



Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmárkku stáhtahálddašeaddji
Tromssan ja Finmarkun staatinhallittija

Vår dato:

19.01.2022

Vår ref:

2018/1448

Deres dato:

17.12.2021

Deres ref:

STATNETT SF
Postboks 4904 Nydalen
0423 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ann-Heidi Johansen, 77642233

Tilleggsdispensasjon til fornying av 132 kV-ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn, Myrvatn naturreservat, Tjeldsund kommune

Vi viser til søknad fra Statnett 17.12.2021, tilleggsopplysninger i e-post 7.1.2022 og 14.1.2022, og Fylkesmannen i Troms og Finnmark (nå Statsforvalteren) sin dispensasjon datert 6.10.2020.

Vedtak

Statsforvalteren i Troms og Finnmark gir med dette Statnett med ansvarlig prosjektleder Karianne Prytz, tillatelse til motorisert ferdsel, transport av drivstoff og ekstra riggområde i Myrvatn naturreservat i forbindelse med fornyelse av 132 KV-ledningen.

Dispensasjonen er gitt med vilkår som er nummert fortløpende etter vilkårene gitt i tidligere dispensasjonen datert 6.10.2021 som fortsatt er gjeldende.

Vi endrer samtidig vilkår 11, 19 og 23 i tidligere dispensasjonen datert 6.10.2021.

Tillatelsen er gitt med hjemmel i § 48 i naturmangfoldloven (nml).
Naturmangfoldlovens §§ 8-12 er lagt til grunn i vår vurdering.

Motorisert ferdsel og kjøretrasè

- 11 (endret vilkår i dispensasjon av 6.10.2020). Dispensasjon er gitt til helikopter for å rive eksisterende mast og mastepunkt, frakte utstyr inn til og ut av riggområde, og til å montere ny mast og trekke nye liner.
30. Dispensasjonen gjelder for kjøring med snøskuter på frossen og snødekt mark for tråkking av kjørespor mellom grense av naturreservatet til anleggsområde i reservatet. Dispensasjon til kjøring gjelder i **januar og februar**, fram til gravemaskin blir transportert inn til anleggsområdet i **februar/mars**. Dispensasjonen gjelder også for tråkking før maskin transporteres ut i **februar/mars**.
31. Dispensasjonen gjelder for kjøring med snøskuter med slede på frossen og snødekt mark for inntil **7 turer tur-retur** for transport av drivstoff fra grense av naturreservatet til anleggsområde i reservatet i den perioden anleggsarbeidet pågår. Ledig transportkapasitet ved retur kan

E-postadresse:
sftfpost@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Postboks 700
9815 Vadsø

Besøksadresse:
Strandvegen 13, Tromsø
Damsveien 1, Vadsø

Telefon: 78 95 03 00
www.statsforvalteren.no/tf

Org.nr. 967 311 014



benyttes til å ta med avfall eller utstyr som skal ut. Transporten skal planlegges slik at kjøringen begrenses til et minimum.

32. På kjøreturs mellom ekstra riggområde og nytt mastepunkt kan det kjøres flere ganger med gravemaskin, men det må legges kjørematter før kjøring, og ved kjøring må det gjøres en løpende vurdering av bæreevne.

Nytt mastepunkt, anleggsområde, toppmasse og overskuddsmasse

19 (endret vilkår i dispensasjon av 6.10.2020). I riggplan for området rundt nytt mastepunkt, må det tas høyde for at mastepunkt og midlertidig masselager skal plasseres i kantsonen ved elva, og ikke på myra. Kjøring under anleggsarbeid skal også skje på riggområdet og ikke på myra.

23 (endret vilkår i dispensasjon av 6.10.2020). Det kan plasseres inntil 2 containere på 5 m² hver i ekstra riggområde. Containerne flys inn i riggområdet, og flys ut når anleggsarbeidet avsluttes.

33. Ekstra riggområde kan etableres på kjøreturs og med tilleggsareal, slik at riggområdet totalt blir maks 7x7 meter. Det skal legges matter over hele det ekstra riggområdet.

34. Det skal legges kjørematter mellom riggområde for nytt mastepunkt og ekstra riggområde. Ved pumping av betong skal slanger legges på matter på denne kjøretursen.

Avfall og forurensning

35. Ved transport av drivstoff inn til reservatet skal det brukes mindre kanner, dvs ikke større enn 20 l. Det må på forhånd sjekkes at kannene er tette. På skuterslede transporteres kannene i tett kar.

36. Etterfylling av drivstoff kan skje på riggområdet som blir etablert i naturreservatet. Terrenget i fyllingsområdet dekkes med absorberende duk. Ved fylling på gravemaskin brukes elektrisk pumpe. Tomme kanner transporteres ut etter fylling.

Klagerett

Vedtaket kan ifølge forvaltningsloven §28 og 29 påklages til Miljødirektoratet innen tre uker. En eventuell klage med begrunnelse sendes til Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Dere har rett til å gjøre dere kjent med sakens dokumenter, jf. forvaltningslovens §§ 18 og 19.

Søknad og saksgang

Statsforvalteren har tidligere gitt dispensasjon til å fornye linja i dispensasjonen datert 6.10.2020. Der oppsummerte vi at den dispensasjonen var grunnlag for Statnett sin diskusjon med entreprenør, og vi ba om å bli orientert dersom det i forhandlingene med entreprenør kom fram andre løsninger enn det vi hadde vurdert.

Statnett har nå mottatt utfyllende opplysninger om de planlagte arbeidene fra sin entreprenør Kraftmontasje. De søker derfor om nye dispensasjoner ut fra det. Samtidig gir de utdypende opplysninger om planlagt arbeid i Myrvatn og Sommervatn naturreservater, og legger Kraftmontasje sin beskrivelse ved søknaden som vedlegg. Statsforvalteren sendte e-poster til Statnett med tillegsspørsmål på bakgrunn av søknaden om nye dispensasjoner.

Statnett søker nå for Myrvatnet naturreservat tillatelse til å:

- foreta etterfylling av drivstoff innenfor naturreservatet. Entreprenøren Kraftmontasje har beskrevet det nærmere i vedlegget til søknaden.
- pakke snø i kjørespor inn til anleggsområde med snøskuter.
- etablere tilleggsareal til anleggsområde.



For Sommervatnet og Myrvatnet naturreservater:

- avklaring om massehåndtering

Statsforvalteren har nå kun vurdert de nye spørsmålene i forhold til verneforskriften, men samtidig sett dem i forhold til dispensasjonen som ble gitt 6.10.2020. Vi har funnet grunn til å endre noen av vilkårene i den forrige dispensasjonen.

Drivstoff etterfylling

Regelverk

- Ifølge verneforskriften kap. IV punkt 3 må det ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold. Som eksempel er nevnt henleggelse av avfall. Opplistinga i bestemmelsen er ikke uttømmende.
- Verneforskriften kap. IV punkt 4: motorisert ferdsel til lands er forbudt.

Vurdering

I brevet 6.10.2021 vurderer vi at: «Det kan være risiko for forurensning av våtmark og vassdrag ved f.eks. utslipp av olje og drivstoff. For å forebygge forurensning, setter vi krav om at påfylling av drivstoff og lagring av drivstoff og farlige stoffer skjer utenfor naturreservatet. I tillegg bør entreprenør vurdere risiko og lage plan med nødvendige tiltak for å forhindre skade, og tiltak dersom skade skulle skje».

I løpet av anleggsarbeidet må det etterfylles drivstoff på gravemaskin, og det er behov for å fylle drivstoff på betongpumpe og aggregat. Entreprenør foreslår at ekstra drivstoff blir lagret utenfor området, og transportert inn i 20 l kanner ved behov for etterfylling. De opplyser at det dreier seg om ca 500 l ekstra drivstoff, dvs. 25 stk. 20 l kanner. Kannene kan fraktes inn med helikopter, med snøskuter eller bæres til fots. Ved frakt med snøskuter vil det dreie seg om 5-7 turer. Ved frakt med snøskuter vil kannene plasseres i tett kar på slede. Etter påfylling fraktes tomme kanner ut. Ved påfylling på gravemaskin vil det bli brukt elektrisk pumpe, ved påfylling på betongpumpe og aggregat helles det med trakt og tut. Terrenget dekkes da med absorberende matter.

I sin vurdering av risiko vurderer entreprenør at de ved å bruke kanner vil forebygge risiko for et større utslipp, kannene blir transportert ut av området etter fylling, det blir bare brukt nye kanner som blir sjekket for lekkasje før bruk, og bakken blir dekket med absorberende matter i fyllingsområdet.

Statsforvalteren har i dispensasjonen satt som vilkår 10. at «det kan kjøres inntil 2 turer tur/retur med beltegående gravemaskin». Entreprenøren opplyser at de planlegger å kjøre gravemaskin inn og ut bare én gang i hver retning. Ut fra nml. § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning, og nml. § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, vurderer Statsforvalteren at det er minst samlet risiko for miljøet å lagre drivstoff og farlige stoffer utenfor naturreservatet, men å frakte drivstoff for etterfylling inn med snøskuter. Kjøring av gravemaskin inn og ut av området er en av de kritiske / utfordrende punktene i arbeidet med tanke på risiko for skade på myra. En unngår da risiko knyttet til å kjøre flere turer fram og tilbake med gravemaskin for å etterfylle drivstoff. Videre vurderer vi at å frakte drivstoffet inn med snøskuter i mindre kanner i tett kar på slede er mindre risikabelt enn alternativene med å flyge det inn med helikopter eller bære det inn til fots.

Det må fortsatt lages plan med tiltak for å forhindre at forurensning skjer, og med tiltak dersom det skulle skje, jf. vilkår nr. 29.



Pakking av snø i kjørespor med snøskuter

Regelverk

- Verneforskriften kap. IV punkt 3: det må ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold. Det er nevnt flere eksempler, bl.a. bygging av veier, drenering og annen form for tørrlegging
- Verneforskriften kap. IV punkt 4: motorisert ferdsel til lands er forbudt.

Vurdering

Statnett søker også om tillatelse til å pakke snø for å sikre tele i bakken. I vedlegget fra entreprenøren Kraftmontasje, forklarer de at ved stort snøfall før arbeidet starter, må snø pakkes for å hindre at snø isolerer bakken under. For å pakke snø, ønsker de å bruke snøskuter, og kjøre trasèen fram og tilbake flere ganger i januar. Planen er å kjøre inn til anleggsområdet på denne trasèen med en 16 tonns gravemaskin med brede belter, èn gang i hver retning. Samme trasè vil bli brukt til annen transport med snøskuter, som drivstoff, og til å gå til fots inn til anleggsområdet. Kjørematter vil bli lagt over bekker og våte partier av myra, der de har markert på kart. Pakking av snø er tenkt gjort hver gang det kommer nytt snøfall. Omfanget på kjøring er derfor vanskelig å si på forhånd, men kjøring er tenkt gjort i januar, før anleggsarbeidet starter.

Statnett har innhentet vurdering av effektene fra NINA, som påpeker at det kritiske punktet er hvorvidt myra faktisk er tilstrekkelig frossen til at den tåler kjøring. De mener at pakking av snø på toppen vil isolere mot frost, slik at dersom snøen kommer før det er bunnstela, kan pakking av snø på toppen, hindre at frosten går dypere. Tilsig av vatn under myra vil være avgjørende for hvor frossen myra er, og at dersom det er rikmyr med litt helling, kan det være vått langt ned i myra selv om det er frossent på toppen. De anbefaler at det blir stilt krav til entreprenør om å sjekke bæreevne før hver tur. Dersom det er dårlig bæreevne, vil det bli stygge kjøreskader. Det vil være en ekstra sikring om det i tillegg blir pålagt å bruke kjørematter på den pakka snøen. Kjøreskader i myra vil ha langsiktig effekt og utløse behov for restaureringstiltak.

En annen forventet effekt de peker på ved pakking av snø, er at snøen langs denne trasèen vil smelte senere på våren. Dette vil føre til senere start på vekstsesongen langs trasèen, noe som vil synes som ei brun sone og kanskje lokalt endre drenering fordi den frosne overflata demmer opp dreneringa den korte perioden før snøen i trasèen smelter. Denne effekten vil mest trolig være kortvarig, dvs. kun hele eller deler av vekstsesongen. De understreker at deres vurdering er basert på generell kunnskap og erfaring, og at det ikke er gjort systematiske studier som gir grunnlag for helt konkrete svar.

Disse vurderingene er presentert for Kraftmontasje. Ut fra sin erfaring har de en annen oppfatning, og er ikke enig i at snøen vil isolere bedre om den pakkes. De påpeker at de vil utsette arbeidene til 2023 dersom det ikke er frost i bakken. De legger dessuten opp til at våte partier skal dekket med matter i tillegg. Det er allerede merket av i felt hvor det skal legges matter.

En del av verneformålet for naturreservatet er knyttet til naturtypen myr, og verneverdi som kan bli påvirket av arbeidet med kraftlinja er bl.a. vegetasjonen og myra. Myrvatnet er omgitt av store jordvannsmyrer. Bakkemyrer dominerer, men det er også store arealer med flatmyr. Kartlagt etter NiN metoden er naturtypene i kjøretrasèen *åpen jordvannsmyr, litt kalkfattige og svakt intermediaære myrflater (V1-C-2), åpen jordvannsmyr, litt kalkfattige og svakt intermediaære myrkanter (V1-C-6)*. Der kjøretrasèen går inn i reservatet er det *bærlyng-lågurtskog (T4-C-7)*.

Belastningen på verneområdet er bl.a. knyttet til risiko for å sette varige spor i terrenget, jf. vurdering av samlet belastning etter nml. § 10. Belastningen kan reduseres ved måten arbeidet gjennomføres på.



Tidligere er det opplyst om at det er scenario 2 i dispensasjonen som er mest aktuelt, og entreprenør opplyser om at de planlegger å starte arbeidet med større maskiner på vinterføre, på frossen mark, tidlig i februar. I dispensasjonen som er gitt, ble det til prioritert scenario 2, satt et vilkår, punkt 4, om at: «ved kjøring ved scenario 2 skal det være frossen og snødekt mark, og tele med god bæring. Marka skal ha god bæreevne for den type maskin som blir brukt. Dersom det er usikkert om det er god bæreevne, skal det brukes kjørematter».

For å bedre bæreevnen ønsker entreprenøren å pakke snø ved å trække spor. Det er ulike vurderinger av om det vil sikre tele i bakken, eller om det tvert imot vil hindre at frosten går dypere. Statsforvalteren har kommet fram til at det er sannsynlig at tela vil gå i bakken ved pakking av snø, og at det derfor er grunnlag for å gi dispensasjon for kjøring med snøskuter for å trække spor. Når en trækker spor, vil en dessuten kunne gjøre en løpende vurdering av bæreevnen. Uansett er det et ufravikelig krav at marka ved kjøring skal ha tele med god bæring, og at marka skal ha god bæreevne for den type maskin som blir brukt. Det vil si at dersom det ikke er god bæreevne, skal det heller ikke kjøres. Entreprenøren påpeker at dersom det ikke er frost i bakken, planlegger de å utsette arbeidene til 2023. Effekten av pakking av snø med senere snøsmelting i trasèen, er vi enig i trolig være kortvarig, dvs. for påfølgende vekstsesong, og ikke en varig påvirkning.

Et annet tiltak for å bedre bæreevnen er å legge kjørematter. Det er et krav i vilkår 4 at det skal brukes kjørematter dersom det er usikkert om det er god bæreevne. Entreprenør planlegger å legge matter over to bekker/våte partier, over bekken mot Sennavatnet og bekken vest for kraftlinja. Punktene er markert på kart og allerede avmerket ute i felt. Vi mener det er en fordel at mattene blir lagt over de våte partiene uansett, uavhengig av en vurdering av bæreevnen. Samme vurdering gjelder her, at dersom det å legge kjørematter likevel ikke er nok for å sikre god bæreevne, skal det ikke kjøres. Vi minner om vilkår 6 i dispensasjonen som sier at «kjøremattene må være av en type som er hensiktsmessig for å unngå å ødelegge bærelaget og unngå spor som fører til drenering og erosjon, og tilpasset den type maskin en velger å bruke».

Det er planlagt 1 tur inn og 1 tur ut med gravemaskin. Planen er at arbeidet skal ta 18 dager, men det kan ta litt kortere eller litt lenger tid. Det vil si at gravemaskin skal være inne i området i en periode, før den kjøres ut. I denne perioden kan det bli endringer i vær- og kjøreforhold. Vi understreker at risiko, bæreevne og behov for kjørematter, skal vurderes før hver kjøring, dvs. både før maskin kjøres inn, og før maskin kjøres ut. Kjøretrasèen vil bli tråkket og vedlikeholdt i denne perioden ettersom drivstoff transporteres inn med snøskuter. Det kan likevel være behov for ekstra tråkking dersom det har vært snøfall før maskinen skal kjøres ut.

Tilleggsareal til riggområde

Regelverk

- Verneforskriften kap. IV punkt 3: det må ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold. Det er nevnt flere eksempler, bl.a. anlegg og faste innretninger, hensetting av brakker o.l., bygging av veier, drenering og annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling, planering og lagring av masse. Opplistingen er ikke uttømmende.
- Verneforskriften kap. IV punkt 4: motorisert ferdsel til lands er forbudt.

Vurdering

Statnett søker om å få bruke et areal på 7x7 meter, ca. 30 meter unna kraftledningen, til ekstra riggområde. Omsøkt areal er beskrevet nærmere i vedlegg fra entreprenøren Kraftmontasje. Årsaken er at dagens riggområde, B50, er under kraftledning. Det vil være spenning på ledningen under arbeidene med fundamentene, og det er ikke tillatt å koble ut ledningen om vinteren. Dette



gjør at helikopteret ikke kan plassere utstyr som planlagt på riggområde B50. B50 er likevel essensiell som plass for masselagring og arbeider med selve mastepunktet. Egen riggplan vil bli laget for begge stedene. Kraftmontasje har bedt om at de kan benytte kjøresporet til nytt tilleggsareal, siden de antok dette ville gi minst konsekvenser. Det er imidlertid også mulig å legge det lenger innenfor skogkanten. Det vil kunne kreve rydding av skog. Statnett innser at Kraftmontasjes vurderinger rundt sikkerhet er essensielle for å kunne utføre oppdraget.

Kraftmontasje ser for seg å plassere materiell og utstyr som blir fløyet inn/ut med helikopter på ekstra riggområde, bl.a to containere på max. 5 m² hver, en til utstyr og en som arbeidsbrakke, betongpumpe og aggregat. Geotekstiler og matter blir lagt over hele det ekstra riggområdet, og oljeabsorberende duk over det, når utstyr som krever drivstoff/kjemikalier (f.eks betongpumpe og aggregat) står der. Arealet der gravemaskin kjører vil bli dekt av matter. Det vil også bli lagt matter fra tårn til ekstra riggområde. Matter kan være sprengingsmatter eller matter av tre. De understreker at dersom de ikke kan ha ekstra riggområde utenfor linja, er det ikke mulig å arbeide der mens det er strøm i linja.

Statsforvalteren har satt som vilkår at arbeid med nytt fundament skal skje på vinteren, før 15. april. Det er imidlertid ikke tillatt å koble ut ledningen om vinteren, og det vil være spenning i ledningen under arbeid med fundamentene. Vi står fast ved vurderingen at det av hensyn til miljøet er best at anleggsarbeid som innebærer kjøring, skjer om vinteren. Vi har også satt som vilkår at det ikke kan kjøres mer enn to turer inn til anleggsområdet. Det betyr at større og tyngre last må fraktes inn med helikopter, og losses i sikker avstand fra linja. For at arbeid skal kunne gjøres på en sikker måte om vinteren, ser vi at det er behov for å etablere ekstra riggområde minst 30 meter fra strømførende linje. Med tanke på samlet belastning vurderer vi at den beste løsningen er å etablere det ekstra riggområdet i all hovedsak på kjøretrasè det allerede er gitt dispensasjon til. Kjøretrasè kan ryddes i inntil 5 meters bredde. De søker nå om et ekstra riggområde som er 2 meter bredere enn kjøretrasè, dvs. på 7x7 meter. Vi ser det kan være behov for større areal enn selve kjøretrasèen for å både kunne plassere utstyr og gjennomføre arbeid. Naturtypen der ekstra riggområde er avmerket på kart er *åpen jordvannsmyr, litt kalkfattige og svakt intermediære myrkanter V1-C-6*, på kanten mot flommarkskog. På spørsmål fra oss om belastning fra riggområde i forhold til bæreevne, svarer entreprenør at de på befaring i området har vurdert at grunnen ved frost vil ha god og tilstrekkelig bæreevne for materiellet/utstyret som skal plasseres der, og at det ikke er tungt utstyr som skal plasseres der. Ved mangel på frost vil de plassere tømmermatter over hele området, noe som vil fordele trykk mot terreng og gi god og tilstrekkelig bæreevne. Vi vurderer derfor videre at riggområdet kan utvides mot myra, og at det ikke hogges for riggområde i kantskogen. Det forutsetter likevel god bæreevne, evt at bæreevne sikres ved hjelp av matter, og at en unngår belastning av tungt utstyr mot myrkanten. Vi minner om vilkår 8 i dispensasjonen om at kjøretrasè følger myrkanten nord for kantskogen. Det vil si det er ikke åpnet for hogst av skog langs kjøretrasèen her. Det er satt vilkår, nr 7, om at kjørematter fjernes umiddelbart etter at arbeidet med gravemaskin er ferdig. Det samme vil gjelde for matter på ekstra riggområde.

Kraftmontasje beskriver to alternative måter for å få støpt fundament. Enten å plassere betongpumpe på ekstra riggområde, bruke helikopter til å levere betong til pumpe, legge slanger på matter på kjørevei fra pumpe til grop der fundament støypes. Alternativt at helikopter leverer dunker med betong på ekstra riggområde, og at de så bli kjørt inn til fundamentgrop med gravemaskin. De legger til at det er en fordel om begge alternativene holdes åpne, da de vurderer kjøring/belting mellom ekstra riggområde og fundament som beste løsning ved frost og god bæreevne, mens pumping av betong fungerer bra når det ikke er frost. Ved kaldt vær kan det være problematisk å pumpe betong.



Generelt vurderer vi at pumping av betong er en bra metode, ettersom en da unngår å kjøre, men vi er åpne for at metoden må vurderes ut fra forholdene når arbeidet skal gjøres. Ved kjøring/belting er det svært viktig at bæreevnen vurderes fortløpende. Ved pumping er det viktig at slangen blir lagt på kjøretrasè og at det blir lagt matter under slanger. Vi får opplyst at grunnen der maskin kjører uansett skal dekket med kjørematter. Vi har i den første dispensasjonen gitt vilkår for antall turer med gravemaskin inn til anleggsområdet, men fordi vi gir tillatelse til ekstra riggområde, gir vi et eget vilkår knyttet til kjøring mellom ekstra riggområde og nytt mastepunkt.

Massehåndtering

Statnett ber om en avklaring på håndtering og mellomlagring av masser, ettersom masser som graves opp for nytt fundament i Myrvatnet naturreservat i vinter, skal benyttes til å revegetere fundament som rives i august, bl.a. i Sommervatnet naturreservat. De skisserer to løsninger, den ene er å lagre masser i sekker på duk ved nytt mastepunkt og så fly dem ut i august når ledningen er utkoblet. Den andre er å fly overskuddsmasser ut i sekker i vinter og mellomlagre dem på anleggsplass i nærheten.

Statsforvalteren for Troms og Finnmark har i samråd med Statsforvalteren i Nordland kommet fram til at vi mener den beste løsningen er å mellomlagre massene utenfor reservatet, slik at anleggsområdet i reservatet er ryddet når arbeidet er ferdig der i vinter. En unngår da å ha masser liggende på duk i reservatet gjennom sommersesongen. Dersom det går hull på sekker, er det bedre de ligger på anleggsplass utenfor området. Det er heller ikke sikkert at alle masser blir brukt til revegetering, og en kan da ta inn den mengden en faktisk trenger.

Ved mellomlagring utenfor verneområdet, er det svært viktig at sekkene er lukket slik at en unngår at frø fra fremmede arter blir tilført under mellomlagring. Sekkene bør likevel ikke være så tette at det ikke kommer luft inn. Type sekker, evt med presenning over i tillegg, må derfor vurderes. Vi minner om begge naturreservatene sin verneforskrift kap. IV punkt 1, som sier at nye plantearter ikke må innføres.

Videre oppfølging og framdrift

Statsforvalteren ønsker å delta på Statnett sin oppstartbefaring der også entreprenør deltar. Vi ber om å få tilsendt riggplaner før oppstartbefaringen.

Med hilsen

Heidi-Marie Gabler (e.f.)
seksjonsleder

Ann-Heidi Johansen
seniorrådgiver miljø

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Tjeldsund kommune	Skånlandveien 72/76	9440	EVENSKJER
Statsforvalteren i Nordland	Moloveien 10	8002	BODØ
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM