



## Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmárkku stáhtahálddašeaddji  
Tromssan ja Finmarkun staatinhallittija

Vår dato:

01.03.2022

Vår ref:

2018/1448

Deres dato:

17.02.2022

Deres ref:

STATNETT OSLO HOVEDKONTOR  
Postboks 4904 Nydalen  
0423 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Ann-Heidi Johansen, 77642233

## Dispensasjon til endret arbeidsmetodikk ved fornying av 132 kV-ledning mellom Kvandal og Kanstadbotn, i Myrvatn naturreservat, Tjeldsund kommune

Vi viser til søknad fra Statnett 17.02.2022 med vedlegg, og foreløpig svar fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark i e-post 24.2.2022.

Vi viser også til dispensasjon fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark 6.10.2020, tilleggssdispensasjon 19.1.2022, befaring 3.2.2022 og endret vilkår til tilleggssdispensasjon 11.2.2022.

### Vedtak

**Statsforvalteren i Troms og Finnmark gir med dette Statnett med ansvarlig prosjektleder Karianne Prytz, tillatelse til endret arbeidsmetodikk ved etablering av nytt mastepunkt, og motorisert ferdsel i den forbindelse i Myrvatn naturreservat, ved fornying av 132 kV-ledningen.**

**Dispensasjonen er gitt med vilkår som er nummerert fortløpende etter vilkårene gitt i tidligere dispensasjon datert 6.10.2020 og tilleggssdispensasjon 19.1.2022 som fortsatt er gjeldende.**

**Det er tatt inn et nytt vilkår 37. Vi endrer samtidig vilkår 17, 10 og 8.**

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

#### Motorisert ferdsel og kjøretrasè

8 (endret vilkår i dispensasjon av 11.2.2022). Kjøretrasè går inn i reservatet i sørvest og krysser myra nord for Sennavatnet slik som tegnet inn på kart vedlagt dette brevet (brev av 11.2.2022). Derfra følger kjøretrasè nordsida av kantskogen langs Storleva, og fram til nytt mastepunkt ved Storelva. På de strekningene det er lagt stokkmatter kan det kjøres med snøskuter ved siden av og parallelt med stokkmattene når det er frossen og snødekt mark. Enkeltrær i denne trasèen kan tas ut



manuelt med motorsag. Det skal stubbes lavt. Virket kan bli liggende ved kjøretrasèen. 10 (endret vilkår i dispensasjon av 6.10.2020). Det kan kjøres inntil 40 turer tur/retur med beltegående gravemaskin. En skal så langt det lar seg gjøre kombinere transport med innkjøring av grus og utkjøring av overskuddsmasse for å minimere antall turer. Det skal føres kjørebok over antall turer. Kjøring skal skje under overvåking. Dersom en oppdager at bærelaget er sviktende og det er risiko for at det blir ødelagt, eller at det blir spor som fører til drenering og erosjon, skal kjøring stoppes umiddelbart.

#### Nytt mastepunkt, anleggsområde, toppmasse og overskuddsmasse

17 (endret vilkår i dispensasjon av 6.10.2020). Det kan lages 4 hull (ett til hver mastefot), ved hjelp av gravemaskin som banker ned stålrør, 3,5m som fylles med armeringsjern og betong i hullet. Stålrørene trekkes opp etter herding og fraktes ut. Arbeidsmetoden skal følge arbeidsbeskrivelse for fundament mast 129, Beskrivelse og bakgrunn ny fundamenteringsmetode, vedlegg til søknaden om endret arbeidsmetodikk.

#### Retting ved skade

37. Dersom det oppstår skade i naturreservatet ved arbeidet det er gitt tillatelse til i denne eller tidligere dispensasjoner knyttet til saken, kan Fylkesmannen i Troms og Finnmark pålegge retting.

### **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**

Statsforvalteren har tidligere gitt tillatelse til å fornye linja i dispensasjonen datert 6.10.2020, og i tilleggsdispensasjon 19.1.2022. Ved oppstartbefaring 3.2.2022, ble det klart at grunnforholdene ikke var slik Statnett hadde lagt til grunn ved tidligere søknad.

Statnett har nå sendt ny søknad om tillatelse til endret arbeidsmetodikk for den delen av linja som berører Myrvatn naturreservat. Statnett viser i sin søknad til at nærmere vurderinger har vist at det ikke er fast grunn der man trodde. Flere uheldige faktorer har slått til, både værforhold og grunnforhold har vært annerledes enn forventet. Endret metodikk i søknaden gjelder etablering av nytt mastepunkt, og motorisert ferdsel knyttet til det.

- I stedet for ett mastepunkt, søkes det nå om å grave 4 hull, ett til hver av fire masteføtter. Metodikken er beskrevet i søknaden.
- Det søkes om å kjøre 20 turer t/r med gravemaskin for å frakte overskuddsmasser ut, og 20 turer t/r for å frakte grus til fundamentering inn.
- Kjøretrasè for snøskuter ved siden av stokkmattene.

Statsforvalteren minnet i e-post 14. februar om at søknad måtte inneholde nødvendig dokumentasjon om tiltakets virkning på verneverdiene. Statnett har diskutert forventede konsekvenser for miljø ved ny metodikk med Dagmar Hagen i NINA. Hun er knyttet til prosjektet gjennom FOU-prosjektet «Grønnere anleggsgjennomføring». Hun vurderer at:

- Ingen kommentar til metodikken med søylefundamenter.
- Frakt inn og bruk av grus uproblematisk med tanke på fare for spredning av nye plantearter.
- Kjøring 40 turer t/r med bredbeltet maskin kan være ok når grunnen er frossen. Det er en fordel at stokkmattene er ekstra brede på fuktige partier for å redusere marktrykket. Det må



forventes at det blir kompresjonstegn spesielt på myra, men det har lite å si for økologien. Det viktige er å ikke lage grøfter/ta hull på myra. Hun foreslår at det kan kjøres, men under overvåking. Om det oppdages at bæreevnen er sviktende, må en da begynne med frakt med helikopter.

## Endret metodikk mastepunkt

### Regelverk

- Verneforskriften kap. IV punkt 1: alle vegetasjon i vann og på land, herunder døde busker og trær, er fredet mot enhver form for skade og ødeleggelse. Det er forbudt å fjerne planter eller plantedeler fra reservatet. Nye plantearter må ikke innføres.
- Verneforskriften kap. IV punkt 3: det må ikke iverksettes tiltak som kan endre de naturgitte forhold. Som eksempel er nevnt oppføring av bygninger, anlegg og faste innretninger, hensetting av brakker o.l., framføring av nye luftledninger, jordkabler, bygging av veier, drenering og annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling, planering og lagring av masse, henleggelse av avfall. Opplistinga er ikke uttømmende.

### Vurdering

Det ble i dispensasjon 6.10. 2020 gitt tillatelse til å grave og bygge nytt fundament for nytt mastepunkt, se vilkår 17. Det var da snakk om ett større hull for fundament til en mast.

Fordi grunnforholdene viser seg å være annerledes enn forventet, søkes det nå om å grave fire hull, ett for hvert av fire masteføtter. Hullene lages ved å banke ned stålrør, fylle hullet med armeringsjern og betong over grus, trekke stålringene opp etter herding, og sette i stand med lagrede toppmasser i august.

I følge arbeidsbeskrivelsen fra entreprenør Kraftmontasje vil behovet for å grave bli kraftig redusert ved å bruke denne metoden, fra 120m<sup>2</sup>, til 40 m<sup>2</sup>. Det vil igjen redusere behovet for areal til lagring av masse rundt mastepunkt. I tillegg vil vanntilsiget under arbeidet være kraftig redusert, og det vil være mye mindre vann som må pumpes ut.

Vi er enige i at dette totalt sett er en bedre løsning med tanke på påvirkning av myra, og med tanke på samlet belastning (nml § 10) og en mer forsvarlig teknikk (nml § 12) med mindre risiko for utrasing, mindre mengde toppmasse som må mellomlagres, og mindre mengde vann som må pumpes ut av byggegropa. På denne bakgrunn endrer vi **vilkår 17** i dispensasjonen.

Vi er videre enige i vurderingen av at det ikke er fare for spredning av nye plantearter ved innfrakting av grus og bruk av grus i bunnen av fundament hull.

Det vil ved denne metodikken bli mye mindre vann som må pumpes ut av byggegropene, men det er fortsatt viktig å påvirke vannregimet i myra minst mulig. Vann fra de fire byggegropene skal derfor pumpes inn i skogkanten, og ikke ut på myra. Kantskogen mot elva består av naturtypen flomskogsmark, det vil si at den naturlig er utsatt for påvirkning ved flom og stor vannføring i elva. Vi er derfor enige i Statnett sin vurdering i å beholde **vilkår 22** som sier at «vann fra byggegropa pumpes opp i skogen i kantskogen for å filtreres før det går ut i vannsystemet».

Se **vilkår 11 og 12** for frakt av stålrør med helikopter.

Se **vilkår 20** for mellomlagring av toppmasse på duk.

Se **vilkår 21** for istandsetting med lagrede toppmasser.



## Motorisert ferdsel

### Regelverk

- Verneforskriften kap. V punkt 4: motorisert ferdsel til lands er forbudt.

### Vurdering

Det ble i dispensasjon 6.10.2020 gitt tillatelse til å kjøre 2 turer tur/retur med beltegående gravemaskin, se vilkår 10. Som en følge av endret metodikk for etablering av nytt mastepunkt, søkes det om endringer i omfanget av kjøring med gravemaskin. Det søkes om inntil 20 t/r turer for å frakte ut overskuddsmasser, og 20 t/r turer for å hente grus til fundament hull. For å minimere antall turer, kan overskuddsmasser tas med ut når grus kjøres inn. Anslag turer er maksimalt, i tilfelle det ikke går med kombinert transport.

NINA vurderer at 40 turer t/r med bredbeltet maskin kan være greit når grunnen er frossen. Det viktige er å ikke lage grøfter eller ta hull på myra. Kjøring bør skje under overvåking, slik at hvis det oppdages at bæreevnen er sviktende, må en begynne med frakt med helikopter.

Som vi viste til i tilleggsdispensasjonen er belastningen på verneområdet bl.a. knyttet til risiko for å sette varige spor i terrenget. Belastningen kan reduseres ved måten arbeidet gjennomføres på. Bæreevnen kan økes ved å trække spor, og ved å legge kjørematter. Vi viser til **vilkår 6** om 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. NINA anbefaler at stokkmattene som legges er ekstra brede på fuktige partier for å redusere marktrykk.

Etter vår vurdering vil antall turer som kan kjøres over myra være avhengig av vær- og kjøreforhold på tidspunktet det skal kjøres, om marka er frossen, snødekt, og hvor god tele det er i jorda. I tillegg kan bæreevnen økes ved å trække spor på snø, og å legge kjørematter. Hvis bæreevnen er god, kan det være mulig å kjøre flere turer uten at bærelaget blir ødelagt. Statsforvalteren vurderer at dersom vilkårene om at marka skal ha god bæreevne blir fulgt, og det blir gjort risikoreduserende tiltak ved å trække spor og bruke kjørematter tilpasset maskin, kan det kjøres flere turer. Vi setter da vilkår om at kjøring skjer under overvåking, og at dersom en oppdager at bærelaget er sviktende og det er risiko for at bærelaget blir ødelagt, eller at det er risiko for at det blir spor som fører til drenering og erosjon, skal kjøring stoppes. Som vi har påpekt i tilleggsdispensasjonen skal det ikke kjøres dersom det ikke er god bæreevne. Transport med helikopter er da et alternativ, se tilleggsdispensasjon **vilkår 11**. For kjøring med beltegående gravemaskin, se endret **vilkår 10**.

De søker i tillegg om at trasèen for kjøring med snøskuter går ved siden av stokkmattene på de strekningene det blir lagt matter. Det er for å ikke skade skuter ved på- og avkjøring. Vi vurderer at det ikke vil skade verneverdier dersom marka er frossen og snødekt og trasèen går ved siden av og parallelt med stokkmattene. Se endret **vilkår 8**.

Se **vilkår 3** om beltegående gravemaskin.

Se **vilkår 4** om bæreevne ved bruk av maskin.

Se **vilkår 6 og 7** om kjørematter.

Se **vilkår 20 og 21** om mellomagring av toppmasse og utfrakt av overskuddsmasse. Se i tillegg vurderinger av massehåndtering i tilleggsdispensasjon 19.1.2022.

### **Uforutsette miljøkonsekvenser**

Vi minner om naturmangfoldlovens § 70 som sier at «dersom det viser seg at tiltak i samsvar med loven eller vedtak i medhold av loven medfører vesentlige uforutsette konsekvenser for



naturmangfoldet, skal den ansvarlige treffe rimelige tiltak for å avverge eller begrense skader og ulemper».

Videre naturmangfoldlovens § 69 om retting og avbøtende tiltak. På den bakgrunn har vi tatt inn et nytt **vilkår 37** om retting av skade.

### **Evaluering**

Statnett viser til at Dagmar Hagen i NINA påpeker at det er uheldig at anleggsplanleggingen har gitt endringer så tett på oppstart, og mener Statnett må ta lærdom av dette ved eventuelle lignende prosjekter. Statnett har kommentert i søknaden at de er svært enige i dette. Statsforvalteren i Troms og Finnmark støtter dette, og vi ønsker at det blir gjort en evaluering av prosessen rundt arbeid i naturreservatet. Det kan for eksempel gjøres i forbindelse med sluttbefaringen.

Med hilsen

Heidi-Marie Gabler (e.f.)  
seksjonsleder

Ann-Heidi Johansen  
seniorrådgiver miljø

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

DIELDDANUORI SUOHKAN - TJELDSUND  
KOMMUNE  
MILJØDIREKTORATET  
STATSFORVALTEREN I NORDLAND

Postboks 240

9439 EVENSKJER

Postboks 5672 Torgarden

7485 TRONDHEIM

Postboks 1405

8002 BODØ