

LNETT AS  
Postboks 8124  
4068 STAVANGER

**Vår dato:** 21.08.2023

**Vår ref.:** 202212978-45 Oppgis ved henvendelse

**Deres ref.:**

## **NVE godkjenner Lnetts miljø-, transport- og anleggsplan for 132 kV Fagrafjell-Vagle og Vagle-Stokkeland**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) viser til deres brev datert 10. februar 2023<sup>1</sup> vedlagt miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) av 10. februar 2023 for 132 kV forbindelser Fagrafjell-Vagle og Vagle-Stokkeland.

### **Vedtak**

NVE godkjenner fremlagte miljø-, transport- og anleggsplan for bygging av Fagrafjell-Vagle-Stokkeland i Sandnes og Time kommuner, Rogaland fylke. Godkjenningen har hjemmel i konsesjonen datert 20. april 2022 post 10<sup>2</sup>. MTA må være i samsvar med vilkår og forutsetninger gitt i konsesjonen, og godkjennes på følgende vilkår:

- MTA kan ikke fravikes uten NVEs godkjenning.
- Dere skal orientere oss om dato for oppstart før anleggsarbeidene starter
- Dere skal gjøre entreprenører og eventuelle underentreprenører kjent med MTA og dette vedtaket.
- NVE kan stille krav om ytterligere detaljering og dokumentasjon for bygging, drift og vedlikehold ved hele eller deler av anlegget ved senere tidspunkt. Slike planer skal godkjennes av NVE før arbeidet settes i gang.
- Dere skal vurdere å markere områder der vannet siger inn til rikmyren nord for Eikelandsmyra fysisk i terrenget, og sørge for at disse områdene ikke forurenses. Det samme gjelder andre myrer i planområdet dersom det vurderes aktuelt.
- Dersom dere avdekker avvik fra NVEs godkjenninger, som har medført, eller kan medføre betydelig skade på miljøet, skal dette umiddelbart rapporteres til NVE. Rapporteringen må også angi hvilke tiltak som er, eller vil bli iverksatt for å lukke avviket, hindre gjentakelser og avbøte mulige skader.
- Konsesjonær skal til enhver tid ha oppdaterte kart som på forespørsel skal fremlegges for NVE.

---

<sup>1</sup> NVE ref.: 202212978-19

<sup>2</sup> NVE ref.: 201834091-92

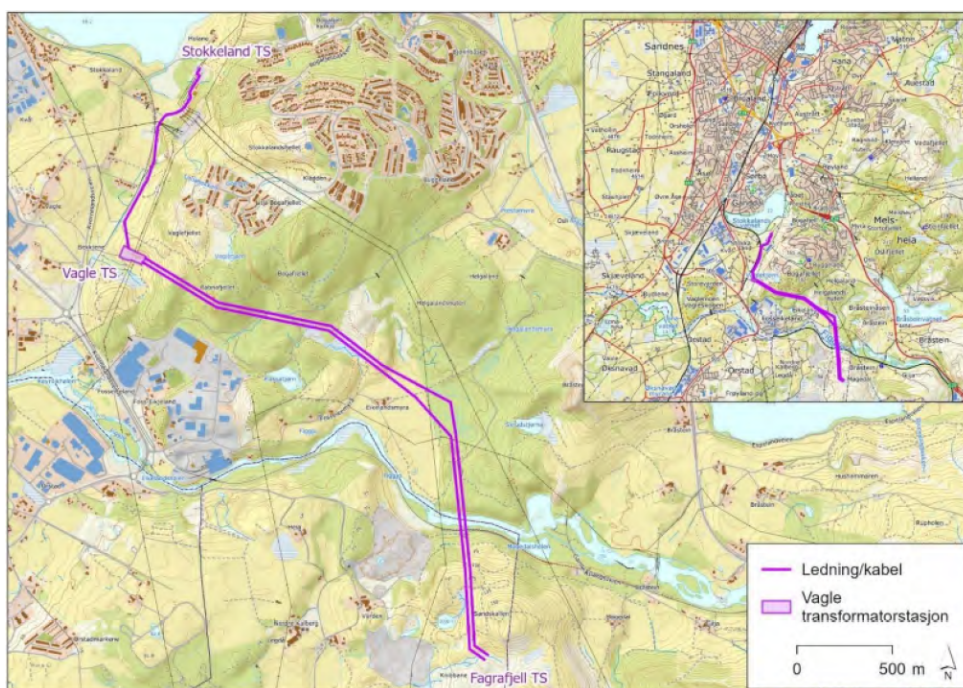


- Dere skal utarbeide en sluttrapport som sendes NVE innen ett år etter at anlegget er satt i drift. Rapporten skal dokumentere at anlegget er bygget i samsvar med konsesjon, godkjent MTA og eventuelle endringer som er godkjent i løpet av byggeprosessen.

## 1. Bakgrunn

Den 20. april 2022 ble Lnett meddelt anleggskonsesjon av NVE for å bygge to nye 132 kV luftledninger mellom Fagrafjell og Vagle transformatorstasjon, og to nye kabler mellom Vagle og Stokkeland transformatorstasjon i tillegg til utvidelse av Vagle transformatorstasjon. I den sammenheng har Lnett fått tillatelse til å rive Stokkeland transformatorstasjon. Utvidelsen av Vagle transformatorstasjon ble lagt frem i en separat MTA<sup>3</sup> som ble godkjent av NVE i vedtak av 19. desember 2022<sup>4</sup>.

Nettforbindelsene som skal bygges ligger i Sandnes og Time kommuner i Rogaland fylke. Utbyggingen skal bidra til utfasingen av Stokkeland transformatorstasjon som etter hvert skal erstattes med Statnetts nye transformatorstasjon på Fagrafjell. Lnett ønsker med dette å forsyne regionalnettet fra Vagle fremfor å beholde Stokkeland som regionalnettpunkt. I tillegg har NVE i konsesjonsprosessen vurdert at jordkabler mellom Vagle og Stokkeland er den beste løsningen, både med tanke på forsyningsikkerhet og virkninger for nærmiljø og naturmangfold.



**Figur 1:** Oversiktskart over den nye 132 kV forbindelsen mellom Fagrafjell-Vagle-Stokkeland og utvidelsen Vagle transformatorstasjon. Grensesnitt mellom de to MTA-planene er ved endemastene for de to luftledningene, og innføringspunkt for kabelanlegg. Kilde: Lnett (februar 2023)

<sup>3</sup> NVE ref. 202212978-1

<sup>4</sup> NVE ref. 202212978-12



Lnett planlegger å starte anleggsarbeidet i løpet av sommeren 2023, med planlagt idriftsettelse andre eller tredje kvartal av 2024.

## 2. Høring og innkomne merknader

### 2.1 Høring

I anleggskonsesjonen er det i vilkår 10 om miljø-, transport og anleggsplan, blant annet satt krav om at «Lnett skal utarbeide planen i kontakt med berørt kommune, grunneiere og andre rettighetshavere.» I kapittel 4.1 av MTA-planen oppsummeres hvilken kontakt Lnett har hatt i forbindelse med utarbeidelse av MTA-planen. Eventuelle innspill fra de aktuelle høringspartene kom ikke tydelig frem av denne oppsummeringen, og heller ikke hvordan innspillene ble hensyntatt ved utarbeidelsen av MTA-planen.

MTA for Fagrafjell-Vagle-Stokkeland ble sendt på høring 24. februar 2023 til Rogaland fylkeskommune, Statsforvalteren i Rogaland, Sandnes kommune, Time kommune, BaneNor, Statskog og øvrige berørte grunneiere.

Frist for å komme med uttalelser til MTA var 17. mars 2023. Sandnes kommune søkte om utsatt høringsfrist begrunnet med at saken skulle behandles politisk. Kommunen fikk utsatt frist til 10.mai 2023.

### 2.2 Innkomne merknader

NVE mottok syv merknader til MTA for 132 kV Fagrafjell-Vagle-Stokkeland. Disse er sammenfattet under. Det er kun tema som er relevant for MTA-planen som er sammenfattet. Lnett har kommentert høringsuttalelsene, og deres kommentarer er gjengitt i kursiv under den aktuelle høringsuttalelsen.

**Rogaland fylkeskommune** skriver i brev av 6.mars 2023 at de ikke har innvendinger til den fremlagte MTA-planen for forbindelsen 132 kV Fagrafjell-Vagle-Stokkeland.

**Time kommune** skriver i brev av 17.mars 2023 at de deltok på nettmøte med Lnett der MTA-planen ble lagt frem den 1. april 2022. Kommunen skriver at de er positive til at Lnett har justert plasseringen av mastepunkter av hensyn til områder med dyrket mark. De skriver også at det er viktig å ha føringer for forhold som ikke kartfestes i MTA, men som vurderes underveis av entreprenør.

*Lnetts kommentarer:*

*Lnett tar innspillet til etterretning.*

**Sandnes kommune** har i vedtak av 8. mai 2023 enstemmig vedtatt kommunedirektørens innstilling av 19. april 2023.

Sandnes kommune skriver at de generelt er positive til etablering av tiltaket, og forutsetter at planen gjennomføres slik den er lagt frem. Kommunen skriver at områdene der ny trasé legges langs eksisterende ledningsnett vil ha liten innvirkning på landskapet ettersom det allerede er høye master og ryddebelte i området. Landskapsvirkninger av utbyggingen utover dette anses som akseptable.



Kommunen skriver at påvirkningen på friluftsliv ved Foss-Eikeland og Hundeskogen vil bli begrenset ettersom ny trasé skal legges langs eksisterende kraftledning. Derimot vil de populære turområdene over Eikelandsmyra og Boga-, Ara-, og Rabnafjellet bli påvirket i større grad ettersom ledningen her skal legges i ny trasé. Sandnes kommune skriver at det er viktig at Lnett tar hensyn til dette gjennom informasjon og oppmerking for brukere av området. Det må også gjøres en grundig undersøkelse av ikke-kartlagte stier og krysningspunkt i forkant av utbyggingen. Ut over dette anses påvirkningene på friluftsliv som akseptable og i henhold til konsesjonen.

Sandnes kommune påpeker at det er flere sensitive fuglearter langs traseen. De synes det er bra at det er planlagt fugleavvisere på strekningen over Figgjoelva da dette var en tilbakemelding kommunen kom med til konsesjonssøknaden. Videre påpeker de at det er viktig at faseledere samles i grupper og er synlige for fugl slik at kollisjonsfaren reduseres. Kommunen er positiv til at anleggsarbeid minimeres i hekkeområder under hekkeperioden, og at det er lagt inn restriksjonssoner rundt hekkeområdene ved Stokkevannet. De har ingen innvendinger til at tidsrestriksjonen for anleggsarbeidet ved Eikelandsmyra oppheves ettersom det ikke har blitt observert vipe der etter forrige kartlegging i 2020. Kommunen legger til grunn at det tas en ny vurdering dersom det observeres hekkende par.

Kommunen forutsetter at det gjøres tilstrekkelige undersøkelser i forkant av bygging, for å sikre at kantsonen mot Figgjoelva er bred nok til å unngå avrenning fra riggplass 5. De legger også til grunn at eksisterende vegetasjon i størst mulig grad beholdes uten at det kommer i konflikt med sikkerhetshensyn. Kommunen skriver at tiltak som påvirker myr og tilkomst av vann til myr i størst mulig grad bør unngås. I den sammenheng skriver de at det er viktig å merke vanntilkomstpunktene til rikmyren nord for Eikelandsmyra, slik at disse kan unngås. Videre skriver kommunen at anleggsmaskiner som kommer fra relativt lokale områder også bør renses før bruk for å unngå spredning av fremmede arter i planområdet.

#### *Lnetts kommentarer:*

*Lnett skriver at merking og informasjon i anleggsområdet der det krysser turområde stilles som krav til entreprenøren gjennom MTA.*

*Kommunen påpeker at anleggsarbeid i hekkeperioden til vipe bør reduseres. Lnett skriver at de skal forsøke å planlegge hogst slik at de unngår sårbare perioder, men at det i hovedsak styres av fremdriftsplanen for ledningsbyggingen i forhold til ønsket idriftsettelse.*

*Til kommentaren om at det bør undersøkes om restriksjonssonen med vegetasjonsbuffer langs Figgjoelven er tilstrekkelig for å sikre mot avrenning fra riggplassen, skriver Lnett at restriksjonssonen ble planlagt basert på befarig. Der ble det vurdert at det var tilstrekkelig med vegetasjonsbuffer. Videre skrev kommunen at det er viktig å spare vegetasjon der det er mulig. Til dette svarte Lnett at MTA-planen stiller krav til hogst, b.la. ved sakte- og lavtvoksende vegetasjon. MTA henviser også til NVE sin veileder om skogrydding i kraftledningstraséer.*



*Kommunen skriver at krav til rensing av anleggsmaskiner for å hindre spredning av fremmede arter, burde gjelde også for maskiner som er transportert innad Norge og ikke bare utlandet. Lnett skriver at de har notert kommunens kommentar, og at entreprenøren må vurdere nødvendige tiltak for å unngå spredning av fremmede arter.*

**Bane NOR** skriver i brev av 17.mars 2023 at riggarealene beskrevet i kapittel 4.3 av MTA-planen er arealer som Bane NOR disponerer. Bruk av disse områdene, permanent eller midlertidig, må avklares gjennom avtale med Bane NOR. Dette gjelder også for riggområdet R12. Statnett har inngått avtale med Bane NOR om bruk av området, men det er usikkert hvorvidt det er søkt om tillatelse etter jernbanelovens § 10 for bruk av R12. Derfor ber Bane NOR om at Lnett sender inn en søknad for bruk av området etter § 10 og inngå avtale om bruk.

Videre skriver Bane NOR at helikopterlandingsplasser og helikopterløft innenfor 30-metersonen fra nærmeste spormidt må avklares med dem.

*Lnetts kommentarer:*

*Lnett tar innspillet til etterretning. Søknader vil bli innsendt til Bane NOR separat fra MTA-planen for relevante tiltak.*

**Statsforvalteren i Rogaland** skrev i brev den 17. mars 2023 at de er positive til at det ikke skal gjøres inngrep langs vassdrag, at kantsone ivaretas og at riggplass R05 er redusert for å sikre avrenning til Figgjoelven. De er også positive til at det innføres kollisjonsreducerende tiltak for fugl, slik som fugleavvisere og at ledningene legges i samme plan. Til tross for at det ikke ble gjort vipefunn under kartlegging på Eikelandsmyra i 2020, og Lnett dermed vurderte at stans av anleggsarbeidet i hekkeperioden april-juni var unødvendig, påpeker statsforvalteren at det er viktig å vurdere anleggssituasjonen på nytt dersom det observeres vipe i løpet av våren 2023. Dette gjøres for å ivareta § 6 om generell aktsomhetsplikt i naturmangfoldloven.

Rikmyren nord for Eikelandsmyra er et restriksjonsområde der det ikke skal være anleggsarbeid eller transport. Statsforvalteren påpeker at restriksjonsområdene bør vises tydelig i kart, og at dette ikke synes tydelig nok i MTA-kartet. Videre ber Statsforvalteren om at Lnett er spesielt påpasselige med å redusere terrengskade i mastepunktet som plasseres i myren øst for Eikelandsmyra.

Lnett skriver i MTA at utførende entreprenør skal avklare eventuelt behov for utslippstillatelse i forbindelse med anleggsarbeid. Statsforvalteren understreker at de er forurensningsmyndighet og at de skal vurdere om arbeidene krever tillatelse etter forurensningsloven § 11.

Til sist skriver Statsforvalteren at det ved Eikelandsmyra er områder der avstanden mellom strømførende liner og dyrket jord er mindre enn 10 meter. Statsforvalteren ber om at Lnett vurderer konsekvensene dette kan medføre og eventuelt kommer med avbøtende tiltak eller følger opp økonomisk.



*Lnetts kommentarer:*

*Lnett tar innspillet til etterretning. Det skal utarbeides et oppdatert arealkart hvor rikmyr er inntegnet som restriksjonsområde.*

**Jakob Karlsen (gnr. 50, bnr. 4 og 11)** skrev den 15.mars 2023 at kraftlinjen vil medføre ulemper knyttet til gjødselspredning, da denne krysser over et gjødslet innmarksbeite på tomten. Karlsen ber om at linjen legges så høyt i terrenget som mulig for å redusere ulempene.

Videre viser Karlsen til planlagt bruk av eksisterende traktorvei opp til linjen. Veien benyttes til gjødsling og uttak av skog, og Karlsen opplyser at veien ikke er dimensjonert for bruk av tyngre maskiner. Derfor bes det om at traktorveien gruses opp i kjøresporene før veien benyttes, og at dette tiltaket inkluderes i MTA-planen.

Karlsen uttrykker også bekymring for at kraftlinjen vil krysse beiteområder, og ønsker at MTA-planen beskriver hvordan beiteområdet skal skjermes mot forurensinger slik som f.eks. metallbiter/metallspon og glass fra isolatorer.

Angående bruk av arealer i anleggsperioden påpeker Karlsen at det planlegges bruk av vinsj- og trommelplasser, uten at det angis hvor, og ønsker at disse kartfestes.

*Lnetts kommentarer:*

*Lnett har lagt til grunn at ledningen heves over dyrket jord eller områder som kan dyrkes i fremtiden og at de vil holde minimum 10 meter mellom strømførende liner og bakken. Dette blir beskrevet i kapittel 4.4 av MTA.*

*Jakob Karlsen kommenterer på at traktorveien ikke er dimensjonert for bruk til tyngre maskiner. Til dette svarer Lnett at det står i kapittel 6.2.1 at entreprenøren må vurdere hvordan den enkelte veien blir benyttet i anleggsfasen, og foreta eventuelle utbedringer dersom det blir behov. Ved endt arbeid skal entreprenøren sikre at private veier har samme tilstand som før, eventuelt bedre.*

*Til Jakob Karlsens kommentar om at Lnett burde beskrive hvordan de skal unngå forurensing fra metallspon/biter og glass fra isolatorer i MTA, svarer Lnett at det er stilt krav til entreprenør om at de ikke skal forurense og fjerne avfall fra mastepunkter etter at arbeidet avsluttes. De forstår bekymringen og skal legge inn opprydning av glass- og metallrester som et spesifikt krav i kapittel 6.6 av MTA.*

*Lnett vil orientere grunneiere om vinsj- og trommelplasser før disse arealene blir tatt i bruk.*

**Ida Irene Høyland (gnr. 50, bnr. 16 og 23)** skrev 16.mars 2023 at høyden på linjen over gjødslet innmarksbeite medførte ulemper knyttet til gjødselspredning og ber om at linjen legges så høyt i terrenget som mulig. Videre etterlyser Høyland en beskrivelse av hvor stor avstand det faktisk vil være til strømførende linjer i områder ved Eikelandsmyra der linene plasseres under 10 meter fra dyrket mark.

Videre bemerkes det at området til riggplass 5 mot Figgjoelva er tiltenkt etabler rundt 140 meter fra eiendommen til Høyland. Lnett informerte om dette per e-post den 10.februar,



der de også skrev at riggplassen ikke kunne flyttes lengre vest av hensyn til Figgjoelva. Her ba de også om at det ble gitt tilbakemelding til Lnett om grunneier ønsker andre tilpasninger. Høyland ønsker at riggplassen flyttes lengre sørover på eiendommen slik at ulempene knyttet til riggplassens nærhet blir redusert.

Høyland kommenterer også at kraftledningen vil krysse beiteområder og fulldyrket jord, og ønsker at MTA-planen skal inneholde en beskrivelse av hvordan de skal sikre mot forurensing fra metallspen/metallbiter og glass fra isolatorer. Utover dette ber Høyland om at riggplassen tildekkes med duk for å minimere risikoen for en eventuell tvist ved tilbakeføringstiltak. I tillegg bes det om at MTA-planen inkluderer en beskrivelse av hvordan Lnett skal ivareta jorden som følge av kjøring med tunge kjøretøy.

Ved bruk av eksisterende traktorvei frem til riggplass 5 til anleggstrafikk ber Høyland om at denne veien utbedres da det antas at dagens vei ikke har tilstrekkelig bæreevne til slikt formål. Planen for utbedring bør involveres i MTA. Det samme gjelder den private veien som strekker seg tvers gjennom eiendommen og over til gnr. 33 bnr. 3 i øst der det i dag ligger igjen pukk med stein Statnetts bruk av veien. Grunneier ber om at disse steinene fjernes og dekkes med et topplag av sand.

Høyland kommenterer at det planlegges bruk av vinsj- og trommeplasser i klausuleringsbeltet, uten at det er spesifisert hvor. Disse ønskes kartfestet.

Angående trafikk fra helikopter og bruk av riggplass ber Høyland om at det gjøres visse tilpasninger. Blant annet bes det om at helikoptertrafikk forbeholdes ukedager innen gitte tidsrom, og at hengende last ikke tillates over bolig eller uteområder tilknyttet bolig. I likhet med dette bes det om at anleggstrafikk på riggplass 5 begrenses til gitte tidsrom av døgnet. For å unngå at beitedyr tar seg inn på riggområdet bes det om at området gjerdes inn, men at passasjen langsmed Figgjoelva beholdes åpen for gjennomgang. Det bes om at dette inntas i MTA-planen.

*Lnetts kommentarer:*

*For kommentar om høyden mellom strømførende liner og bakken, viser Lnett til svaret (gitt til Jakob Karlsen) ovenfor.*

*Riggplass 5 har blitt avgrenset mot dør for å redusere lavereliggende terreng mot elven. Når plan for opparbeidelse er mottatt fra entreprenøren vil Lnett kunne drøfte med grunneieren.*

*Lnett viser til svaret ovenfor for kommentaren om at MTA-planen burde beskrive hvordan forurensing av beiteområder med glass- og metallbiter kan unngås, og hvordan bevaring av veier for tungtransport skal foregå.*



### 3. NVEs vurderinger

Formålet med en MTA er å sikre at det tas hensyn til miljø og landskap ved bygging og drift av anlegget. Vurderingene i planen skal baseres på informasjon som er kommet frem i konsesjonsprosessen.

MTA som Lnett har utarbeidet for 132 kV Fagrafjell-Vagle-Stokkeland beskriver hvordan anleggsarbeidet skal gjennomføres på en god måte. NVE forutsetter at Lnett ved anleggsarbeidet følger beskrivelsen i MTA, og vi mener det ikke er nødvendig å gjøre en vurdering av alle temaene som MTA beskriver. I dette kapitlet vil vi kun gå gjennom om MTA svarer på vilkårene satt i anleggskonsesjonen, og gjøre en vurdering av de øvrige temaene i MTA hvor det er ytterligere behov for avklaring med NVE.

#### 3.1 Justering fra konsesjonsgitt løsning

I kapittel 2.3 av MTA står det skrevet om avvik mellom konsesjon og MTA-plan. Lnett skriver om at vinkelpunktet på den østre delen av 132 kV ledningen er flyttet cirka 10 meter mot nord. Lnett skriver at justeringer er gjort etter dialog med Statnett for å unngå å komme i konflikt med masten til 300 kV Fagrafjell-Stokkeland L2.

Videre skriver Lnett at det er gjort noen endringer av veier og riggplasser under detaljprosjekteringsarbeidet. NVE vurderer at endringene ikke er konsesjonspliktige og har ingen innvendinger.

#### 3.2 Kulturminner

I post 10 av anleggskonsesjonen står det at MTA skal:

*«beskrive og drøfte hvordan sikre at automatisk fredede kulturminner ikke blir berørt av anleggsarbeidet».*

Temaet kulturminner blir tatt opp i kapittel 4.5 i MTA, der det informeres om flere fredede kulturminner i prosjektområdet, blant annet nye automatisk fredede kulturminner nord for Figgjoelva. For å hindre at det skal oppstå konflikt med kulturminner under anleggsarbeidet, skal de fredede kulturminnene merkes som restriksjonsområder i MTA-planen. Med mindre det er særskilt beskrevet, skal det ikke foregå anleggsarbeid innenfor restriksjonsområder for kulturminner. Videre står det at dersom entreprenør støter på ukjente kulturminner, skal arbeid i området stanses og Lnett skal varsles. Lnett vil deretter følge opp saken med kulturminnemyndighetene. NVE mener at Lnett har gjort gode vurderinger som ivaretar vilkåret i anleggskonsesjonen. Lnett har også vært i kontakt med Rogaland fylkeskommune angående dispensasjon fra kulturminneloven for kulturminnefelt Møgedal (ID5150) og røysfelt (ID268020). NVE bemerker at riggplass 12 ser ut til å ligge på noen tidligere registrerte kulturminner etter søk i NVEs kartdatabase, NVE Atlas. NVE forutsetter at Lnett utfører tiltak i henhold til MTA-planen for å hensynta disse.

#### 3.3 Kamouflering av ledning og mast

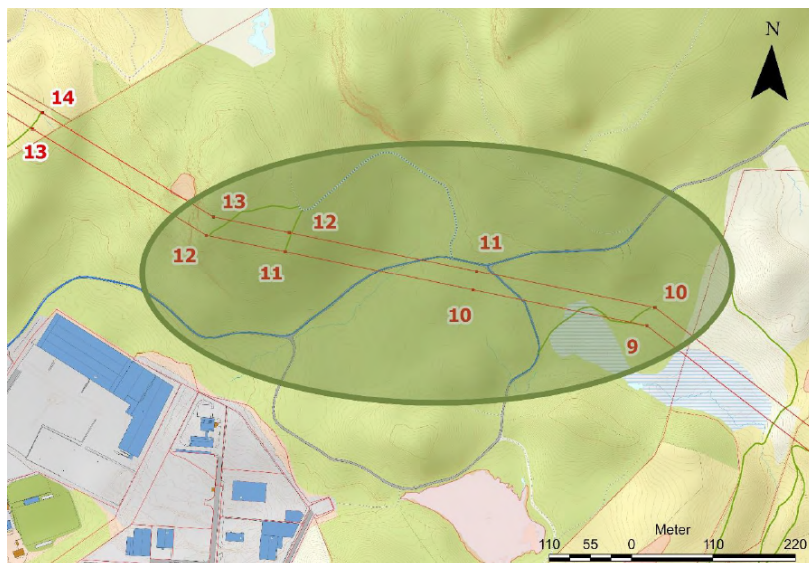
I post 10 av anleggskonsesjonen står det at MTA skal:

*«beskrive og drøfte avgrensning av strekning der luftledningen skal kamufleres og valg av mastefarge, jf. vilkår nr. 11».*





I kapittel 4.11 av MTA-planen står det at Lnett vil kamouflere fire master på hver av ledningene, totalt åtte master (se figur 1). Mastene skal farges mørkegrønne.



Figur 1: Mastene som skal farges mørkegrønne er markert med grønn skravering.

Etter NVEs vurdering har Lnett oppfylt kravet i konsesjonen om at MTA skal beskrive og drøfte avgrensning av strekning for kamuflering av master og valg av mastefarge.

### 3.4 Naturfare

Naturfare er ikke omtalt i MTA, men ble vurdert i NVEs bakgrunn for vedtak<sup>5</sup>:

*«Ved Stokkelandsvatnet er det registrert et område for mulig marin leire (kvikkleire). Det er også et aktsomhetsområde for flom. Lnett har søkt om en jordkabeltrasé som er lagt utenfor disse områdene, og ikke på området for eksisterende Stokkeland transformatorstasjon. Vi vurderer derfor at det er liten risiko for naturgitt skade på anlegget.»*

Et oppdatert søk i NVE Atlas viser at 2-3 mastepunkter ved Eikelandsmyra kan være berørt av et aktsomhetsområde for flom. NVE minner om at konsesjonær er ansvarlig for at det gjøres en vurdering av faren for at anlegget kan skades av flom og konsekvensene av en slik hendelse. Dersom konsesjonær vurderer at flom kan utgjøre en fare for anlegget, må det innhentes en fagkyndig vurdering av hvordan anlegget skal bygges med tilfredsstillende sikkerhet mot flom. NVE minner også om at det er konsesjonærs ansvar at den reelle skredfaren ivaretas i planleggings-, anleggs- og driftsfasen, og at anlegget ikke øker faren for skred eller flom mot tredjepart.

Ved opparbeidelse av riggplasser og veier understreker vi viktigheten av å gjøre nødvendige tiltak slik at de hydrologiske forholdene ovenfor og nedenfor inngrepet ikke endres. Vi legger til grunn at Lnett følger «Normaler for landbruksveier»<sup>6</sup> når det kommer

<sup>5</sup> NVE ref.: 201834091-87

<sup>6</sup> [Normaler for landbruksveier – med byggebeskrivelse • Skogkurs](#)



til etablering av stikkrenner, grøfter mv. Utover dette kan vi også anbefale at konsesjonæren tar en titt på NVEs veileder for terrengbehandling: [NVE Veileder](#).

### **3.5 Arealbruk og istandsetting**

#### *3.5.1 Tur- og friluftsområder*

I kapittel 6.7 av MTA-planen skriver Lnett at ledningen passerer gjennom flere områder som er viktig for friluftsliv med turstier og utfartsparkering. Lnett skriver at selv om sentrale friluftsområder og stier er markert i arealbrukskartene, er det viktig at entreprenøren skaffer oversikt over nøyaktige krysningspunkter og stier, sørger for tilstrekkelig varselmerking og informasjonsskilt, i tillegg til å vise generelt hensyn for friluftsutøvere i forbindelse med transportvirksomhet. Etter søk i NVE sin kartdatabase, NVE Atlas, bemerker vi at riggplass 11 er planlagt oppå en eksisterende tur- og friluftsrute. Vi vurderer at tiltakene konsesjonær har beskrevet sikrer at tur- og friluftsimteresser blir ivaretatt på en god måte, og legger til grunn at tiltakene i MTA blir gjennomført slik de står beskrevet.

#### *3.5.2 Riggplass*

Vinsj- og trommelplasser er ikke kartfestet i arealbrukskartet vedlagt MTA. Grunneier Ida Irene Høyland og Jakob Karlsen ber om at vinsj- og trommelplassene kartfestes da de er av betydning for grunneiere. Høyland påpekte videre at riggplass 5 er 140 meter fra hennes eiendom, og foreslår at riggplassen flyttes sørover slik at den er til mindre ulempe for henne samtidig som Figgjoelven skjermes. Lnett kommenterte at entreprenøren kan orientere grunneierne etter at disse plassene er diskutert og kartfestet. Videre skriver Lnett at riggplass 5 har blitt avgrenset mot sør for å redusere lavereliggende terreng mot elven. Lnett vil drøfte med grunneieren så snart plan for opparbeidelse er mottatt fra entreprenøren. NVE minner om at MTA ikke kan fravikes uten vår godkjennelse og vurdere ellers at tiltakene som Lnett beskriver bygger på gode vurderinger.

### **3.6 Naturmangfold**

Den innsendte planen konkretiserer hvordan anlegget skal bygges. Gjennom detaljplanleggingen skal det tas utgangspunkt i lokalisering og driftsmetoder som gir de beste samfunnsmessige resultater, jamfør naturmangfoldloven § 12. For å oppnå kravene etter naturmangfoldloven bør Lnett vurdere hvordan de skal håndtere fremmede arter i tiltaksområdet, og sikre ivaretagelse av spesielle naturtyper som myr.

#### *3.6.1 Myr*

I konsesjonen post 10 er det satt vilkår om at MTA skal beskrive og drøfte:

*«hvordan masteplassering og anleggsarbeid skal gjennomføres uten at forekomsten av rikmyr nordvest for Eikelandsmyra forringes».*

I kapittel 4.6.4 har Lnett omtalt dette. For å unngå forringelse av rikmyren skal området markeres, og det skal ikke gjøres anleggsarbeid eller transport innenfor restriksjonsområdet. Lnett skriver at det heller ikke er planlagt noen mastepunkter



innenfor denne lokaliteten. Statsforvalteren skriver i sin høringsuttalelse at rikmyrsområdet nord for Eikelandsmyra ikke er godt nok markert i arealkartet vedlagt MTA, og ber om at dette gjøres for å forsikre at området ivaretas. I kommentar til høringsuttalelsene skrev Lnett at de vil utarbeide et oppdatert arealbrukskart der rikmyr er inntegnet som et restriksjonsområde. NVE har mottatt oppdatert kart og vurderer dette tiltaket som positivt.

Videre kommenterte Statsforvalteren at man må være påpasselige med å redusere terrengskade ved mastepunktet øst for Eikelandsmyra, da denne ligger på myr. I NVEs veileder for terrengbehandling nevnes myr som et landskapsområde som krever spesielle hensyn, da inngrep i myr både kan forårsake utslipp av klimagasser og føre til endringer i økologiske forhold, i tillegg til at det krever høy anleggs-, landskapsfaglig og økologisk kompetanse. Høringsuttalelsen fra Statsforvalteren inneholdt et utklipp fra NIBIO sin karttjeneste Kilden.no som viser myrområdet. Kontrolløk i Kilden og satellittbilder av 14.08.2023 viser at det samme området nå står oppført som løvskog, hvilket også samsvarer med satellittbildene fra det vi kan se. Vi ber om at Lnett selv må vurdere forholdene i området, og viser til kapittel 6.2.2 i MTA om terrengtransport der dere skriver at tiltakene ikke skal medføre fare for varig negativ påvirkning på sårbare naturressurser. NVE forutsetter at Lnett forholder seg til disse prinsippene i MTA og anbefaler å ta en kikk på NVEs veileder for terrengbehandling om inngrep i myr dersom tiltak blir aktuelt: [NVE Veileder](#).

I høringsuttalelsen fra Sandnes kommune påpekes det også at det er viktig å markere områder der rikmyren nord for Eikelandsmyra får tilsig av vann for å sikre disse mot forurensninger fra anleggsarbeidet. Lnett har ikke kommentert på dette. NVE vurderer at dette er et enkelt tiltak som kan bidra til å ivareta sårbare områder. NVE setter dermed som vilkår at Lnett skal vurdere å markere områdene fysisk i terrenget der rikmyren får tilsig av vann og sørger for at disse holdes frie for forurensing. Det samme gjøres for andre myrer i planområdet dersom Lnett vurderer det som aktuelt.

### 3.6.2 Sikringstiltak for å hindre avrenning til Figgjoelva

I konsesjonens post 10 er det satt vilkår om at planen skal beskrive og drøfte:

«sikringstiltak for å hindre avrenning fra riggplass 5 til Figgjoelva.»

Dette er omtalt i kapittel 4.9 av MTA der Lnett skriver at de skal redusere arealet til riggplass 5 ved å trekke den cirka 13-15 meter unna elvebredden. Det er også blitt opprettet et restriksjonsområde for å unngå avrenning og skade på elva. I MTA står det det vil forekomme noe skogrydding, men områdene som ryddes avhenger av linens høyde og type/størrelse vegetasjon. Der vegetasjonen ikke kommer i konflikt med strømførende liner skal de bevares i naturlig tilstand. Sandnes kommune kommenterte på at det burde gjøres undersøkelser for å vurdere om vegetasjonsbufferen er tilstrekkelig for å hindre avrenning fra riggplass 05. Lnett svarte at restriksjonssonen ble opprettet etter befaring i området, og ble vurdert som tilstrekkelig. Statsforvalteren er myndighet for kantvegetasjon, og har ingen innvendinger mot Lnett sin fremlagte plan (jfr. høringsuttalelse). NVE mener derfor at Lnett har gjort tilstrekkelige vurderinger for å



hindre avrenning, og forutser at tiltakene som omtales i MTA følges slik at vi ivaretar vilkåret i konsesjonen.

### 3.6.3 Merking av liner – Eikelandsmyra og Figgjoelva

I konsesjonens post 10 er det satt vilkår om at MTA skal beskrive og drøfte:

*«en løsning for merking av strømførende liner og toppliner der ledningene krysser Eikelandsmyra og Figgjoelva, jf. vilkår nr. 13.»*

Ettersom Figgjoelva er et vernet vassdrag og et viktig område for våtmarksfugler har Lnett planlagt at de to nye ledningene legges i samme plan for å minimere kollisjonsrisiko. De nye ledningene skal også legges i samme plan som de eksisterende 300 kV-ledningene. De vil også monteres fugleavvisere på begge topplinene og på strømførende liner på den østre ledningen. Dette vil også monteres over hekkeområdet for vipe på Eikelandsmyra og der ledningen krysser Figgjoelva. Videre skal det ikke foregå anleggsarbeid på eller ved dyrket mark i hekkeperioden til vipe, fra og med april til og med juni. NVE mener at vurderingene til Lnett bygger på at oppdatert kunnskapsgrunnlag og at tiltakene oppfyller kravet i konsesjonen.

### 3.6.4 Fremmede arter

I konsesjonens post nr. 10, er det satt vilkår om at MTA skal beskrive og drøfte:

*«hvordan spredning av fremmede arter skal unngås»*

NVE påpeker at det er viktig at anleggsarbeidet planlegges slik at Lnett unngår spredning av fremmede arter. Flytting av jordmasser kan medføre spredning uten at man er klar over det. I kapittel 4.8 av MTA skriver Lnett at det ikke er registrert fremmede arter innenfor anleggsområdet. De skriver videre at dersom dette oppdages, så skal entreprenøren iverksette tiltak for å unngå spredning av disse. Minner om at det kan forekomme fremmede arter utover det som er registrert i Artsdatabanken, og at det er konsesjonærs ansvar å opptrå aktsomt og hindre spredning. Et søk i Artsdatabanken sitt artskart viser at det er gjort et funn av Sandlupin langs Ålgårdsbanen mellom mastepunkt 3 og 4 den 21. juni 2020, [Vis utvalg i kart | Artskart 2 \(artsdatabanken.no\)](#). Sandlupin er en fremmed art med svært høy risiko for spredning og sterk økologisk effekt i norsk natur. Frøene spres effektivt langs vassdrag, og flytting av jordmasser i forbindelse med anleggsarbeidet kan dermed medføre spredning av frø. Vi forutsetter at det iverksettes tiltak dersom det registreres fremmede arter i anleggsområdet i henhold til MTA.

## Konklusjon

NVE vil med de vilkårene og forutsetningene som er gjort i dette vedtaket, godkjenne Lnett sin MTA-plan som gjelder forbindelsen 132 kV Fagrafjell-Vagle-Stokkeland.

## Sluttrapport

NVE kan følge opp anlegget med tilsyn med hjemmel i energiloven kapittel 10. Som et ledd i oppfølging av anlegget stiller NVE vilkår om at det skal utarbeides en sluttrapport, som sendes NVE innen ett år etter at anlegget er satt i drift. Rapporten skal dokumentere



at anlegget er bygget i samsvar med konsesjon, godkjent detaljplan og eventuelle endringer som er godkjent i løpet av byggeprosessen. Mal for sluttrapport finner dere her: [Sluttrapport \(nve.no\)](http://nve.no). NVE arbeider stadig med oppdatering av malen, så vi anbefaler at dere venter med å hente ut malen til dere skal i gang med å utarbeide sluttrapporten.

Tidsfrist for opprydding og istandsetting av anleggsområdene er i konsesjonen satt til to år etter at anlegget er satt i drift. Dersom oppryddingen ikke er ferdig når sluttrapporten sendes inn, skal status og fremdrift for dette arbeidet rapporteres til NVE. NVE kan avslutte tilsyn i anleggsfasen på grunnlag av innsendt sluttrapport.

## Tilsyn

Med hjemmel i energiloven kapittel 10, kan NVE føre tilsyn med anlegget. For at NVE skal være orientert om framdriften i prosjektet, ber vi om at dere orienterer NVE ved viktige eller kritiske faser i anleggsarbeidet.

## Ytterligere forhold som dere må være oppmerksomme på

### *Orientering av grunneiere og rettighetshavere*

Vi ber dere, så snart som mulig, om å orientere berørte grunneiere og rettighetshavere om dette vedtaket. Orienteringsbrevet finnes vedlagt, og vedtaket skal følge orienteringen. Kopi av underrettingen med tilhørende adresseliste skal sendes til NVE.

### *Krav om internkontrollsystem (IK-system)*

Internkontrollsystem for energianlegg gjelder fra 1.1.2019, NVE forutsetter at dette er på plass og at det følges opp.

### *Plan- og bygningsloven*

For anlegg for overføring eller omforming av elektrisk energi som har anleggskonsesjon etter energiloven, gjelder ikke plan- og bygningsloven (pbl) med unntak av kapittel 2 og 14. Det betyr at det for gjeldende anlegg verken er nødvendig med dispensasjon fra gjeldende kommunale arealplaner eller kommunal byggesaksbehandling, jf. pbl §1-3.

Når anlegget er ferdig bygget, skal kommunen få tilsendt kartdata i egnet kartformat med alle fysiske anlegg slik at kartdata på enkel måte kan gjøres tilgjengelig, jf. byggesaksforskriften (SAK 10) § 4-3, siste ledd.

### *Nødvendige tillatelser etter annet lovverk*

NVE minner om at anlegget er underlagt kraftberedskapsforskriften (FOR-2018-11-01-1641). NVE har ikke vurdert om tiltaket tilfredsstiller forskriftens krav.

Før anleggsarbeidet starter er tiltakshaver ansvarlig for å innhente nødvendige tillatelser etter annet lovverk.



## **Klageadgang**

Vedtaket kan påklages, se informasjon om rett til å klage på siste side.

Med hilsen

Birte Margrete Torp Maaseide  
Førstekonsulent

Godkjent av Anne Johanne Kråkenes  
Seksjonssjef

Kristian Markegård  
Direktør

Godkjent i henhold til NVE sine interne rutiner.

### **Mottakerliste:**

LNETT AS  
LNETT AS - Børre Dybesland

### **Kopimottakerliste:**

ROGALAND FYLKESKOMMUNE  
STATSFORVALTAREN I ROGALAND  
TIME KOMMUNE  
BANE NOR SF  
SANDNES KOMMUNE