For framkjøring av tømmer i området opp mot Skalsbrekka i søndre del av Søvassdalen planlegges det å bygge en midlertidig veg. Det er bæresvak mark i dette området, og det synes mest rasjonelt å anlegge en veg over det svakeste partiet. Vegen har ID 86.
- I Kårøydalen (Hemne kommune) planlegges det noen mindre, midlertidige vegstubber i tilknytning til rigg-/lagerplasser langs Kårøydalvegen. Dette er Veg

ID 130, 102 og 60. Det planlegges også en kort veg til trommelplass ved Lassengmyra (Veg ID 64)

- I søndre del av Nordmarka i Surnadal kommune bygges en kort, midlertidig veg i forbindelse med en rigg-/lagerplass. Denne har Veg ID 131.
- I forbindelse med trommelplasser for strekking av ledning ved kryssingen av Surna og alle ledningene i dette området bygges to korte, midlertidige veger; Veg ID 75 og 130.

2.1.6 Vurdering av konfliktpotensial med fugler

Statnett har gjort en vurdering av hvordan anleggsarbeidet vil kunne forstyrre sårbare fuglearter, særlig under hekking. Avbøtende tiltak har blitt kartlagt for å begrense konfliktpotensialet og legges til grunn som krav i MTA-planen.

Statnett har også gjennomført et omfattende registreringsarbeid av fem fuglearter; hubro, hønsehauk, storlom, smålom og svartand. Dette som følge av vilkår om for- og etterundersøkelser satt av OED. Dette arbeidet har blitt gjennomført i samarbeid med Trønderenergi Nett og Fosen Vind. Høgskolen i Nord-Trøndelag har gjennomført undersøkelsene. Aktuelle registreringer av hekking innen influensområdet av kraftledningen er ivaretatt gjennom restriksjoner i MTA planen.

Statnett har i møter med fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal presentert resultater fra fugleundersøkelsene og tatt en gjennomgang av anleggsområdet og mulig konfliktpotensial for fugl. Statnett har planlagt restriksjoner som ivaretar den viktigste tiden i hekkeperioden for aktuelle sårbare arter. Statnett vil engasjere en ornitolog for å utføre nødvendige registreringer og vurderinger under anleggsperioden for enkelte av lokalitetene. Dataene er unntatt offentlighet og oppsummeres ikke i MTA-planen. Statnett har tidligere oversendt rapport om forundersøkelser til NVE.

For Snilldal-Surna er det utarbeidet en 3D-modell som gir en god illustrasjon på hvordan kraftledningen vil fremstå i terrenget. Statnett har med utgangspunkt i denne modellen gjort vurderinger for mulige områder hvor det er aktuelt med avbøtende tiltak for å redusere risikoen for fuglekollisjoner. NVE har satt vilkår om at dette skal vurderes spesielt for strekningen over Nordmarka i Rindal/Surnadal kommune.

Spenn for merking av jordline med fugleavvisere på Snilldal-Surna	
BM 107-FM108 (kryssingen av Fjelna)	Langs Fjelna er det et naturlig trekk. Det er registrerte observasjoner av blant annet trane og sangsvane i området, arter som manøvrer tungt. På strekningen går det også en 132 kV kraftledning, noe som gjør at det blir flere plan med ledninger, som øker kollisjonsfaren.
BM144-BM146 (Nordmarka)	Her er det to spenn som krysser Mongvatnet og Setervatnet i Nordmarka i Rindal kommune. Det er registrert flere vadefugler i området, blant annet lommer. Går parallelt med 132 kV ledning.
FM169-FM170	Kryssingen av elva Surna i Surnadal kommune. I dette området er det registrert mange observasjoner av blant annet vadefugler. Langs elva er det naturlig trekk, og området er identifisert som et av de viktigste. Det er mange kraftledninger av forskjellige størrelser og derav flere plan som krysser Surna i dette området.

Statnett har i tillegg identifisert et aktuelt område ved kryssingen av Fjelna i Kårøydalen i Hemne kommune og ved kryssingen av Surna i Surnadal kommune. Statnett ser for seg å benytte fargede PVC spiraler, også kjent som "grisehaler". For mer informasjon over restriksjonene som stilles for fugl, se kap.4.5.1.

2.1.7 Kamouflasje av ledningen og andre ledningstiltak

Negative estetiske virkninger av en kraftledning kan reduseres ved å kamuflere ledningskomponentene. De viktigste tiltakene er matting av liner, bruk av ikke-reflekterende isolatorer og farging av master.

Det er satt vilkår om at det skal benyttes mattet line på hele strekningen fra Snilldal til Surna. NVE har videre satt vilkår om at det skal benyttes fargesatte master og silikonbelagte glassisolatorer ved kryssingen av Søvdalen i Hemne kommune.

I forbindelse med detaljprosjekteringen har Statnett vurdert hvilke master dette vil være aktuelt for. Disse gjengis i tabellen under.

Mastenummer	Farging av master	Silikonbelagte glassisolatorer
BM95 – FM103	x	x
BM104		x
FM105	x	x
BM106 – BM107		x

Gjennom detaljprosjekteringen av kraftledningen har Statnett forsøkt å begrense ulempene knyttet til bebygde områder ved innmåling av mastepunkter. For kryssingen av Vuttudalen i Snillfjord kommune var det en utfordring med at det var bebyggelse sør for ledningen, og en eksisterende 132 kV kraftledning på nordsiden. Statnett har vurdert det til at det var mulig å flytte mastepunktene noe nærmere 132 kV ledningen enn det som var skissert i konsesjonssøknaden, og det blir da en avstand på ca. 90 meter til en hytte. Strekningen fra mast 38 til 46 er justert ca. 20-25 meter nærmere eksisterende 132 kV ledning gjennom detaljprosjekteringen. Ved å flytte mastepunktene nærmere 132 kV ledningen blir det også større avstand fra Skårild massetak.


Statnett har også justert parallellføringavstenden på strekningen i søndre del av Nordmarka i Surnadal kommune for å redusere ulempene for hytter i området.

Statnett har enda ikke fått avklart hvilke spenn som vil være merkepliktige. En oversikt over merkepliktige spenn vil bli oversendt NVE i en senere revisjon av MTA planen.

2.2 Fremdriftsplan

Anleggsarbeidet forventes å igangsettes vår/sommer 2016. En indikativ fremdriftsplan vises under.

Ledningsstrekningene krysser flere fjellområder som preges av store snømengder og som er utsatt for vær og vind, særlig vinterstid. Enkelte arbeidsaktiviteter, som for eksempel fundamenteringsarbeid, må foretas uten vesentlig snødekke. Som en generell regel, vil Statnett forsøke å utføre arbeid på høyfjell i sommer og høst, men det er viktig med fleksibilitet for å utnytte perioder med opphold året rundt.

Aktivitet	2016	2017	2018	2019
Skogrydding				
Fundamentarbeid				
Mastereis				
Linestrekking				
Idriftsettelse				

3. MILJØSTYRING I PROSJEKTET

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

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

3.1 Implementering

MTA-planen inngår og følges opp som en del av kontrakt mellom Statnett og entreprenøren. Både Statnett og entreprenøren er ansvarlig for at MTA-planen implementeres og følges opp. Kravene i MTA-planen skal implementeres gjennom god miljøstyring i prosjektet.

3.2 Oppfølging og kontroll

Statnett og entreprenøren skal følge norske lover og forskrifter. Både Statnett og entreprenøren skal gjennomføre egne miljøkontrollrunder i byggefasen. I byggemøter mellom Statnett og entreprenøren skal MTA-plan og ytre miljø være et fast punkt på dagsorden.

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

3.3 Varslingsrutiner og endringshåndtering

MTA-planen er et konsesjonsvilkår og skal være godkjent av NVEs miljøtilsyn før anleggsarbeidets oppstart. Statnett skal varsle både NVE og berørte kommuner når anleggsarbeidet starter opp, og når det er ferdig. Arbeid kan ikke utføres i strid med godkjent MTA-plan.

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

3.4 Informasjon og kommunikasjon

Regelmessig kommunikasjon med berørte er vesentlig for et vellykket anleggsarbeid. Statnett vil sørge for å informere omgivelse på en tilstrekkelig måte under anleggsarbeidet, dette kan være i form av informasjonstavler, informasjon i lokal media osv.

Grunneierkontakt hos Statnett skal være hovedkontakt mot grunneiere.

Informasjon om prosjektet og den mest oppdaterte versjonen av MTA-planen vil være tilgjengelig for allmenheten under prosjektsiden på www.statnett.no.

4. KRAV TIL ANLEGGSGJENNOMFØRING

I dette kapitlet redegjør Statnett for føringer og krav som stilles til anleggsarbeidet, og hvordan Statnett skal hensynta ytre miljø og omgivelser. Det er tatt utgangspunkt i temaene i NVE sin veileder for MTA-planer, og de geografiske restriksjonene som er vurdert i forbindelse med det planlagte arbeidet oppsummeres.

4.1 Anleggsområder

4.1.1 Riggplasser

Riggplasser er arealer avsatt til lager, premontering, vinsj-/trommelutstyr, helikopterlanding eller annen anleggsrelatert virksomhet. Riggplasser etableres og opparbeides i tilknytning til veier. Riggplassene etableres i hovedsak som midlertidig som settes i stand etter ferdigstilling av anleggsarbeidet. Dette med unntak av der det allerede er eksisterende plasser eller der det er gitt tillatelse til å anlegge permanente plasser. Et eller flere av disse vil fungere som hovedlager og benyttes til anleggskontor, lagring og evt. boligbrakke. Riggplassene vises på MTA-kart.

Avhengig av behov, vil riggplassene opparbeides helt eller delvis med grusdekke. Ved opparbeiding av riggplassene skal det tas hensyn til terrengetilpasning og visuelle virkninger (se også kap.4.9 om istandsetting). Statnett vil foretrekke enkel tilrettelegging av eksisterende arealer på plasser der opparbeidelse ikke er nødvendig i vesentlig grad.

Statnett har planlagt arealbehovet for riggplasser i anleggsperioden og disse er vist i MTA-kart. Anleggsplanleggingen er basert på erfaring fra tidligere prosjekter. Det er prioritert å anlegge riggplasser på eksisterende opparbeidede arealer, som for eksempel parkeringsplasser eller lagerplasser. Normal størrelse på riggplassene varierer mellom 1- 5 dekar. Det er også planlagt plasser som vil fungere som hovedlager for entreprenøren, med størrelse på 10-15 dekar.

I tilknytning til riggplasser som opparbeides er det i flere tilfeller planlagt et tilleggsareal. På dette tilleggsarealet er det ikke behov for opparbeidelse, men busker og skog må tas bort. Tilleggsareal vil fungere som lagerområde for mastestål og eventuelt som lunneplass for tømmer.

4.1.2 Ledningstraséen

Det vil være et transportbehov for arbeid ved alle mastepunkter i ledningstraseen. I hovedsak begrenser denne transporten seg til gravmaskin, skogsmaskin og helikopter, men i enkelte områder vil det også være transport med bruk av andre terrengekjøretøy. Ved hvert mastepunkt vil det bli et mindre anleggsområde. Anleggsområdene skal begrenses og området rundt de nye mastene skal settes istand etter endt arbeid. I det følgende beskrives de forskjellige arbeidsoperasjonene knyttet til ledningstraseen. Skogrydding er beskrevet i kap. 4.3

- Arbeid med fundamenter. Fundamentdesign er avhengig av grunnforhold, men kan deles inn i to hovedkategorier; jord- og fjellfundament. Jordfundamenter etableres ved å utgrave området til fundamentet som støpes før omkringliggende område tilbakefylles og istandsettes. Fjellfundamentene støpes direkte på fjell

ved bruk av fjellbolter. På flere strekninger, spesielt i høyereliggende områder, vil det bli bygget fjellfundamenter på Snilldal-Surna.

Utstyr til fundamenteringsarbeid består av beltegående gravemaskin til utgraving av jordfundamenter og/eller fjerning av toppdekke og vekstlag for fjellfundamenter. På fjellfundamenter vil det som regel også være behov for en luftkompressor med utstyr for boring av hull for fjellbolter, sprengning osv. For fjellfundamenter som ligger i lang avstand fra veg vil det være aktuelt å bruke helikopter til å fly inn kompressor. Betong fraktes inn til mastefundamentene i hovedsak ved bruk av helikopter.

- Mastemontering. Mastene vil premonteres på premonteringsplassene / riggplassene, og deretter flys med helikopter inn til mastepunktene for så å monteres på fundamentene. For mastepunktene med adkomst på vei eller kjørespor, kan masten også monteres ved bruk av mobilkran/terrenggående kran. Mastestål/premonterte master transporteres direkte til mastepunktet for så å monteres.
- Linestrekking. Vinsj og tromler er tunge, og riggplassene for linestrekking er planlagt i størst mulig grad i tilknytning til veier. Flybart vinsjutstyr kan også benyttes i mindre tilgjengelige områder og transporteres ved bruk av helikopter. Det benyttes helikopter for å strekke en pilotline mellom mastene. Strømførende liner trekkes deretter ved bruk av vinsjutstyr.

4.2 Anleggstrafikk og trafiksikkerhet

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

I anleggsfasen vil det være behov for transport av utstyr, materiell og mannskap inn til riggplasser, mastepunkter og langs ledningstraséen. Det er utført en kartlegging av aktuelle veier og traséer for terrengkjøring, og disse vises på MTA-kart. Materiell vil transporteres fra hovedlageret til riggplassene primært ved bruk av lastebil, og mannskap ved bruk av minibusser og personbiler. Helikoptre vil som hovedregel brukes til transport av materiell og mannskap inn til mastene. I områder med god veg- eller terrengadkomst vil bakketransport kunne benyttes.

Nøyaktig fremdriftsplan for anleggsarbeid vil avklares når entreprenøren er engasjert, men det kan forventes anleggstrafikk på strekningen i perioder som er vist i fremdriftsplanen (kap.2.3). Arbeid på det enkelte stedet vil variere gjennom anleggsperioden, og Statnett vil sørge for fortløpende informasjon til omgivelsene under anleggsperioden.

På enkelte veier kan anleggstrafikk føre til ulempe for omgivelse. Statnett vil sørge for god og tidsnok informasjon om hvilke veier som brukes og når. Andre tiltak som kan være aktuelt er informasjonsskriv, informasjonstavler, skilting og styring / dirigering av transportvirksomhet.

Statnett vil ha særskilt oppmerksomhet på anleggstrafikk på følgende veistrekninger.

Snillfjord kommune:

- Fv714 Snilldal og private veger mot Snilldal stasjon og til Myrkleiva

- Fv301 Vuttudal og Ytre Snillfjord
- Kv21 Vuttudalsveien og privat veg langs bebyggelsen
- Kv18 Ytre Snillfjord langs Ven skole

Hemne kommune:

- Fv314 Holladalen
- Kv7 Asplisæter - Hoksdal
- Kv11 Sagtrøan - Sinnes
- Kv12 Eidsfossen - Sødal
- E39 Sødal
- Kv14 Skei – Brekkan og privat del av Kårøydalsveien

Surnadal kommune

- Kv 28 og privat del av Dalseggveien
- Fv325 ved Øyan/Solem
- Fv65 Ved Solem/Øyasætra

I anleggsplanleggingen er det vektlagt å finne lokaliteter som er godt egnet til bruk som riggplasser, både med tanke på anleggsdrift men også ulemper for omgivelsene og veiadkomst.

4.2.1 Transportruter

I MTA-planen benyttes begrepet "transportrute" som betegnelsen for alle opparbeide veier, sleper og traséer for terrengkjøring som skal brukes i forbindelse med anleggsarbeid og drift av ledningen. Transportrutene vises i MTA-planen etter type kjøretøy som planlegges benyttet.

- Veg (alle kjøretøy)
- Traktorveg (alle kjøretøy/terrengkjøretøy)
- Barmarksløype (terrengående kjøretøy, i hovedsak gravmaskin og skogsmaskin)
- Vinterløype (tømmertransport)

Det skal kun benyttes transportruter (opparbeidede veier og kjørespor i terreng) som vist på MTA-kart. Statnett vil også bruke offentlige veier for adkomst inn til anleggsområdene.

- Offentlige veier. Statnett vil kun benytte kjøretøy tillatt på den enkelte veien, blant annet i henhold til bruksklasse (totalvekt, akselvekt og maks lengde). Ved behov for bruk utover dette vil nødvendig tillatelse fra veieier innhentes. Det skal tas hensyn til gjeldende fartsgrense og eventuelle lokale telerestriksjoner. Ved avkjøring fra offentlige veier vil Statnett koordinere med veieier om eventuelle behov for midlertidig tillatelse for avkjøring.
- På private veier vil Statnett utføre en tilstandsvurdering før bruk, og utføre evt. nødvendige utbedringer og opprustning før anleggsstart. Anleggstrafikk skal holde en fartsgrense på 40 km/t dersom ikke annet er skiltet, og farten

skal tilpasses stedlige forhold. Med mindre annet avtales med veieier, skal veien holdes åpen for fri ferdsel.

Statnett har også kartlagt behov for nye veier, både permanente og midlertidige, og disse vises på MTA-kartet. Midlertidige veier vil tilbakeføres etter ferdigstilling av anleggsarbeidet.

- Utenfor opparbeidede veier vil Statnett benytte terrenggående kjøretøy, som f.eks ATV'er og beltegående gravemaskiner. Disse vil følge kjørespor merket på MTA-kartet. I tillegg, hvor det ikke er oppgitt kjørespor, kan det også kjøres i klausuleringsbeltet som er en ca. 40 m bred korridor langs ledningstraséen, og innenfor ervervet grunn til stasjonsanlegget. Statnett skal vurdere behov for den enkelte utbedring av kjørespor før anleggsstart for å redusere potensialet for terrengskade og forbedre fremkommeligheten. Behov for større tiltak vil avklares med NVE. All terrengskade som følger av terrengkjøring skal istandsettes før anleggsarbeidet ferdigstilles.

4.2.2 Bruk av helikoptre

Helikoptre vil benyttes for transport inn til og langs ledningstraséen. Alle riggplasser vil kunne benyttes som landingsareal, i tillegg til at helikoptre vil kunne lande ved og i nærhet av mastepunkter.

Det vil være lav helikopterflygning langs ledningstraséen (<150m). I utgangspunkt skal lav helikopterflygging utenom anleggsområder unngås, men av hensyn til sikkerhet eller fremkommelighet kan dette være nødvendig i enkelte områder/perioder.

Det skal ikke flys med hengende last over bygninger og bruk av helikoptre skal tas hensyn til eventuelle flyrestriksjoner vist på MTA-kart.

Det skal innhentes nødvendige tillatelser fra luftfartsmyndighet inkludert landingstillatelse.

4.3 Skogrydding

Mål: Skogrydding skal foregå så skånsomt som mulig og slik at ulempene for omgivelsene begrenses. Vegetasjon skal søkes beholdt i overgangssoner mot gjenstående skog, vassdrag, stier, veier og bebyggelse, så sant sikkerheten for ledningen ivaretas.

Skogrydding utføres av skogsentreprenør ved bruk av hogstmaskin og/eller motorsag.

Statnett skal sørge for at krav i MTA-plan, rydde- og skjøtselsplan og levende skogstandard følges opp.

Statnett skal forsøke å ha begrenset skogrydding hvor stående trær ikke kommer i konflikt med sikkerhetsavstander fra strømførende liner. Sikkerhetsavstander skal ta hensyn til skogens bonitet slik at større trær i saktevoksende skog vil kunne stå.

Tømmer vil i utgangspunktet transporteres ut fra ledningstraseen til egnede lunneplasser i tilknytning til eksisterende vei, typisk ved hjelp av lastbærer, skidder og vinsj. Fra lunneplassene fraktes tømmer videre med tømmerbiler. Av hensyn til

miljø og omgivelser, kan det i enkelte tilfeller være hensiktsmessig å kappe opp tømmer og la det ligge. Dette vil kunne være aktuelt i områder med dårlig tilkomst og uten særlig innsyn fra veier, friluftsområder eller bebyggelse. Det vil også vurderes for områder med lite skog, hvor uttransport vil føre til unødige terrengskader.

For å begrense terrengskader vil skogsentreprenøren kunne benytte kvister og tømmer til å forsterke kjørespor, for eksempel klopping. Slike tiltak reduserer terrengskade ved uttak av tømmer, og kan også benyttes av ledningsentreprenør senere for transport av ATV'er og beltegående kjøretøy. Statnett har identifisert flere strekningen i klausuleringsbeltet med myr/våtmark eller hvor det av sikkerhetshensyn ikke skal foregå bakketransport. Dette gir føringer for skogsentreprenøren, hvor da manuell traserydding er aktuelt. Strekningene er vist i MTA kart.

Det er satt vilkår om at det skal være spesielt fokus på begrenset skogrydding øverst i Kårøydalen i Hemne/Rindal kommune og i Fiskjalin i Surnadal kommune. I egen kartserie for skogrydding er det synliggjort at det skal gjennomføres hogst som toppkapping i den grad det er mulig i øvre deler av Kårøydalen. På strekningen ned mot Surnadalen, hvor kraftledningen krysser gjennom Fiskjalia, er det et område med forholdsvis stor skog, og det kan bli en utfordring å la skog stå igjen. Det er allikevel markert i kartserien som et område som skogsentreprenør skal vurdere spesielt i forhold til begrenset hogst.

4.4 Forurensning og avfall

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

4.4.1 Forurensning fra anleggsvirksomhet

Statnett og entreprenør skal sørge for at risiko for lekkasje og søl fra kjøretøy, anleggsmaskiner og annet utstyr holdes til et minimum. Det settes krav til forsvarlig lagring og håndtering av kjemikalier som oljeprodukter og drivstoff, blant annet plassering av tanker, tankenes tilstand og bruk. Det skal iverksettes forebyggende tiltak for å redusere konsekvenser ved eventuelle uhell som medfører utslipp.

Bruk av helikoptre og lagring av flybensin skal skje i henhold til gjeldende regelverk.

Det skal unngås å kjøre i bekker og elver. Terrengskader som fører til økt erosjon skal settes i stand fortløpende. Ved terrenginngrep og lagring av løsmasse, skal det iverksettes tiltak for å unngå partikkelavrenning til vann og vassdrag.

4.4.2 Akutt forurensning

Akutt forurensning er forurensning som inntreffer plutselig, for eksempel ved et uhell eller en ulykke. Entreprenøren skal sørge for nødvendig beredskap for å hindre, oppdage, stanse, fjerne og begrense virkningene av eventuelle akutte utslipp.

4.4.3 Drikkevann

Anleggsarbeid vil foregå i områder som i stor grad er uten offentlig vann- og avløp. Det er noen brønner registrert i GRANADA-databasen, men det kan forventes at det finnes flere vannforsyningsbrønner i forbindelse med gårdsdrift, bolig og fritidsbolig. I disse tilfellene vil Statnett vurdere potensial risiko knyttet til anleggsarbeid, og om det er behov for tiltak.

4.4.4 Avfallshåndtering

Alt avfall skal lagres og håndteres på en forsvarlig måte uten fare for forurensning. Alt avfall skal sorteres og leveres til godkjent mottak. Anleggsområder, inkludert ledningstraseen og mastepunkter, skal til enhver tid fremstå som ryddig og oversiktlig. Restbetong skal samles opp både ved mastefundamentene og ved riggplassene.

Det skal utarbeides en avfallsplan i henhold til gjeldende regelverk.

Det skal kun benyttes lukkede sanitærløsninger.

4.5 Natur- og kulturmiljø

Mål: Anleggsarbeidet skal planlegges og gjennomføres slik at skade på kulturminner og naturmangfold unngås.

4.5.1 Naturmangfold

Statnett har gjennomgått offentlige databaser som naturbasen og artsdatabank for å oppdatere grunnlag fra konsesjonssøknadene / konsekvensutredningene. I tillegg er det innhentet oppdatert data over rødliste arter (data unntatt offentlighet).

Statnett har stilt restriksjoner om anleggsarbeid i forbindelse med kjente hekkelokaliteter for rovfugl og vadefugler (bl.a. lom) hvor anleggsarbeid kan komme i konflikt med hekkingen (se også kap.2.1.6). Dette innebærer restriksjoner for bruk av helikopter under 1000 fot (300 meter). Restriksjonsperioden varierer etter fuglart.

Statnett skal engasjere en ornitolog som hvert år vil utføre registreringer tidlig i hekkesesongen for å kartlegge om det er hekkende fugler i det enkelte året, dette for utvalgte lokaliteter. Registreringene vil danne grunnlag for vurderinger av om den eventuelle restriksjonen kan oppheves eller justeres for det enkelte året avhengig av hvor reirplassene befinner seg, hvor anleggsarbeid vil foregå og hva slags arbeid som skal gjennomføres.

Statnett har kartlagt naturverdier som anleggsarbeid kan komme i konflikt med, og vurdert nødvendige tiltak for å redusere risiko for skade på disse under anleggsgjennomføring. Verdier som kan berøres av anleggsarbeid er lagt inn som restriksjonsområder og oppsummeres under.

Restriksjonsområde - naturmangfold	ID i kart	Beskrivelse av restriksjon
Naturmangfold (hekkende fugler)	Hagadalen – Rovatnet - Durmårsfjellet (Hemne kommune) Brekka (Hemne kommune) Nordmarka (Rindal/Surnadal kommune)	F1 og F2 F3 F4 Restriksjon knyttet til disse områdene innebærer en begrensning om lav helikopterflygning (<300m). F2 og F4 : 15.mars – 1.juli F1 og F4 : 1.mai – 1.juli
Naturmangfold (andre arter)	Øvre del av Kårøydalen , (Hemne kommune)	Tekstboks i kartserie Restriksjonen gjelder småsalamander. Det er stilt krav om at all bakketransport skal foregå uten å komme i berøring med/skade vannforekomster
Naturmangfold (naturtyper)	Granbakken , gammel barskog Aunsetra , gammel boreal lauvskog Hollaelva , viktig bekke­drag Holledalen , bjørkeskog med høgstauder Asplisetra , naturbeitemark Fjelna , kroksjøer, flomdammer og meandrerende elveparti Kårøydalen , viktig bekke­drag Kårøyen , gråor-heggeskog V for Tågdalen , slåtte- og beitemyr Fiskjalia , rik edellauvskog Øyan øst , gråor-heggeskog Øyan øst , kroksjøer flomdammer og meandrerende elveparti	N1 N2 N3 N4 N5 N6 N7 N8 N9 N12 N13 N14 Restriksjon knyttet til disse områdene innebærer en begrensning om anleggsvirksomhet på bakken.
Verneområde	Tågdalen naturreservat Svorka naturreservat	N10 N11 Restriksjoner knyttet til disse områdene innebærer at det ikke skal gjennomføres noen form for anleggsvirksomhet på bakken.

For den utvalgte naturtypen slåtte- og beitemyr i Surnadal kommune ("V for Tågdalen"), identifisert som N9 i MTA kart, har Statnett gjennom detaljprosjekteringen funnet det hensiktsmessig å plassere et mastepunkt (BM151) innenfor avgrensningen av lokaliteten. Mastepunktet er planlagt i nordøstre del av lokaliteten, på det høyeste punktet. Ut ifra observasjoner som ble gjort ved utplassering av mastepunktet, var det større grad av morene ved mastepunktet. Fra mastepunktet og mot sørvest går terrenget forholdsvis bratt nedover, hvor det blir flatere og langt større innslag av myr.

Med utgangspunkt i at mastepunktet ligger på et høydedrag vurderer Statnett at det ikke vil ha nevneverdig negativ effekt ved bygging av masten som planlagt. Dersom mastepunktet var plassert lavere i terrenget, mot sørvest, kunne det oppstått drenering av myra.

Det er planlagt en transportrute for gravmaskin gjennom lokaliteten. Det blir stilt krav om at det skal gjennomføres terrengforsterkende tiltak ved transport gjennom lokaliteten, da med plater eller matter for å unngå skader. Dette går også fram av MTA-kart.

4.6 Kulturminner

Det er gjennom kulturminneundersøkelser i felt gjennomført av Sør-Trøndelag fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Sametinget funnet kun en lokalitet som ligger innenfor anleggsområdet og ledningen. Denne ligger ved Solem i Surnadal, og her er det funnet ei båtøks (ID 54944). Som følge av dette funnet, og Statnetts planer og behov for riggplass i dette området, ønsker Møre og Romsdal fylkeskommune å utføre nærmere undersøkelser av området der riggplassen er planlagt. Undersøkelsene innebærer at fylkeskommunen utfører sjakting av området for riggplass før opparbeidelse av riggplass starter. Sjaktingen er planlagt utført våren 2016.

Gjennom undersøkelsene som ble utført av Sametinget, ble det funnet to samiske kulturminner ved vannet Finnråa i Rindal kommune. Dette var to "gammetufter", dvs. bosetningsområde. Lokalitetene vil ikke komme i berøring med transportruter eller ledningstrase.

Som en del av denne MTA planen, synliggjøres området ved Solem i MTA-kart som en restriksjon. Statnett vil varsle NVE om resultatet etter sjakting av området, og samtidig at arbeidene igangsettes.

Dersom det under anleggsarbeid støtes på ukjente kulturminner, skal anleggsarbeid i området stanses og Statnett skal varsle kulturminnemyndighetene.

4.7 Landbruk og skogbruk

***Mål:** Anleggsarbeid skal planlegges og gjennomføres slik at ulempene for skog- og landbruket i anleggsfasen begrenses.*

Statnett skal vise hensyn til dyr på beite, innmarksområder og inngjerdet beite. Det skal unngå kjøring på dyrket mark og grunder skal lukkes etter passering. Ved bruk av anleggsmaskiner fra utenfor Norge, skal disse rengjøres før og etter bruk i Norge for å unngå spredning av fremmede arter, sykdommer osv.

Statnett skal så langt det lar seg gjøres, begrense ulempe for andre brukere på private veier som brukes som adkomst til ledningstraseen og anleggsplassene.

Ved Lidal i Hemne kommune og ved Sætra i Surnadal ligger det pelsdyrfarmer. NVE har satt vilkår om at det gjennom MTA planen skal beskrives hvordan anleggsarbeidene kan gjennomføres for å redusere eventuelle ulemper for pelsdyrfarmene. I forbindelse med grunneiermøter knyttet til Surna stasjon har Statnett vært i kontakt med pelsdyroppdretter. For pelsdyroppdrett er den viktigste tiden for hensyn under valpingen. Statnett har derfor lagt opp til at det legges til restriksjonsområder rundt pelsdyrfarmene i perioden 1.mars til 1. august, hvor det da vil være restriksjon på bruk av helikopter. Det gis også restriksjon om at overflyvninger skal unngås hele året. Restriksjonene knyttet til pelsdyrfarmene vil allikevel muliggjøre anleggsarbeider langs ledningstraseen, men gir føringer for flykorridorer for helikoptre.

4.8 Hensyn til omgivelsene

4.8.1 Friluftsliv og reiseliv

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

Deler av ledningstraséene passerer gjennom områder som er viktig for friluftsliv og reiseliv, både på regionalt/nasjonalt og lokalt nivå. I enkelte steder vil det også benyttes offentlige og private veier som gir adgang til utfartsparkering og hytter.

Statnett skal holde ulempene for friluftsetøvere, turister og hytteeierne til et minimum gjennom god anleggsplanlegging og informasjon med bruk av skilt. Skade på turstier skal begrenses, og der skaden oppstår skal det settes i stand.

Statnett skal sørge for en god dialog med grunneiere i jaktlag som berøres av tiltaket.

De største ulempene knyttet til friluftsliv og reiselivsverdier er trolig støy fra anleggsmaskiner og da særlig fra helikopter. Det vil være forskjellig grad av anleggsvirksomhet, og det kan være at det blir lange perioder uten noe særlig aktivitet i disse områdene.

Statnett gir i tabellen under en oversikt over viktige friluftsområder som vi er kjent med.

Viktige friluftsliv- og rekreasjonsområder	
Snillfjord kommune	Adkomstveg til Snilldal stasjon –området nordøst for stasjonsområdet benyttes som friluftsområde både sommer og vinter. På vinters tid blir det etablert en skitrase langs den planlagte adkomstvegen. Det går også et skirenn mellom Snilldal og Øyangen friluftsområde i Lensvik. Myrsætra øverst i Vennadalen. Fra dette området benyttes sti for jakt, fiske og friluftsliv sør for kraftledningen.
Hemne kommune	Asplisetra/Aunsetra. Fra dette området går det sti innover Hammarkleivdalen og fjellområder sør for kraftledningen. Hagadalen er utgangspunktet for flere setre og hytter i fjelldalene og områdene sør for kraftledningen. Kårøydalen, spesielt øvre deler med besøksgården Kårøyan som tilbyr overnatting. Flere stier krysser anleggsområdet opp mot Nordmarka.
Rindal kommune	Nordmarka er et viktig område for friluftsliv. Det er mange fiskevann i dette fjellområdet.
Surnadal kommune	Hytte- og seterområde sør i Nordmarka, ledningen krysser svært nær flere hytter i dette området. Surna er ei lakseelv som har mange besøkende i løpet av sommeren.

4.8.2 Støv

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

For å begrense støvforurensning og nedsmussing, skal det ved behov iverksettes nødvendige tiltak i områder nær bebyggelse. Tiltaket kan innebærer blant annet redusert fartsgrense, vanning eller bruk av salt.

4.8.3 Støy

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

For å begrense støybelastningen, skal anleggsaktivitet generelt unngås i perioden 23.00 – 07.00 alle dager i nærheten av bo- eller friluftsområder. Beboere og andre berørte i området vil bli varslet i forkant ved særlig støyende aktiviteter. Det skal i tillegg generelt unngås anleggsaktiviteter på søndager og helligedager.

Av hensyn til fremdrift og værforhold i fjellområder, kan det være nødvendig med arbeid i periodene gitt over for å få utnytte perioder med godt vær og føre. Statnett skal vurdere hver enkelt sak hvor anleggsarbeid kan gå utover de generelle føringene gitt over, og ha dialog med eventuelle berørte.

4.9 Terrenginngrep og istandsetting

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

Rigg- og anleggsområdene, inkludert riggplassene, og benyttede veier skal så langt det er mulig tilbakeføres til opprinnelig tilstand før området forlates. Toppmasser (jord og vegetasjon) skal tas vare på og tilbakeføres etter gravearbeider for å sikre rask gjengroing. I områder med myr skal det utvises ekstra forsiktighet ved fundamentering, veibygging og etablering av riggområder og transport.

Statnett har ansvar for eventuelle avtaler om andre løsninger med grunneier eller lokale myndigheter.

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

VEDLEGG

Vedlegg 1. MTA-plan kart

- MTA-plan oversiktskart presenteres i målestokk 1:150 000.
- MTA-plan detaljkart presenteres i målestokk 1:10 000. Traséen er delt opp i 11 kartblad.