

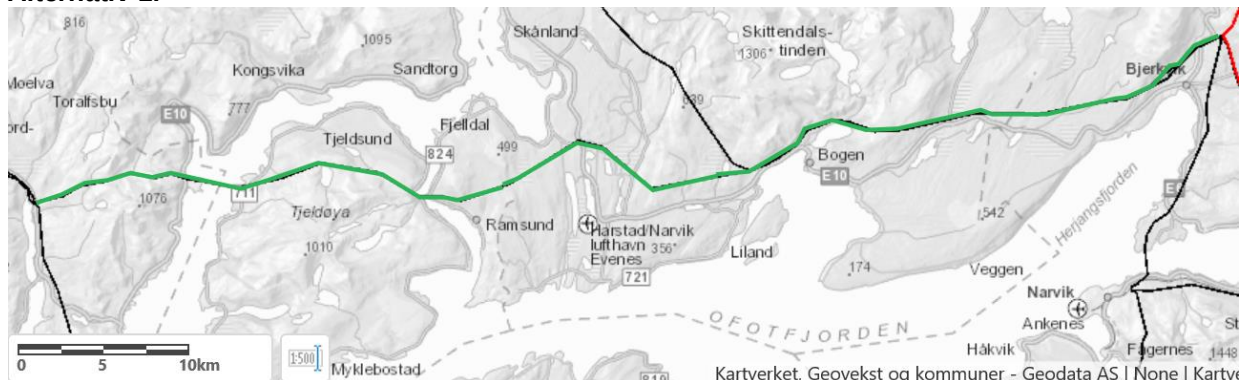
Sammendrag av konsekvensutredningen

I henhold til utredningsprogrammet, er følgende alternativer vurdert:

- Alt. 1.0: dagens trasé
 - Alt. 1.1: justering ved Vollan/Bjerkvik
 - Alt. 1.2: dagens trasé, men noe lenger parallellføring med Kvitnesledningen (mot Klubbfjelltjørna og Kvitfors)
 - Alt. 1.3: dagens trasé, men ledning over ved Aksenjunki mot Kvitfors
 - Alt. 1.4: dagens trasé, men nord for rasområdet ved Bogen
 - Alt. 1.5: dagens trasé, men noe endret ved Trollvatnet.
- Alt. 4.0: dagens trasé, men rundt/ nord for fjellområdet Skittendalstind og Novafjellet
- Alt. 5.0: dagens trasé, men opp til Geitslettvatnet og Kvitfors.

Omsøkte alternativer, primært inkl. alt.1.1:

Alternativ 1.



- **Alternativ 2 (Alt 1.0. + 5.0 + deler av 1.3 (fra Kvitfors)).**



- **Alternativ 2, med avbøtende tiltak (alt 2.1 og 2.2). Statnetts primærvalg.**



Under presenteres kort sammendrag av status, virkninger og konsekvensgrad for hvert tema. Sammendraget er skrevet av Sweco Norge. For full konsekvensutredning, vises det til: <http://www.statnett.no/Nettutvikling/Kvandal---Kanstadbotn/Dokumenter/>

Oppsummering av konsekvens for fornying 132 kV Kvandal-Kanstadbotn

Tabell 0-1 Oppsummering av konsekvensgrad

Fagtema/ alternativ	Konsekvensgrad					
	Alt. 1.0	Alt.1.1	Alt 1.2	Alt.1.3	Alt 1.5.	Alt. 5.0
Landskaps-bilde	Ubetydelig	Liten negativ	Middels negativ	Middels negativ	Ubetydelig	Middels negativ
Norske og samiske kulturminner og kulturmiljø	Ubetydelig, liten negativ	Ubetydelig, liten positiv	Liten-middels negativ	Liten-middels negativ	Ubetydelig liten negativ	Liten-middels negativ
Friluftsliv	Liten negativ	Liten negativ	Liten til middels negativ	Liten til middels negativ	Liten negativ	Liten til middels negativ
Reiseliv	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig til liten negativ	Ubetydelig til liten negativ	Ubetydelig	Ubetydelig til liten negativ
Natur-mangfold	Liten negativ	Liten negativ	Middels negativ	Middels negativ	Liten negativ	Liten negativ
Landbruk	Liten negativ	Ubetydelig til liten negativ	Liten til middels negativ	Liten til middels negativ	Ubetydelig	Ubetydelig/ Liten negativ
Reindrift Tabell angir anleggsfase. Driftsfase liten eller middels negativ (*) på alle	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ (*)	Middels til stor negativ	Stor negativ	Stor negativ (*)
Annen arealbruk	Inngår i naturreservat		Størst SNUP	Størst SNUP		Størst arealbehov og SNUP
Lokalt og regionalt næringsliv *	Liten positiv	Liten positiv	Liten positiv	Liten positiv	Liten positiv	Liten positiv
Luftfart og kommunikasjon	Liten negativ	Liten negativ kombinert med 1.0	Stor negativ	Stor negativ	Liten negativ kombinert med 1.0	Stor negativ
Andre tekniske anlegg *	Positiv forsynings-sikkerhet. Ubetydelig forøvrig	Som 1.0	Som 1.0	Som 1.0	Som 1.0	Som 1.0
Forurensning og drikkevann	Støy: Ubetydelig-liten negativ Forurensning: liten negativ Drikkevann: Ubetydelig – liten negativ	Nokså likt på alle alt. Noe økt risiko på alt. med trafoer.	Som 1.0. Noe større risiko mhp. drikkevann.	Som 1.0. Noe større risiko mhp. drikkevann.	Som 1.0	Som 1.0

*De samlede vurderingene av konsekvensgrad er en skjønsmessig sammenstilling av konsekvensene i de ulike delområdene.

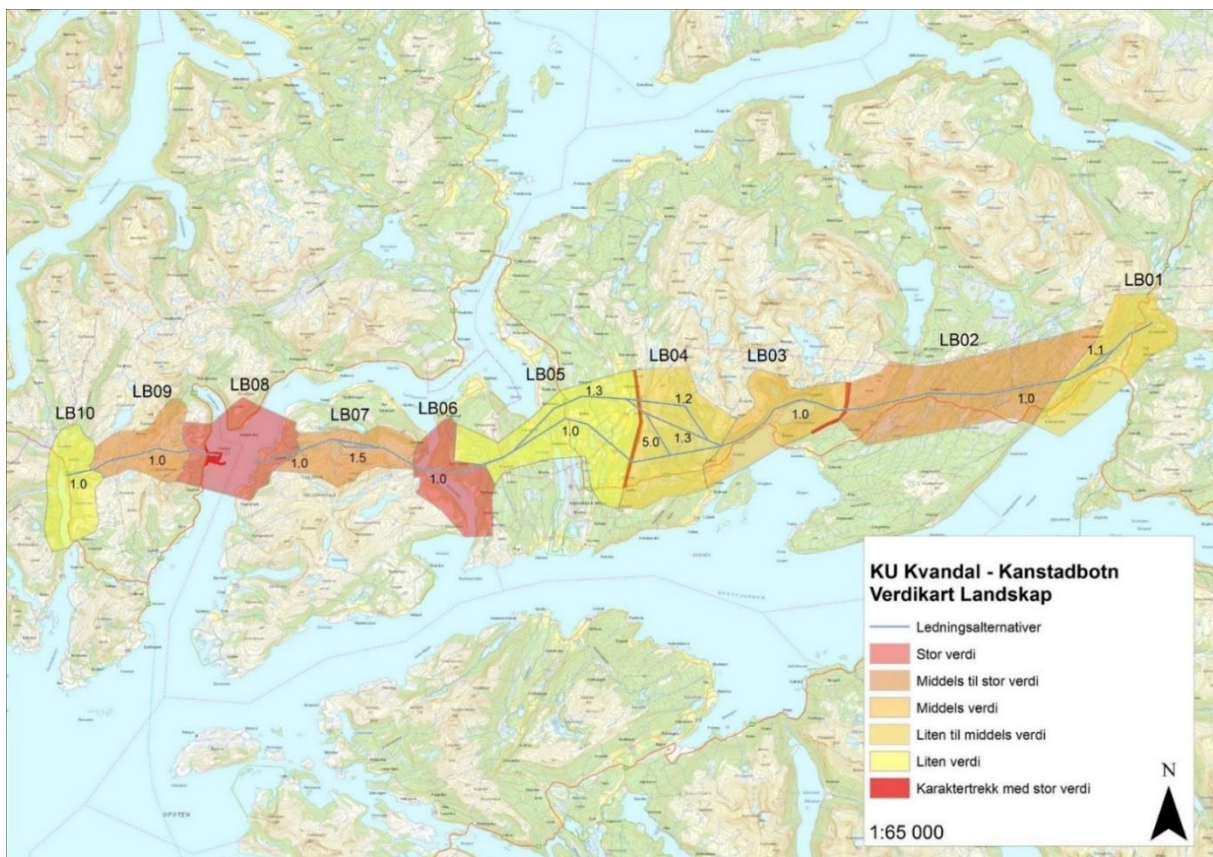
1 Landskapsbilde

Landskapet i utredningsområdet karakteriseres av sammenhengen mellom landformer og fjordflater. De viktigste landskapsverdiene er også knyttet til dette samspillet. Både rundt Tjeldsundet og Ramsundet fremstår dynamikken mellom den horisontale vannflaten og de tilgrensende liene og fjellsidene på en klar og forklarende måte. Disse landskapene tillegges dermed stor verdi.

I tillegg til disse landskapene er enkelte karaktertrekk tillagt stor verdi. Dette gjelder først og fremst markerte høydedrag som skiller store landskapsrom fra hverandre. I denne sammenhengen er det særlig ryggen fra Bergvikneset (Bogen) til Tverrfjellet og ryggen over Snaufjellet og Huvetoppen tillagt stor verdi.

Tiltaket vil hovedsakelig følge eksisterende trasé og ha samme dimensjoner som eksisterende anlegg. Konsekvensen av tiltaket vil for fagtema *landskap* derfor i utgangspunktet være ubetydelig.

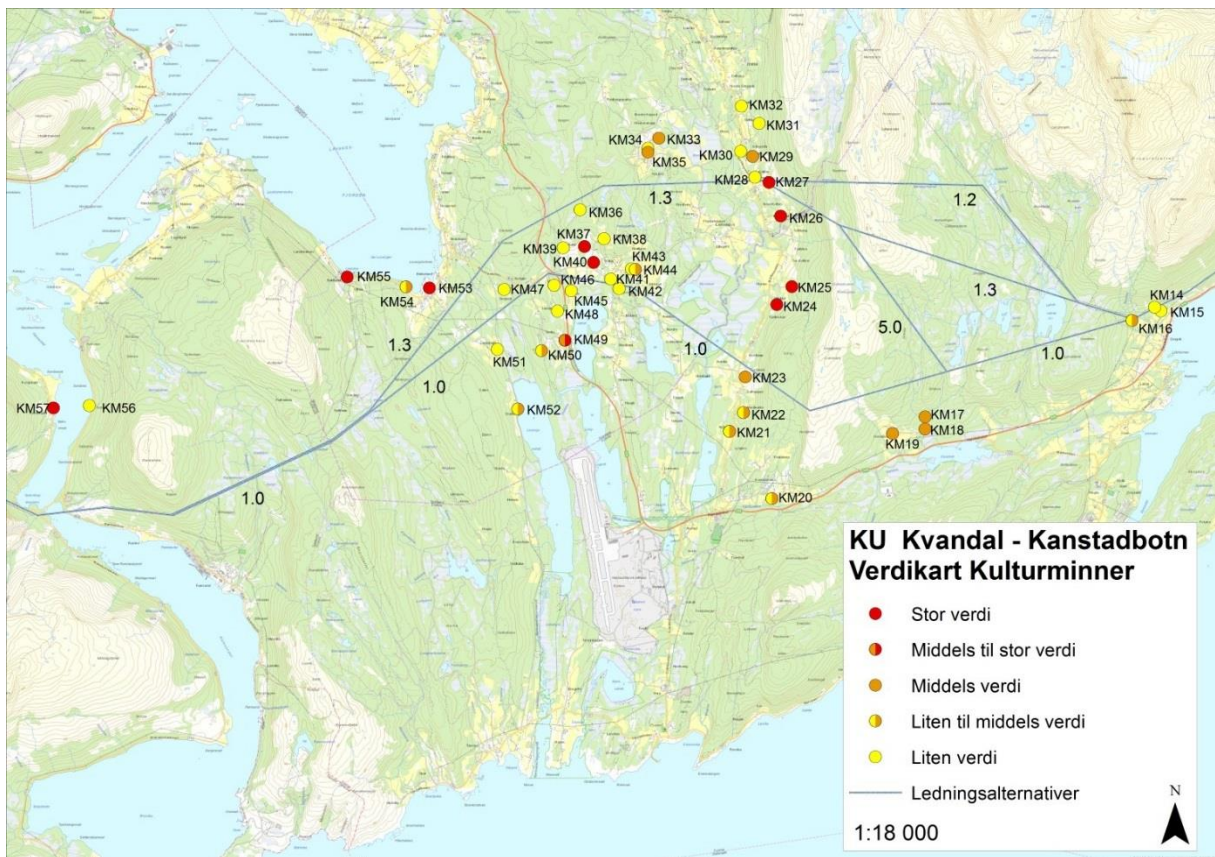
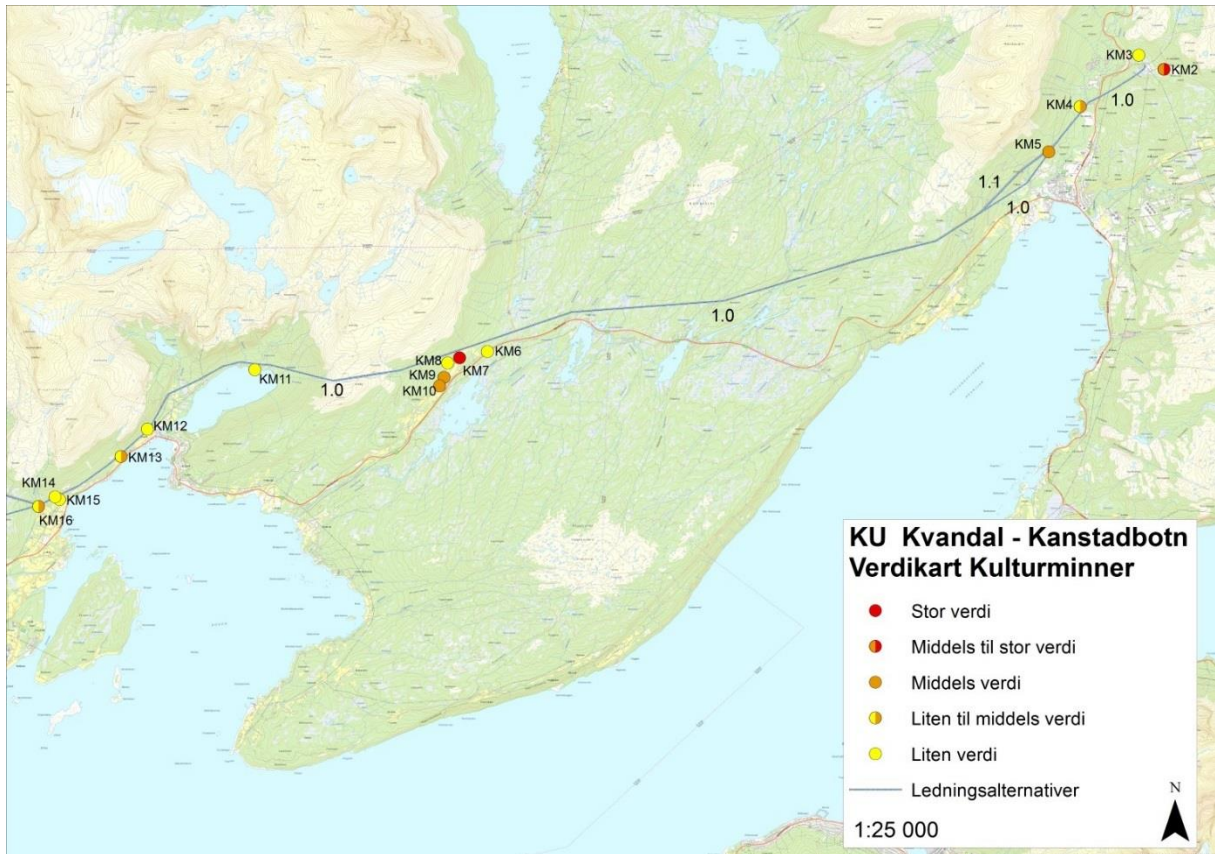
I delområde LB04 og LB05 er det utredet flere alternativer som nye traséer. Av de utredede alternativene er det bare 1.2, 1.3 og 5.0 i delområde LB 04 Osvatnet – Huveskogen som er vurdert til å ha vesentlige negative virkninger i forhold til eksisterende trasé. Alle alternativene innebærer at deler av eksisterende anlegg saneres, men også at det blir anlagt ledning i områder som i dag er uten innslag av større tekniske anlegg. De anleggene som krysser fjellryggen mellom Snaufjellet og Huvetoppen høyest (1.2, 1.3 og 1.3 i kombinasjon med 5.0), er vurdert som mest negative. Dette skyldes hovedsakelig at de gir størst fjernvirkning.

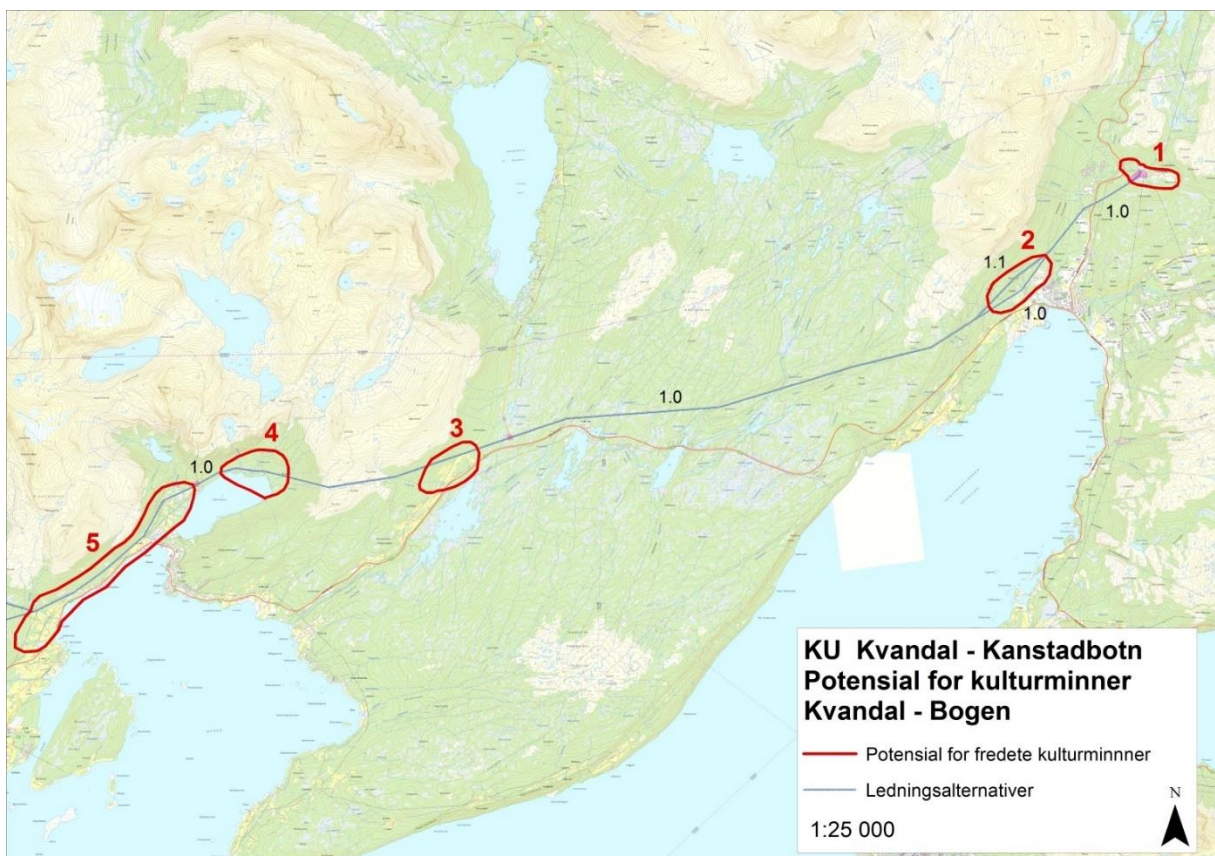
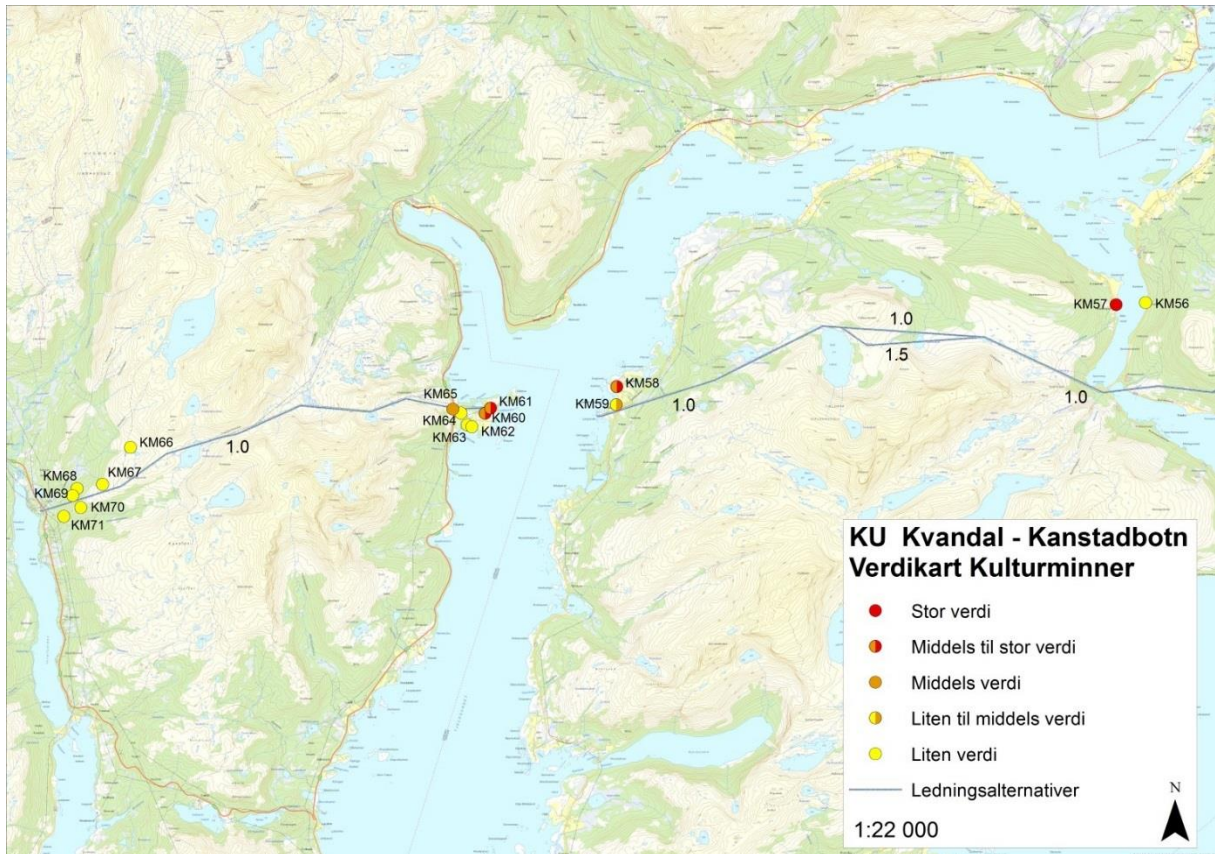


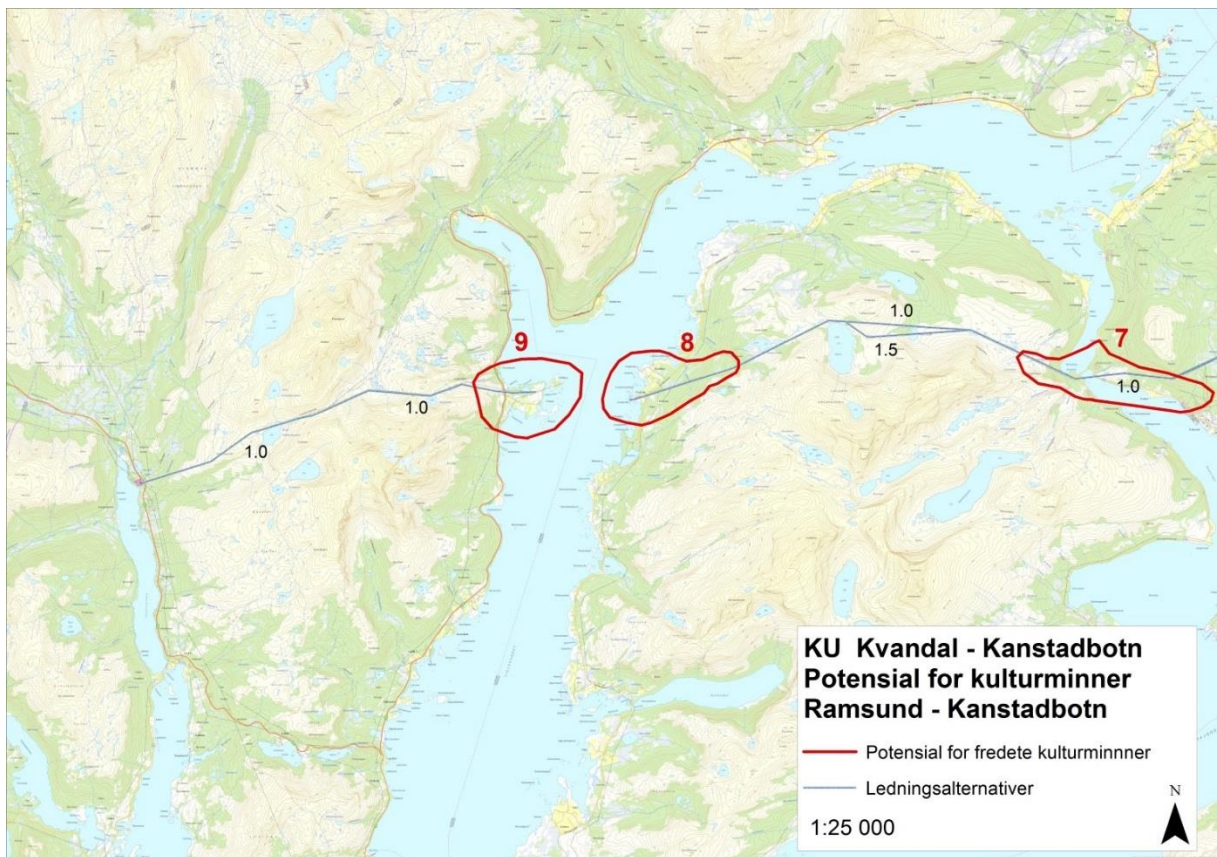
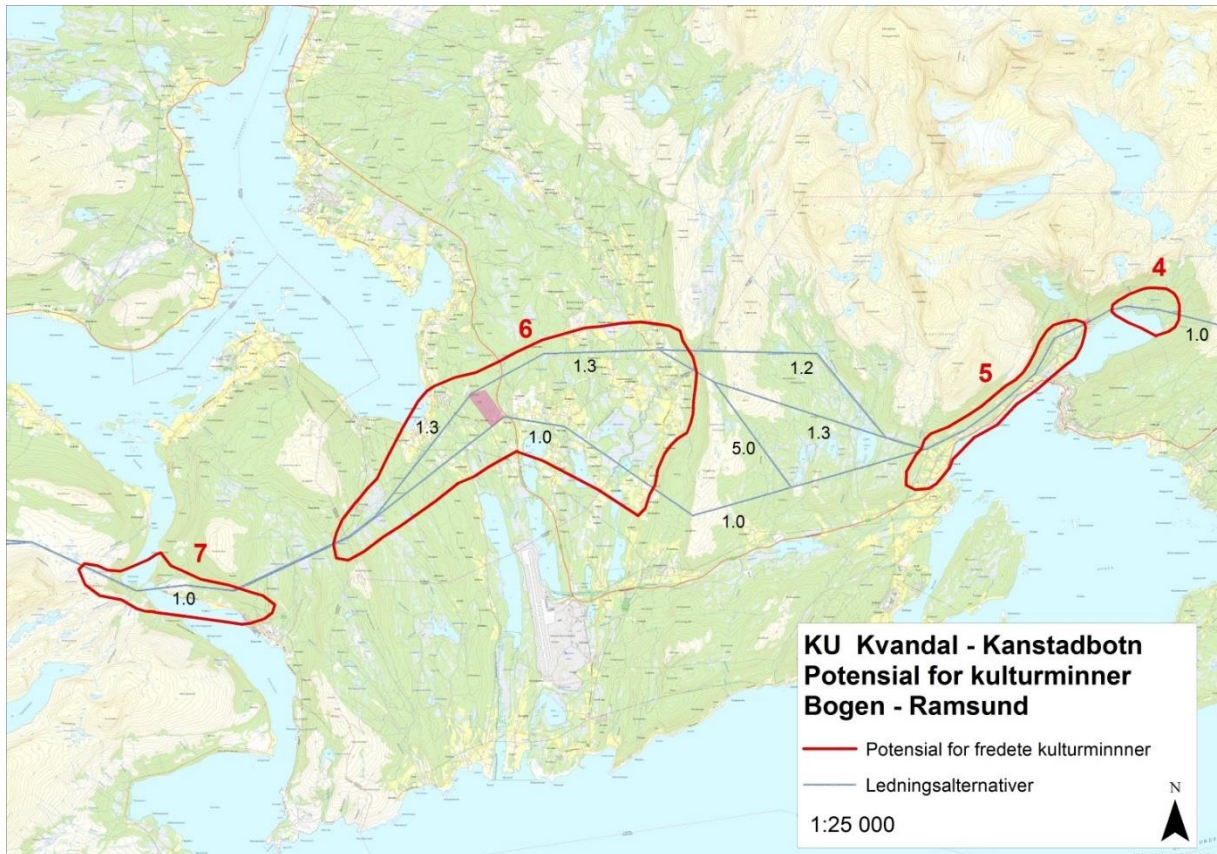
2 Norske og samiske kulturminner og kulturmiljø

Tiltaket går over en lang strekning og igjennom ulike landskapsområder med ulike typer kulturminner og kulturmiljø. I tid strekker de seg fra steinalder til vår tid og representerer ulike folkegrupper, både «norrøne» og samiske kulturminner. De representerer både teknisk/industrielt kulturminne, krigsminner, fangstanlegg, bosetnings-/aktivitetsområder av ulik størrelse, alder og vernestatus. Bosetnings-/aktivitetsområdene er i stor grad tunmiljø med både stående bygninger og/eller gammetufter, og er samiske kulturmiljø.

Etter konsekvensutredningen av de ulike tiltakene langs de tre delstrekningene kommer alternativ 1.1 best ut for delstrekningen Kvandal – Bogen. For delstrekning Bogen – Ramsund kommer alternativ 1.0 best ut. For delstrekning Ramsund – Tjeldsund kommer alternativ 1.0 og 1.5 likt ut med ubetydelig til liten negativ konsekvens og for Fiskøya – Kanstadbotn er det ikke flere alternativ enn alternativ 1.0. Denne kommer noe negativt ut i forhold til nullalternativet.







3 Friluftsliv

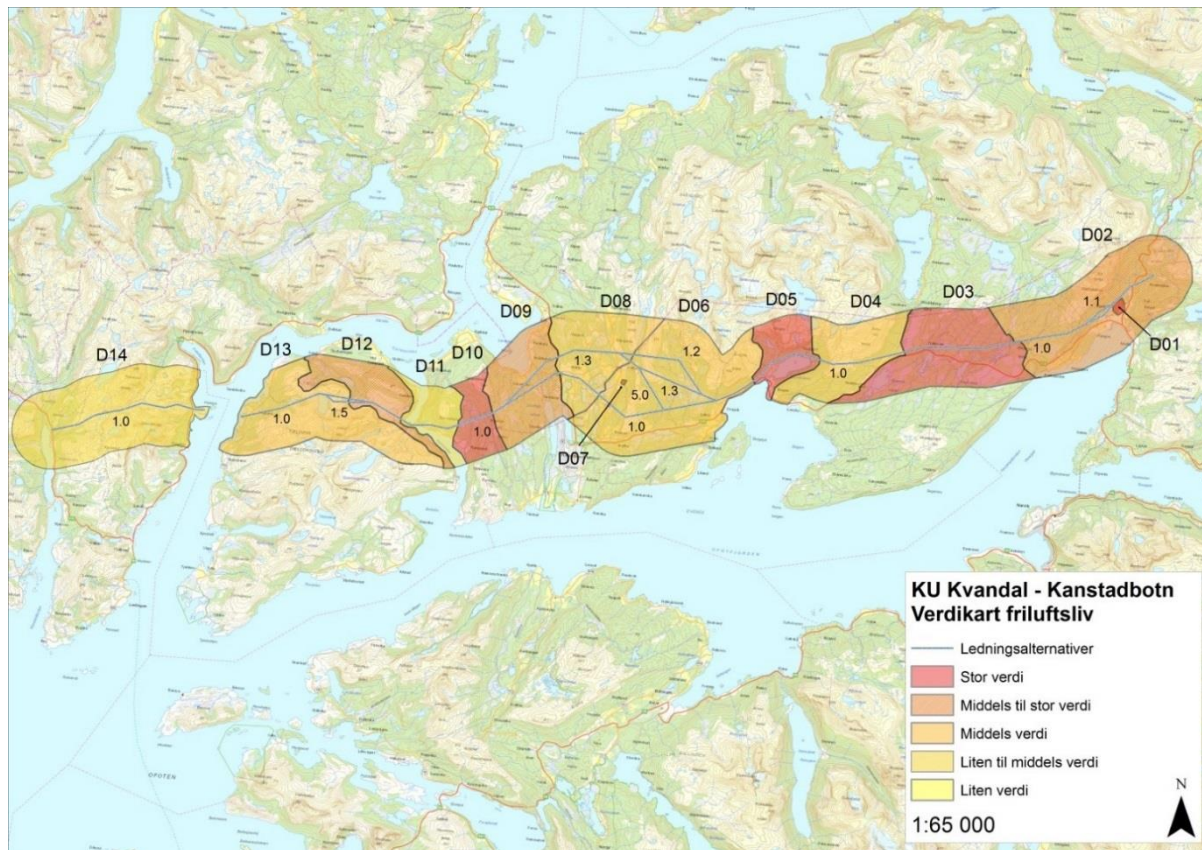
Planområdetets østlige deler går gjennom områder med tett bebyggelse i nærheten og har lokalt stor tetthet av hytter og stier. Områdene mot vest er svært spredt bebygde, med få hytter. Friluftsliv i områdene

er variert og omfatter blant annet turgåing, jakt og fiske, langrenn og alpint. E10 går gjennom deler av planområdet.

Ny kraftledning nær dagens har mest påvirkning i anleggsfasen. Berøring av hytter anses som den største konsekvensen i driftsfasen.

Ved små justeringer, kan berøring av hytter reduseres. De viktigste er ny trasé mellom Kvandal og Bogen nord for eksisterende istedenfor sør, og alternativ 1.5 på Tjeldøya.

Alternative traseer lengre vekk fra dagens (alternativ 1.2, 1.3 og 5.0) har større konsekvenser (liten til middels negativ konsekvens) enn ny trasé i nærhet til dagens (liten negativ konsekvens).



4 Reiseliv

Innenfor selve utredningsområdet er det relativt lite utviklet reiseliv. Utredningsområdet ligger mellom de store destinasjonene Lofoten og Narvik, og har ikke de samme attraksjonene og tilbudene som markedsføres der. Alle delområdene innenfor influensområdet vurderes å ha liten verdi etter vurderingsmetoden for tema reiseliv. Tilbudene er i hovedsak markedsført form av naturopplevelser og friluftsliv, kort vei til flyplass og til destinasjoner utenfor influensområdet.

Utredningsområdet er med unntak av Bogen og Bjerkvik spredtbebygget med en del hytter og med gode muligheter for naturopplevelser og friluftsliv. Privat hytteutleie synes å foregå i svært begrenset omfang. Utredningsområdet benyttes av lokale og regionale brukere, men med betydelig gjennomfart av turister. Evenes flyplass ligger nært inntil utredningsområdet og er et viktig knutepunkt for reiselivet i regionen. Videre er E10 en viktig ferdselsåre gjennom utredningsområdet. Hurtigruten går gjennom Tjeldsundet og har med turister fra inn- og utland. I den grad dagscruise fra ulike tilbydere beveger seg innenfor influensområdet nært inntil Bjerkvik, Bogen, gjennom Ramnessundet eller Tjeldsundet, vil turistene kunne se kraftledningen over sundet i Ramnessundet eller inne på land fra Tjeldsundet.

Reiselivet har til felles med friluftslivet at turister ønsker å få positive opplevelser. Utbygging av ny 134 kV med tilhørende infrastruktur som transformatorstasjoner, veier m.m., vil i praktisk forstand ikke være til fysisk hinder for turister i å besøke området. Det vil derfor være gjennom turistenes opplevelser i området at reiselivet berøres, dvs. dersom turistene endrer adferd slik at næringsaktører i området får mindre inntekter enn de ellers ville hatt.

Opplevelsene vurderes i liten grad å bli endret der ny ledning erstatter eksisterende ledning i tilnærmet samme trasé. Dette gjelder alternativene 1.0, 1.1 og 1.5. Nye ledninger i områder som bli mer eksponert og synlig enn dagens trasé kan medføre enkelte negative reaksjoner. Nye traséer gjelder alternativene 1.2, 1.3 og 5.0. I nærområdene til disse alternativene er det kraftledninger også i dag. Vi har lite grunnlag for å konkludere med at negative reaksjoner på relativt korte strekk med nye ledningstraséer i praksis

vil gi endret adferd i form av å gi reiselivet i influensområdet reduserte inntekter. Samlet konsekvens for reiselivet i driftsfasen vurderes å være små til tilnærmet ubetydelige.

For reiselivsnæringen kan anleggsfasen være positiv ved at de som tilbyr overnatting får økt belegg i utrednings-, prosjekterings- og byggefasen. Videre vil det i samme periode bli økt etterspørsel etter lokale transporttjenester, opplevelser og forbruksvarer for tilreisende som arbeider med anlegget, og som kan bidra til midlertidige, positive økonomiske utslag.

5 Naturmangfold

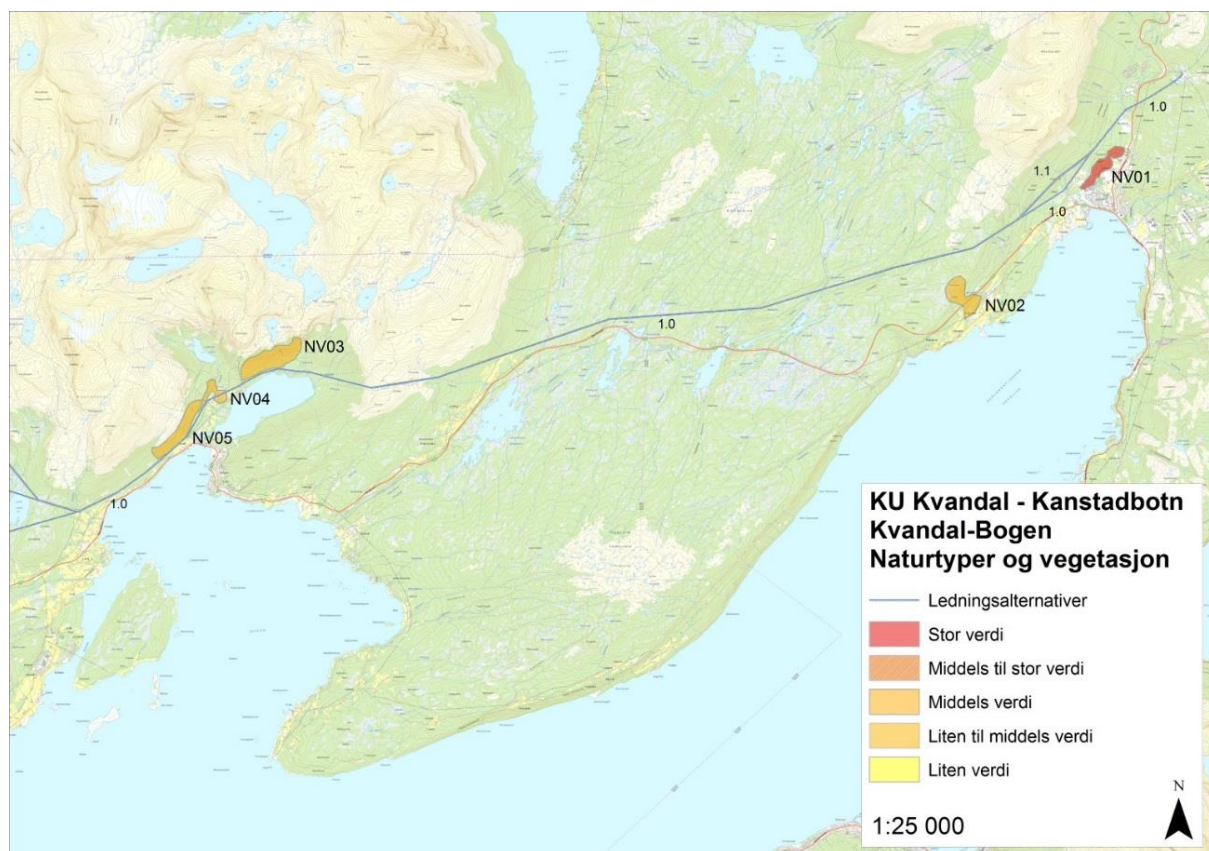
Planområdet utgjør en strekning på 74 km og berører fem kommuner på strekningen Kvandal-Kanstadbotn. I østre og midtre del på strekningen Evenes – Kvandal, går alternativene hovedsakelig gjennom skogarealer og kortere strekninger med snaufjell. Bjørkeskog dominerer, men med betydelige arealer med plantet granskog. I vestre del passerer to fjordstrekninger med større sammenhengende områder med fjell i mellom på Tjeldøya og mellom Tjeldøya og Kanstadbotn.

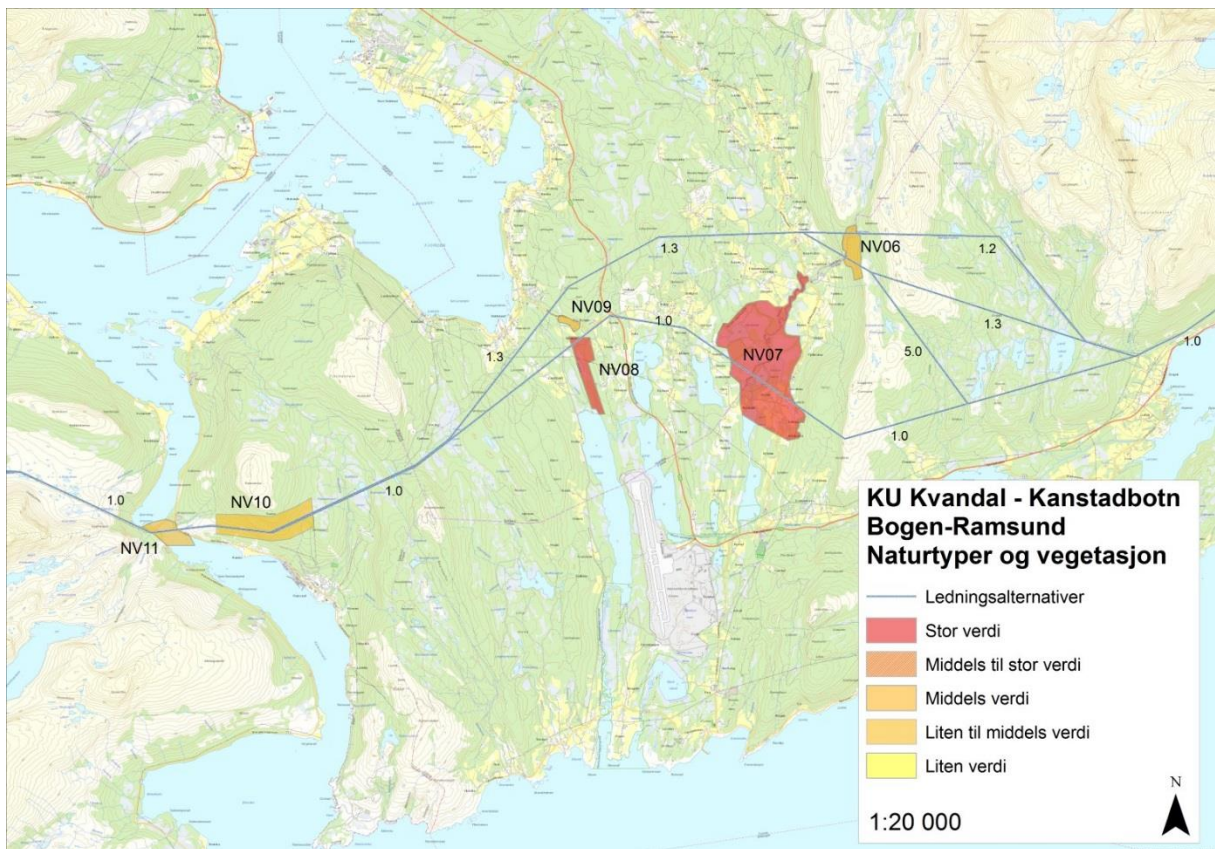
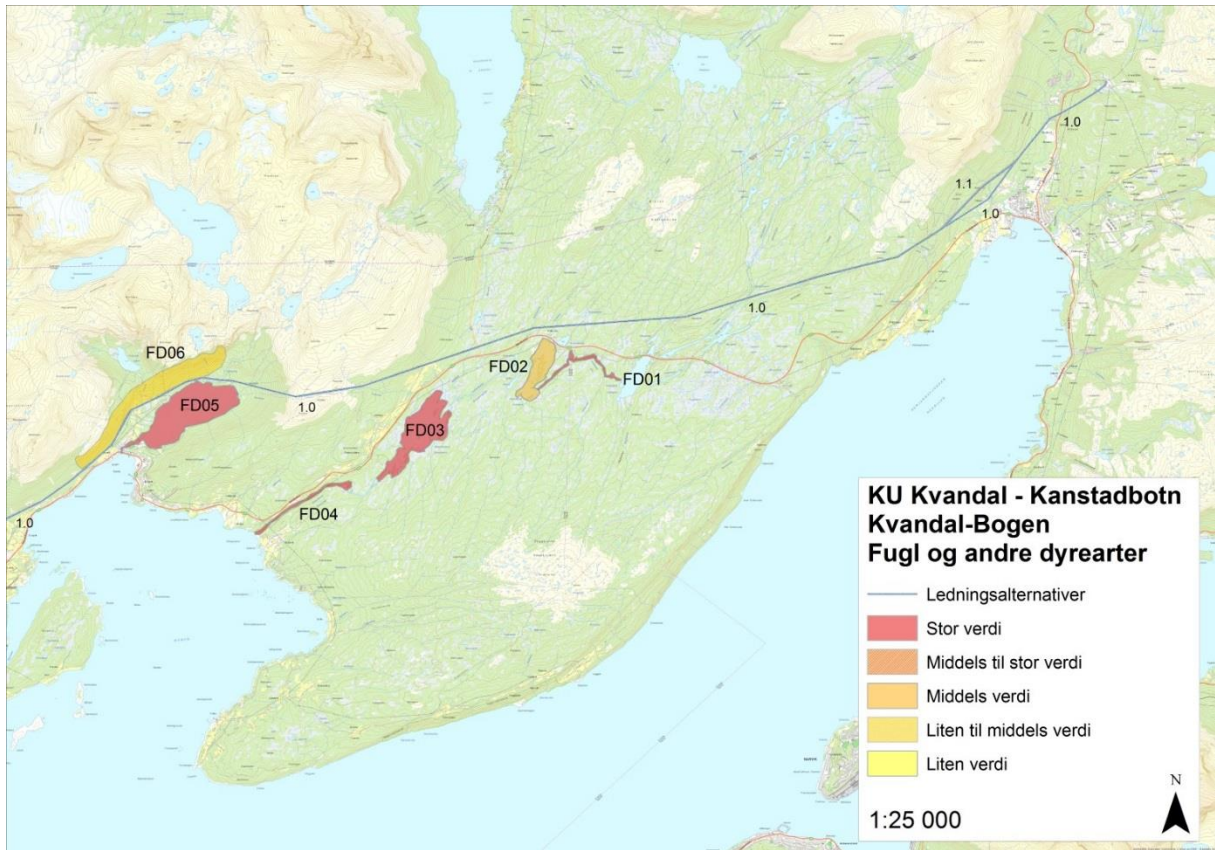
De botanisk rikeste områdene finnes der berggrunnen har større innslag av kalkholdige bergarter, særlig i Evenes-området. Det finnes også mindre striper med kalkholdig berggrunn langs strekningen andre steder. Det er registrert mange naturtyper og flere truede plantearter på strekningen.

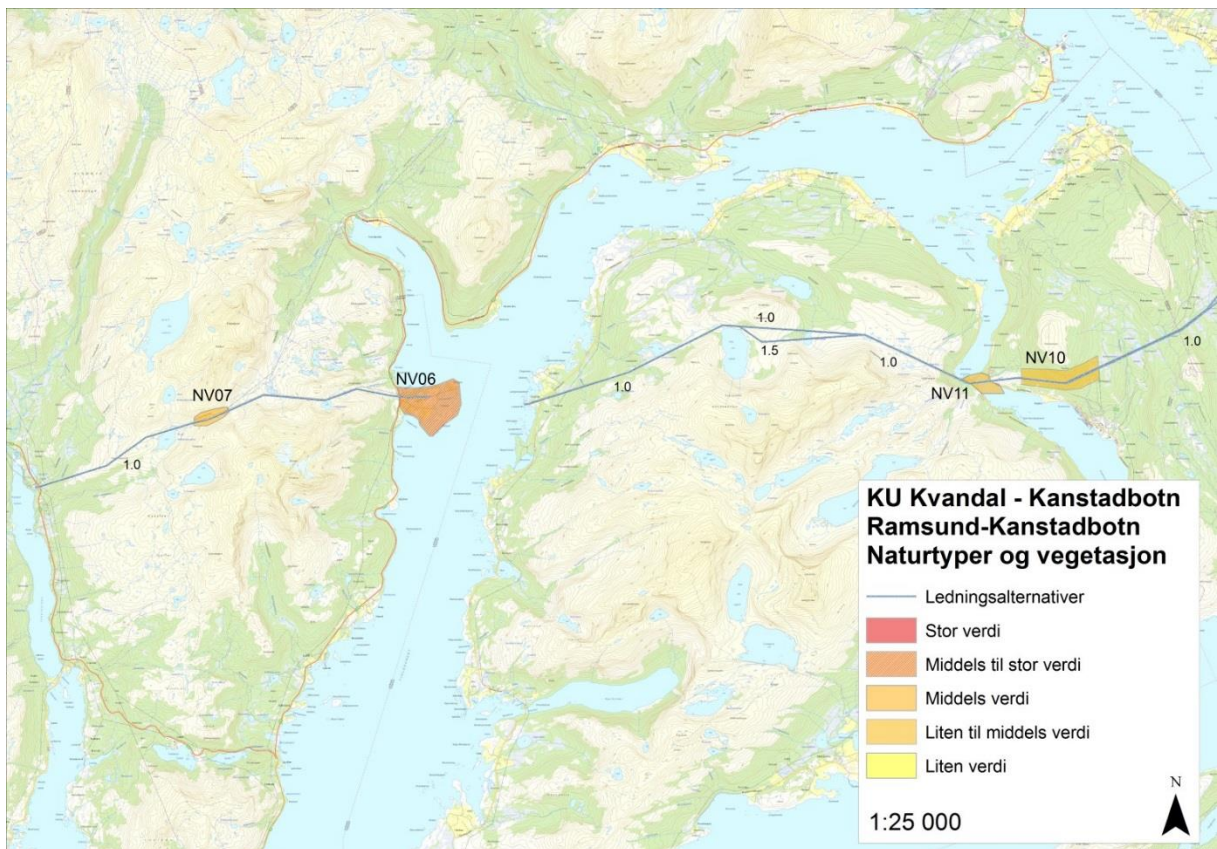
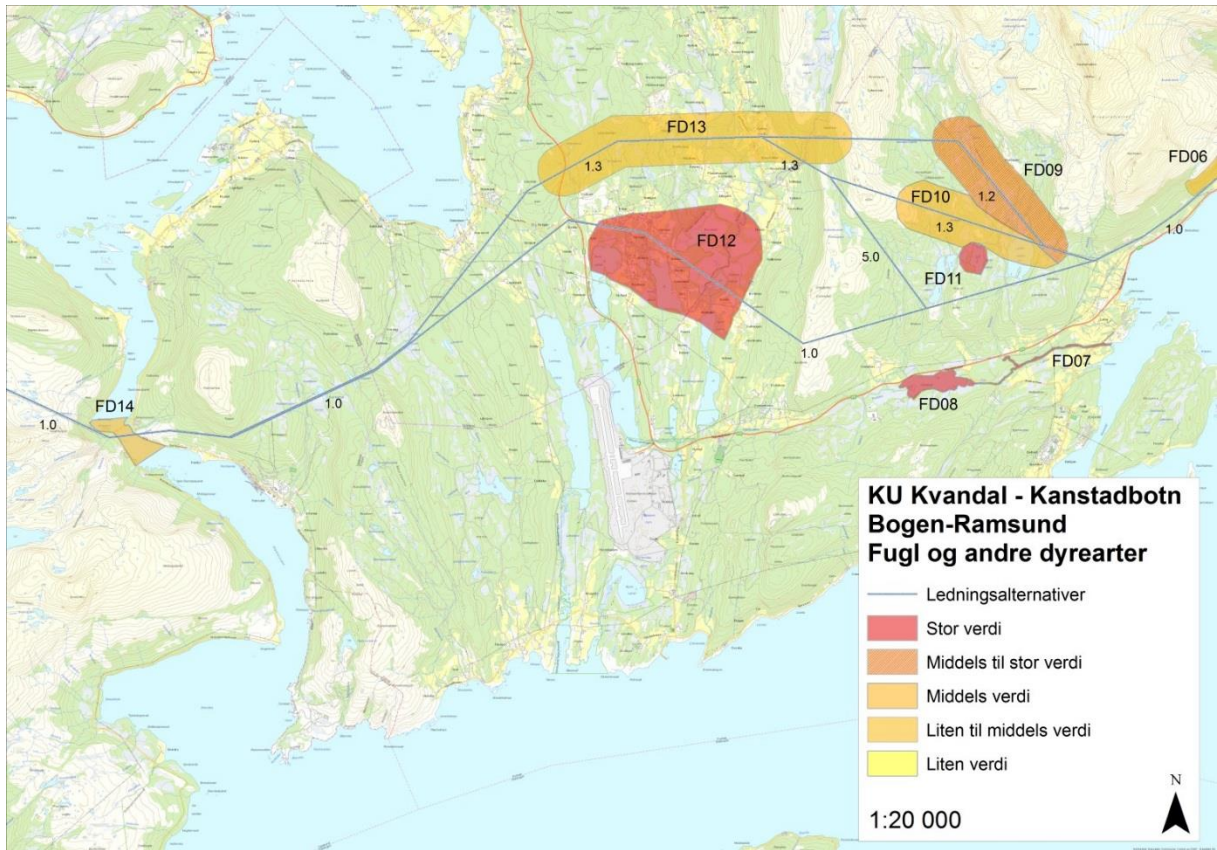
Alternativene går gjennom flere områder med middels og stor verdi for naturmangfold. For faunaen er det et særlig rikt fugleliv i tilknytning til Ramsar-området ved Evenes. Her passerer dagens ledning området med stor verdi for naturmangfold, særlig naturreservatene Sommarvatn og Myrvatn. For alternativet som følger dagens trase, vil virkningene være noe negative i anleggsfasen, små i driftsfasen. Fortsatt kryssing av naturreservatet innenfor alternativ 1.0 vil ha middels negativ konsekvens for fugl og naturtyper i anleggsfasen, liten positiv konsekvens i driftsfasen forutsatt gjennomføring av avbøtende tiltak.

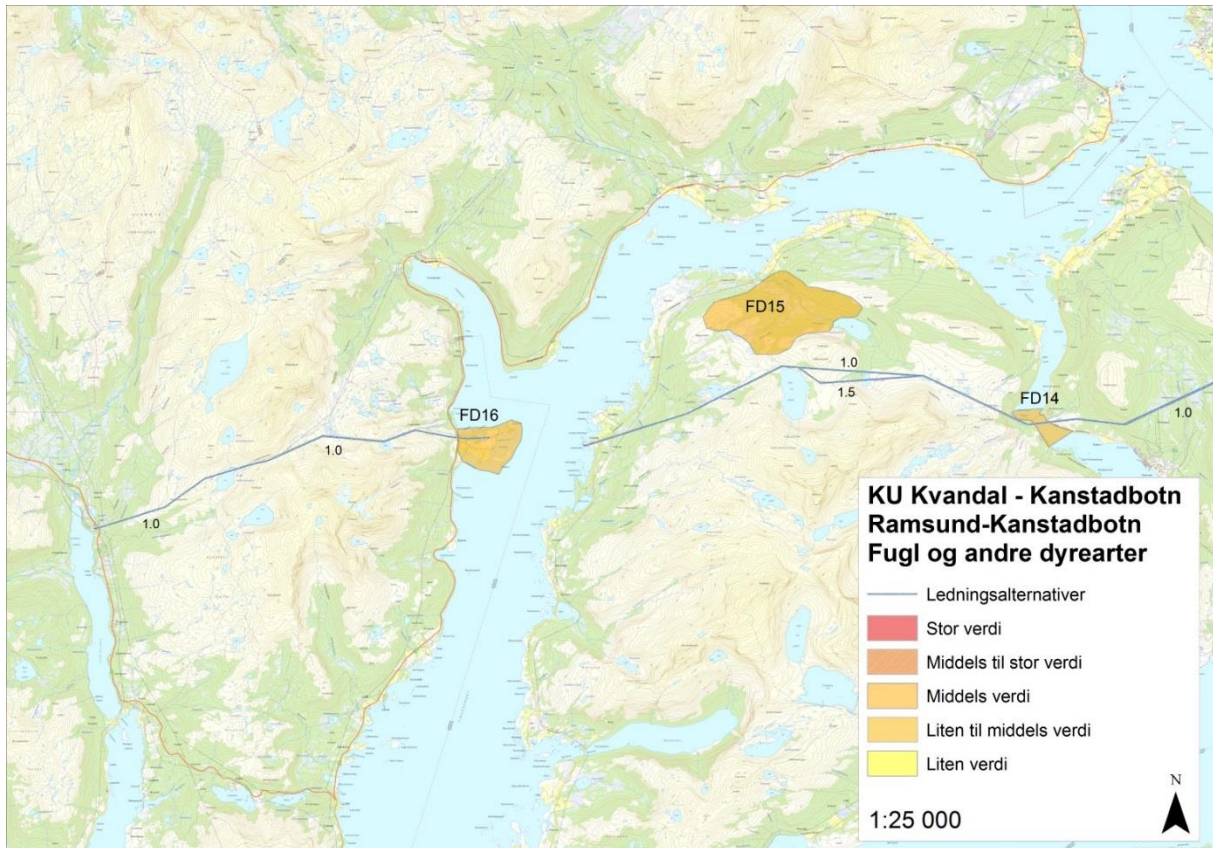
Det er utført en egen utredning knyttet til rovfugl langs hele strekningen. Disse registreringene er unntatt offentlighet og er rapportert i et eget notat. Konklusjonene fra utredningene inngår i vurderingen av verdi og konsekvens.

Alternativet 1.0 vurderes å ha de minst negative konsekvensene for naturmangfold. Det innebærer ikke ledningstrase i nytt jomfruelig terreng. Det vurderes derfor samlet som det beste alternativet for valg av trase, mens alternativ 1.2 og 1.3 vurderes å ha mest uheldige konsekvenser for naturmangfold.









6 Landbruk

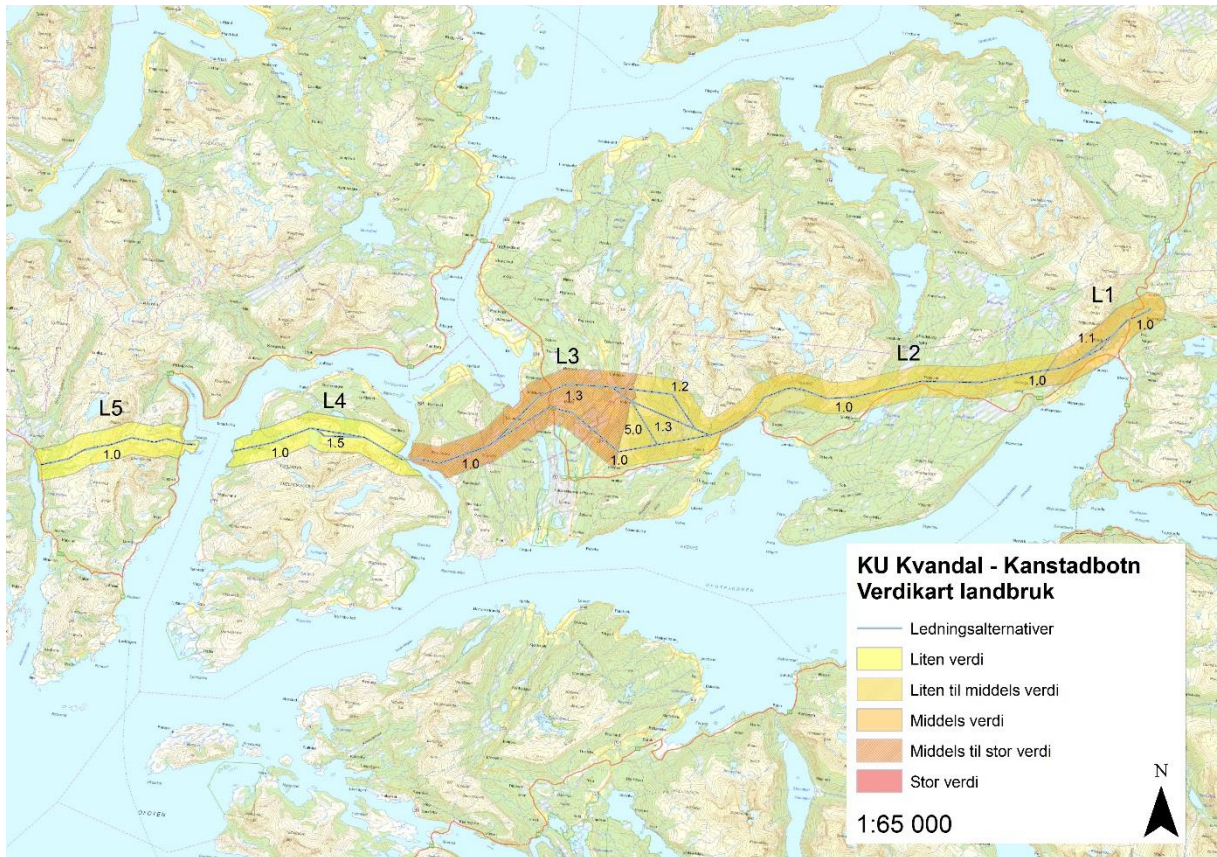
Det drives jordbruk spredt langs nettkorridoren i alle de berørte kommunene, men særlig vurderes områdene rundt Evenes flyplass i Evenes og Skånland kommuner som viktige områder. Også ved Bjerkvik og Lakså finnes betydningsfulle områder. Jordbruksarealene benyttes i hovedsak til grovfôrproduksjon og beite. Arealer med potensial for nydyrking finnes også spredt gjennom området, først og fremst i tilknytning til allerede oppdyrkede arealer. De største arealene med dyrkbar jord finnes ved Bjerkvik og i områdene rundt Evenes flyplass. Området er lite bruk til beite av husdyr, men potensialet er av Skog og landskap vurdert som godt mange steder.

Tiltaksområdet tilhører en kystregion der store arealer består av snaumark over tregrensen. Områder med produktiv skog begrenser seg hovedsaklig til dalsider og lavereliggende områder. Gran er ikke naturlig tilhørende i området, men granplantefelt er etablert spredt i området. Det er områdene ved Bjerkvik, Bogen og Evenes som har størst verdi når det gjelder skogbruk.

De største verdiene for landbruk i området befinner seg i delområde 1 og 3. Her er det større områder med produktiv skog, og særlig nord/øst for Evenes flyplass berøres jordbruksarealer av tiltaket.

Samlet sett for landbruk vurderes det at alternativ 1.1 og 1.0 gir lavest konsekvenser for landbruk.

Det mest sentrale avbøtende tiltaket for landbruk vil være å i størst mulig grad unngå at mastepunktene plasseres på jordbruksareal, særlig fulldyrka jord. Dette vil redusere driftsulempene for landbruket, og dermed bidra til å minimere konsekvensgraden.



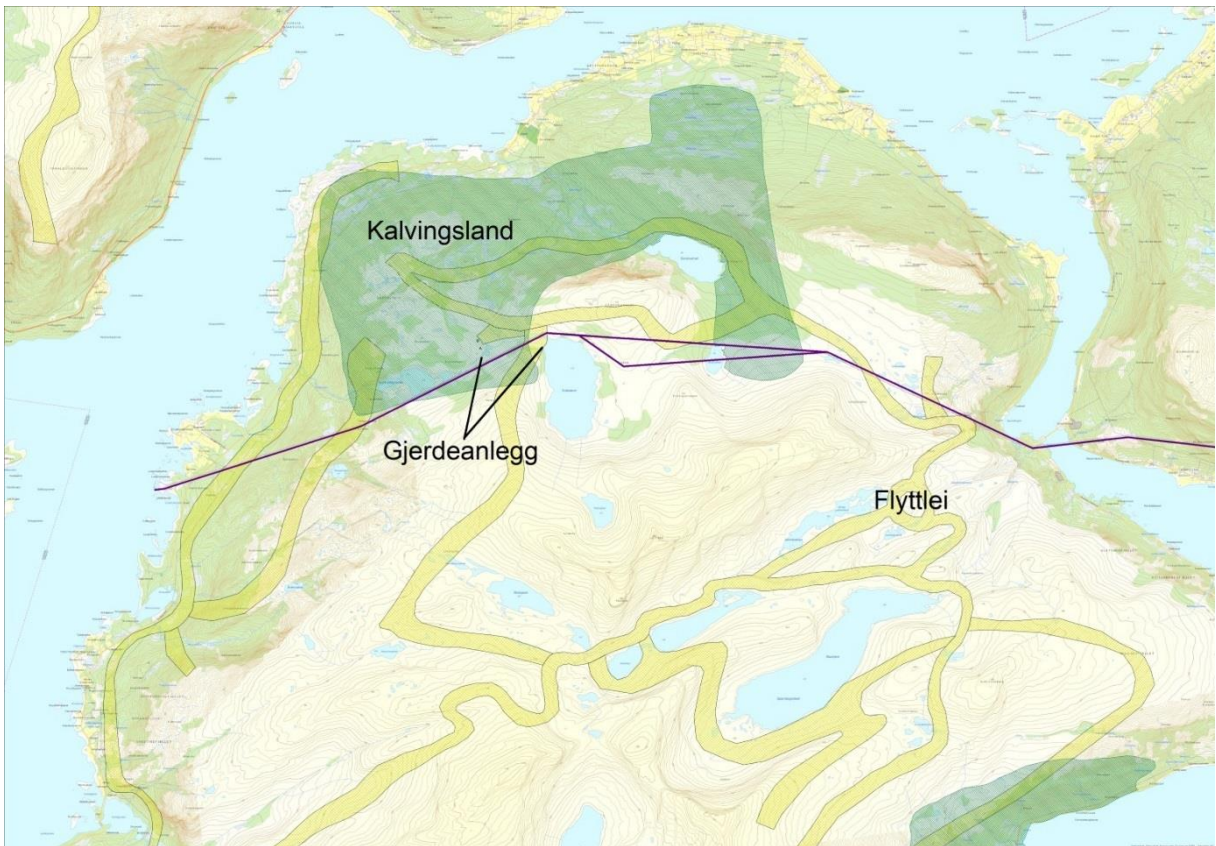
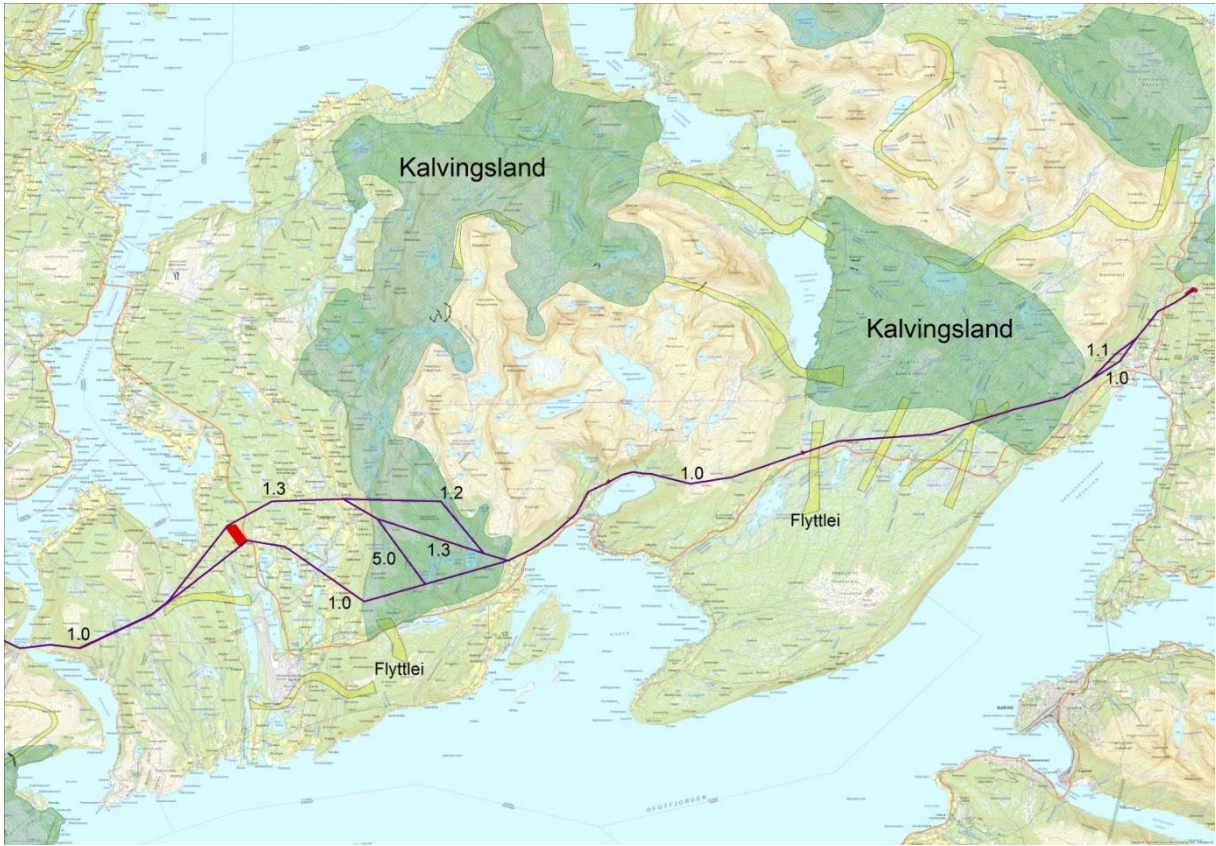
7 Reindrift

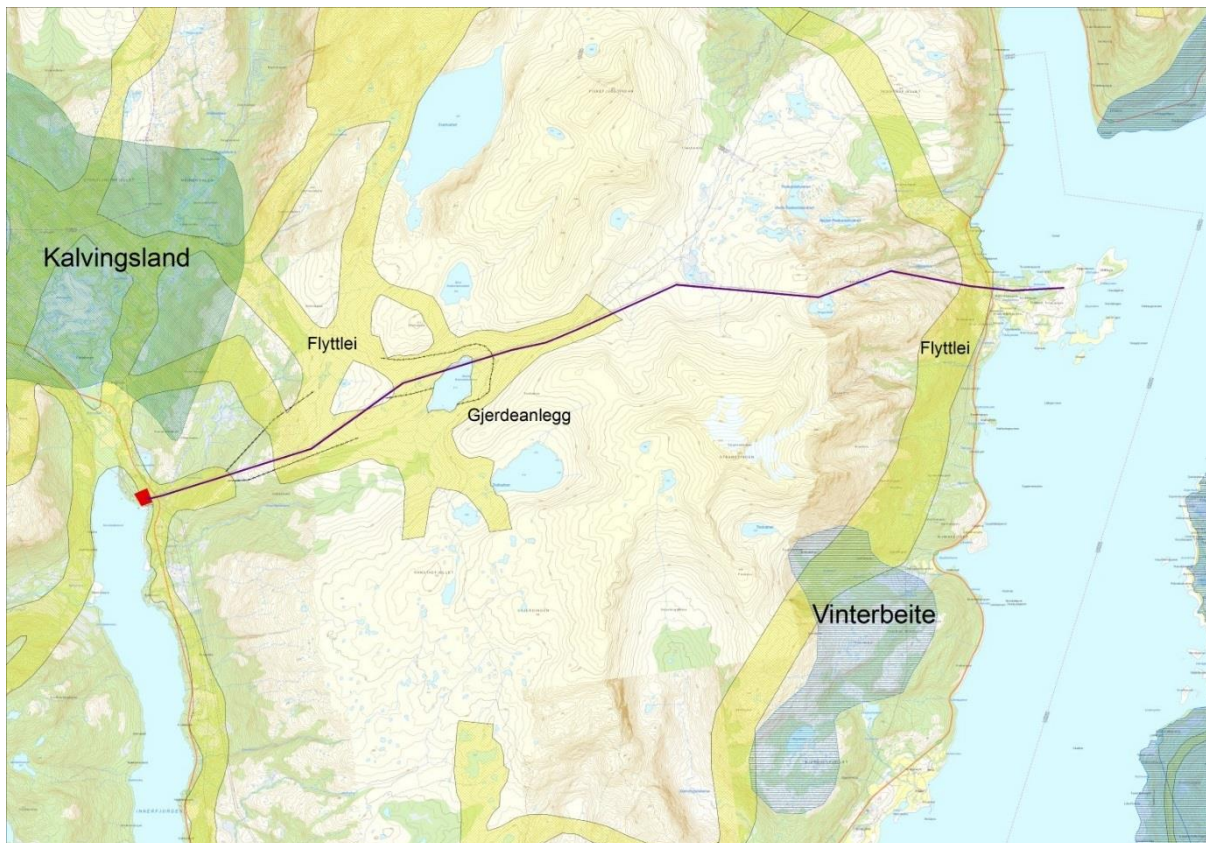
Oppgradering av ny 132 kV linje gjennom henholdsvis Grovfjord-, Tjeldøya- og Kanstadfjord/Vestre Hinnøy rbd. sine konsesjonsområder vil i stor grad ha en negativ virkning på rein og for reindrift. De største negative virkningene vil være forbundet med anleggsperioden hvor intensivt anleggsarbeid vil foregå, bl.a. i forbindelse med anleggelse av midlertidige kjøretreaser, opparbeiding av baseplasser, installasjon av maskiner, transport av utstyr og personell bl.a. ved bruk av helikopter, anleggelse av mastepunkt, reising av master, linjepåkobling og fjerning av gammel 132 kV linje.

Spesielt er de negative virkningene forbundet med anleggets påvirkning på reinbeitedistriktenes anlegg, bl.a. merkeanlegg og slakteanlegg, og flyttleier. Disse er essensielle for reindriften. I driftsfasen vil den nye 132 kV linja i mindre grad påvirke dyrene og driften, men det er sannsynlig at reinen vil gå gjennom en tilvenningsfase og at dette vil komme til å medføre en del ekstraarbeid for reinbeitedistriktene.

Innenfor Grovfjord rbd. sitt konsesjonsområde er alternativ 1.3 er vurdert å ha lavest konfliktgrad for reindrift etterfulgt av alternativ 1.0 og alternativ 1.1. Alternativ 1.2 og 5.0 er de alternativene med høyest grad av konflikt. For Tjeldøya rbd. vil alternativ 1.0 ha noe lavere konfliktgrad enn alternativ 1.5, både i anleggs og driftsfasen, men ikke tilstrekkelig nok til at det endrer omfangsgraden.

Det vurderes at omfanget i anleggsfasen vil kunne reduseres gjennom avbøtende tiltak.





8 Annen arealbruk

Fagnotatet om arealbruk gir en oversikt over arealbehov for de ulike alternativene. Dette varierer lite mellom alternativene. Det er størst ved alternativ 5.0 med i overkant av 3000 daa.

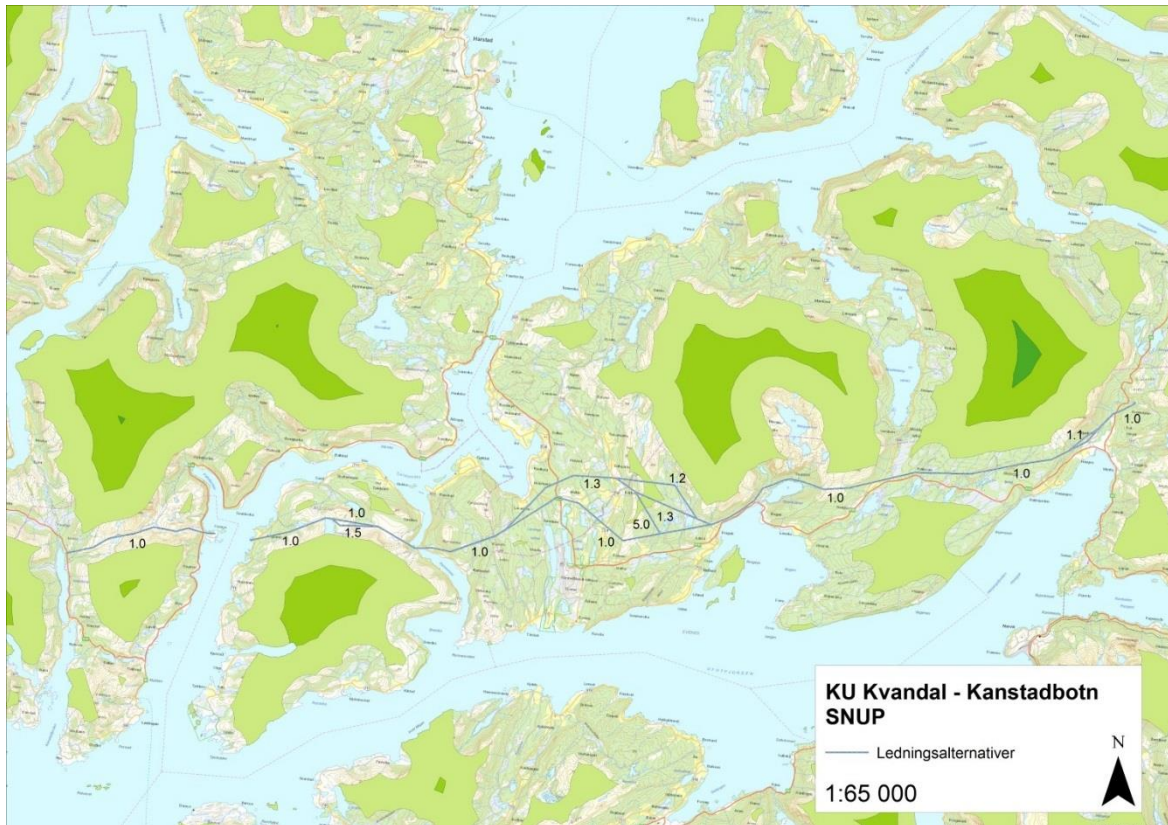
Det er betydelig parallelføring med andre linjer. Lengden på parallelføring er klart størst for Kvitnesledningen der den utgjør 34.7 km med alternativ 1.2 og 30 km med alternativ 1.0/1.5.

Forholdet til andre planer gjennomgås. Ny Hålogalandsvei E10 som vil ha betydelig nærføring med ny ledning på deler av strekningen. Jotind 1 og 2 på Tjeldøya har fått konsesjon for vannkraftutbygging, men ligger i god avstand fra alternativ kraftledningstrase. Linjene går hovedsakelig gjennom områder regulert til LNRF i kommuneplanene.

Det er gjort en gjennomgang av bebyggelse innenfor 50 meter fra senterlinjen for de alternative linjene eller trafostasjoner. Ca 30 bygg ligger innenfor. Dette er hovedsakelig boliger og hytter, men også noe andre typer bygg. Effekter av de ulike tiltakene på nærliggende bebyggelse er beskrevet.

Verneverdiene og verneformålet i naturreservatene Sommarvatn og Myrvatn blir i liten grad påvirket av alternativ 1.0 der eksisterende trase opprettholdes. Ved alt.1.0 heves ledningene noe, og det reduserer trolig faren for kollisjoner med fugl. Det vil trolig være forvaltningsmessige fordeler med å fjerne ledningen, samtidig som det vil gi naturinngrep og fare for kollisjoner på andre arealer som i dag ikke er berørt.

Det er store arealer med sammenhengende naturområder med urørt preg (SNUP). Arealet for disse er angitt. For Gratangshalvøya 180 km², Skånland/Eveneshalvøya 180 km², Tjeldøya 95 km² og Hinnøy 215 km². Alternativ 1.0 og 1.1 har minst effekt på SNUP, mens alternativ 1.5 på Tjeldøya vil legge press på naboarealer. Størst effekt på gjenværende SNUP-områder har alternativ 1.2, 1.3 og 5.0 som vil redusere et mindre areal av SNUP med ca. 4 km², men ingen av disse traseene vil redusere store, sammenhengende naturområder.



Vernede vassdrag:



9 Lokalt og regionalt næringsliv

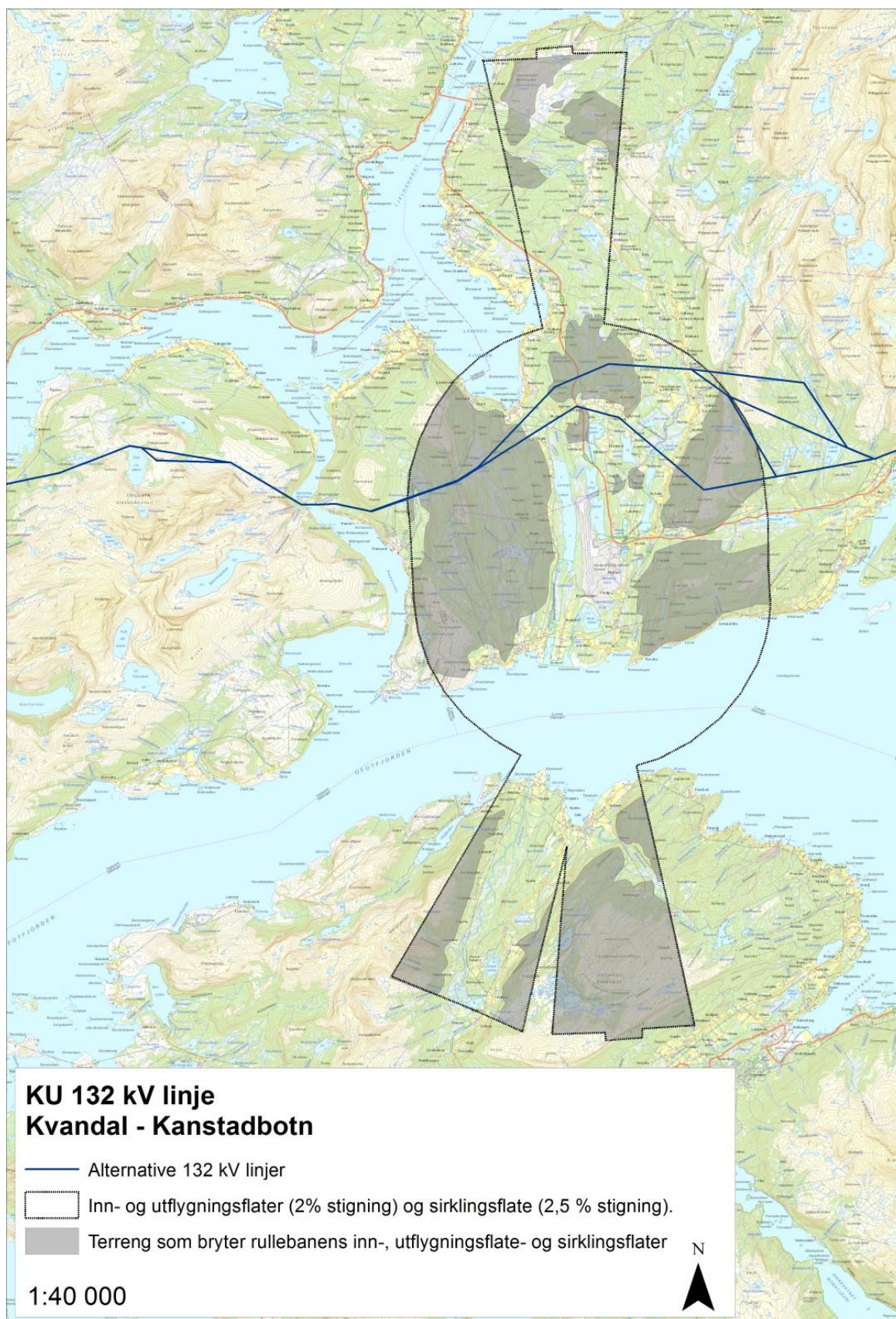
Fornyingen av ledningsnett på strekningen vil gi mer stabil strømforsyning til Lofoten, Vesterålen og Harstad, noe som er positivt for næringslivet. Planlagte traseer berører ikke næringsarealer eller planlagte næringsarealer. Aktiviteten i entreprenørnæringen forventes å øke noe som følge av tiltakene, men lokal sysselsettingseffekt vil trolig være beskjeden.

Kommuneøkonomien kan bli styrket av fornyingen da den tekniske verdien av anlegget vil øke og dette ligger til grunn for beregning av eiendomsskatt.

10 Luftfart og kommunikasjon

For luftfarten generelt – utenom området rundt Harstad/Narvik Lufthavn - vil ikke fornyingen av 132-kV kraftledning fra Kvandal til Kanstadbotn medføre negative konsekvenser av betydning dersom registrerings- og merkeplikten oppfylles.

I området rundt lufthavna på Evenes, spesielt i inn- og utflygingsflatene vil konsekvensene av alle alternative traséer unntatt 1.0 være store negative.



11 Andre tekniske anlegg

Fornyingen av 132 kV-ledningen mellom Kvandal og Kanstadbotn kan i anleggsperioden få ubetydelige til små negative konsekvenser for trafikkavviklingen på vegene i området. Vegvesenet vil kreve at Statnett innhenter tillatelse til å etablere avkjørsler til baseplasser og midlertidige anleggsveger og at alle avkjørsler utformes i hht vegnormalene.

12 Forurensning og drikkevann

Eksisterende linje, samt de ulike alternativene, går gjennom områder som er relativt lite utbygd og med liten aktivitet relevant for forurensning. Konsekvenser av støy, utslipp og avrenning, samt drikkevann er omtalt.

Støy i anleggsfasen er først og fremst knyttet til transport og eventuell pigging/sprengning. I driftsfasen vil det forekomme noe støy fra kraftledningen samt koronastøy. Konsekvensene vurderes som ubetydelige til små negative.

Forurensning i forbindelse med tiltaket er først og fremst knyttet til anleggsfasen og alle tiltak som omfatter bruk av kjøretøy, graving, avfall m.m. For driftsfasen er forurensning knyttet til oljelekkasjer fra trafostasjoner mest aktuelt. Tiltak for å unngå forurensning blir beskrevet.

For drikkevann forventes tiltaket i liten grad å ha påvirkning på nedbørsfeltene til aktuelle drikkevannskilder i driftsfasen. I anleggsfase kan arbeid innen nedbørsfeltene medføre negativ påvirkning på vannkvaliteten. Det vurderes noe større risiko for dette i alt. 1.2 og 1.3. Tiltak for å unngå forurensning og avbøtende tiltak blir beskrevet.

MTA-plan, beredskapsplan og gode driftsrutiner er nødvendig for å unngå unødig forurensning.