

## Restaurering av kjørespor Kittilbu

Tiltaksplan for restaurering av kjøreskader og søknad om tiltak i Hynna naturreservat og Langsua nasjonalpark



## RAPPORTINFORMASJON

Oppdragsgiver	Forsvarsbygg eiendomsforvaltning
Kontaktperson	Vegard Løkstad
Rapportnummer	0770/2022/MILJØ rev 1

Forfatter(e)	Kjersti Furset og Gry Støvind Hoell
Prosjektnummer	160058
Arkivnummer	2021/594
Dato	09.06.2022 rev 22.06.2022

Forsidebilde: Flyfoto over kjørespor i Hynna naturreservat. Foto: Kartverket via norgebilder.no

## Tiltaksplan for restaurering av kjørespor ved Kittilbu

### Milepæler

Dette prosjektet har følgende milepæler:

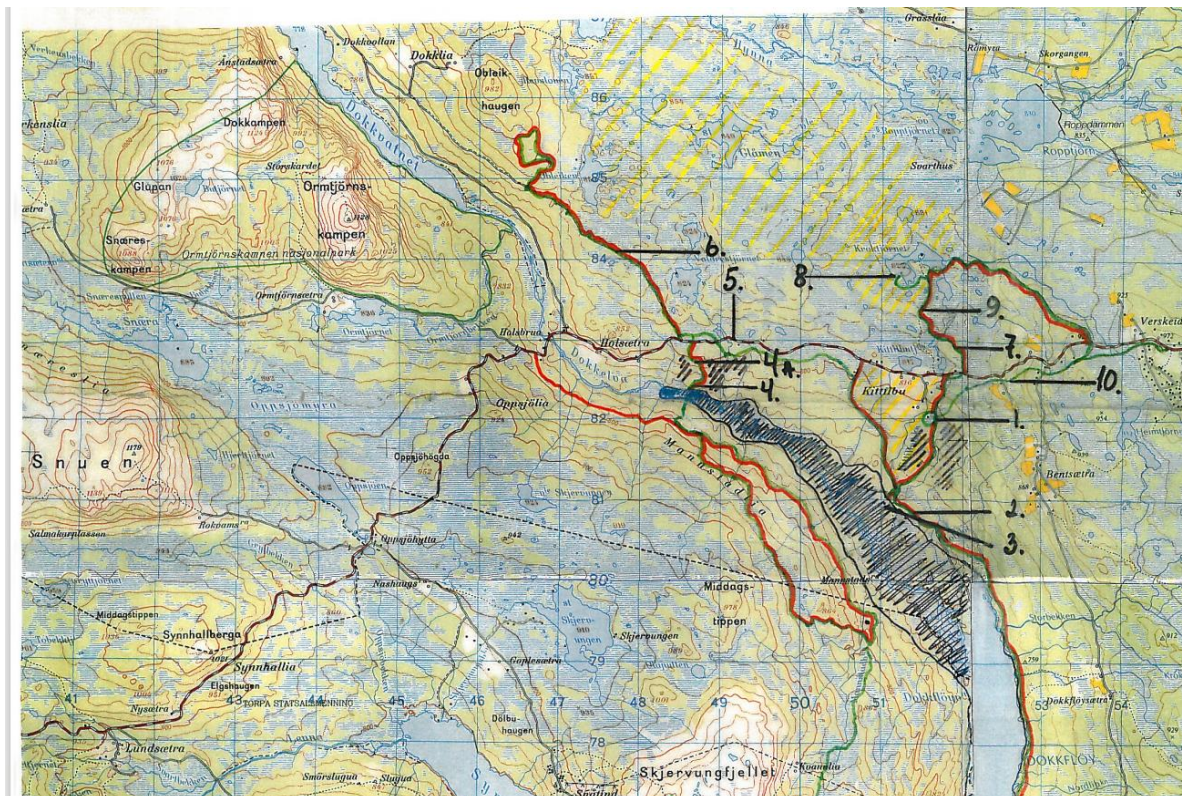
1. Anbudsbefaring 30.06.2022
2. Oppstart tiltaksfase 15.08.2022
3. Slutt tiltaksfase og sluttbefaring 23.09.2022

### Kontaktpersoner

Forsvarsbygg har ansvar for prosjektet med bistand fra Multiconsult og i dialog med Statsforvalteren og Statens naturoppsyn. Kontaktpersoner for Forsvarsbygg er Kjersti Furset, Gry Støvind Hoell og Vegard Løkstad.

## Bakgrunn

I forbindelse med kjøreløyper for beltevogn har det vært etablert kjøreløyper i områder nord for Kittilbu øvingsleir, for vinter- og sommerøving. Se kart over kjøreløyper.



Skader i terrenget er forenelig med bruk av beltevogn. Det er også skader som tyder på at har foregått kjøring utenfor avtalte kjøreløyper. I tillegg er det funnet skader etter ATV og grøfting etter sivil bruk.

### Negative effekter av kjørespor eller grøfter

I likhet med grøfting, kan kjøreskader ha en drenerende effekt som kan endre vannbalanse og vanntransport i myr. Når vannstanden senkes, kommer det luft til myrmasser som tidligere har vært mettet med vann og ikke blitt nedbrutt på grunn av anaerobe forhold. Balansen mellom binding av CO<sub>2</sub> i ikke-nedbrutt torvmose forskyves til nedbrytning og utslipp av CO<sub>2</sub>. I tillegg endres vegetasjonssammensetningen fra torvmosedekke til økende vekst av lyng (røsslyng, blokkebær og blåbær) og busker og trær, noe som ytterligere påvirker myren og økosystemene med flora og fauna.

### Mål og prioriteringer for tiltak

Målet med myrrestaurering er å stanse nedbrytning av organisk materiale som skjer når vannstanden i myr senkes, og gjenopprette vannbalansen. Forsvarsbygg planlegger tiltak for å restaurere skadene etter Forsvarets bruk av området. Det kan også være aktuelt å inkludere restaurering av skader etter sivil bruk etter nærmere avklaringer med Statsforvalteren og grunneier.

## Begreper i tiltaksplanen

1. Drenering/drenerende effekt - grøfter eller spor som leder vannet ut av området og endrer vannbalansen i myrområdet i større eller mindre utstrekning.
2. Erosjon – tap av løsmasser gjennom avrenning.
3. Krakelering – jordmasser som sprekker opp og faller ned som en følge av undergraving eller manglende vegetasjonsdekke. Brukes særlig om kantene i spor eller grøfter. Krakelering henger nært sammen med erosjon.
4. Undergraving/reprofilering. Tiltak for å redusere krakelering og erosjon som følge av bratte kanter og manglende vegetasjon i grøfter. Vegetasjonsdekket på kantene løftes opp, og massene under skrås ned mot bunn av grøft/spor før vegetasjonsdekket legges tilbake.
5. Plugger: enklere demninger for å lede vannet over eventuelle drenerende grøfter på tvers av strømningsretningen.
6. Demning/bondings: demninger av torv som har til hensikt å bremse vannhastigheten – som regel i strømningsretningen.
7. Brytningsdemning – lengre demninger som skal holde vannet tilbake i et større profil.
8. Vegetasjonsdekke – toppdekke i myren som består av vegetasjon i vekst – torvmoser, lyng etc.
9. Torv – torvmoser som ikke er i vekst, men som er i ulike trinn i nedbrytningsprosessen.
10. Friske torvmasser – torv som ikke er oksidert, men kommer fra vannmettet sone der massene ikke er påvirket av drenering.

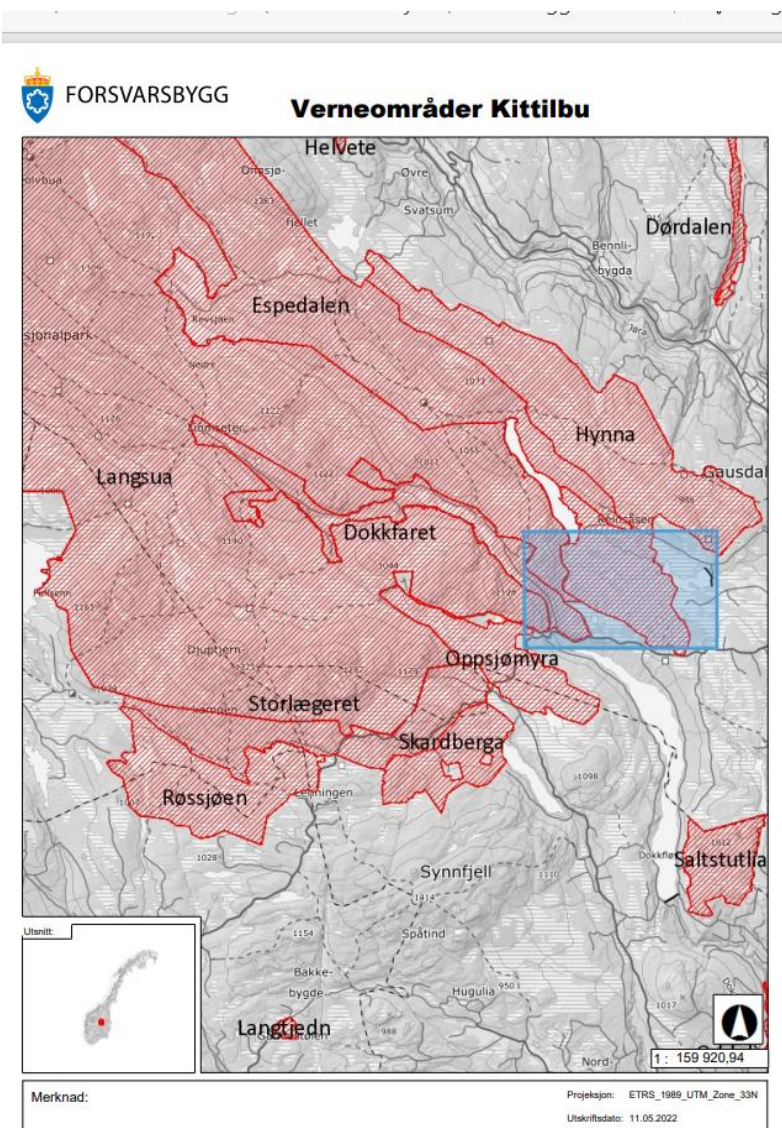


## Vurderte områder og prioriterte tiltak

Forsvarsbygg har vurdert og prioritert restaureringstiltak ut fra følgende prinsipper:

1. Hvor stor negativ effekt har dagens situasjon på naturen omkring. Har kjøreskadene en fortsatt negativ påvirkning, eller er naturen selv i gang med å restituere seg?
2. Er det mulig å komme til skadet område uten å forårsake nye eller forverre skader?
3. Hvilke mulige tiltak finnes, og er det sannsynlig at disse kan gi positiv effekt.

Tiltakene ligger innenfor grensene for Hynna naturreservat og Langsua nasjonalpark. Se kart. Begge områdene eies av Statskog og forvaltes av Statsforvalteren (Hynna) og Langsua nasjonalparkstyre. I løpet av juni detaljprosjekterer Forsvarsbygg tiltakene og utarbeider en gjennomføringsplan. Denne vil angi forventet antall demninger, plugg og meter reprofiling av spor. En del vil likevel måtte avgjøres i felt like før og under tiltak. Gjennomføringsplanen blir en naturlig forlengelse av denne tiltaksplanen, og gir mer direkte føringer for entreprenør med hensyn til kommunikasjon, naturmangfold og kulturminner, rigg og anlegg, adkomst og ferdsel med mer.



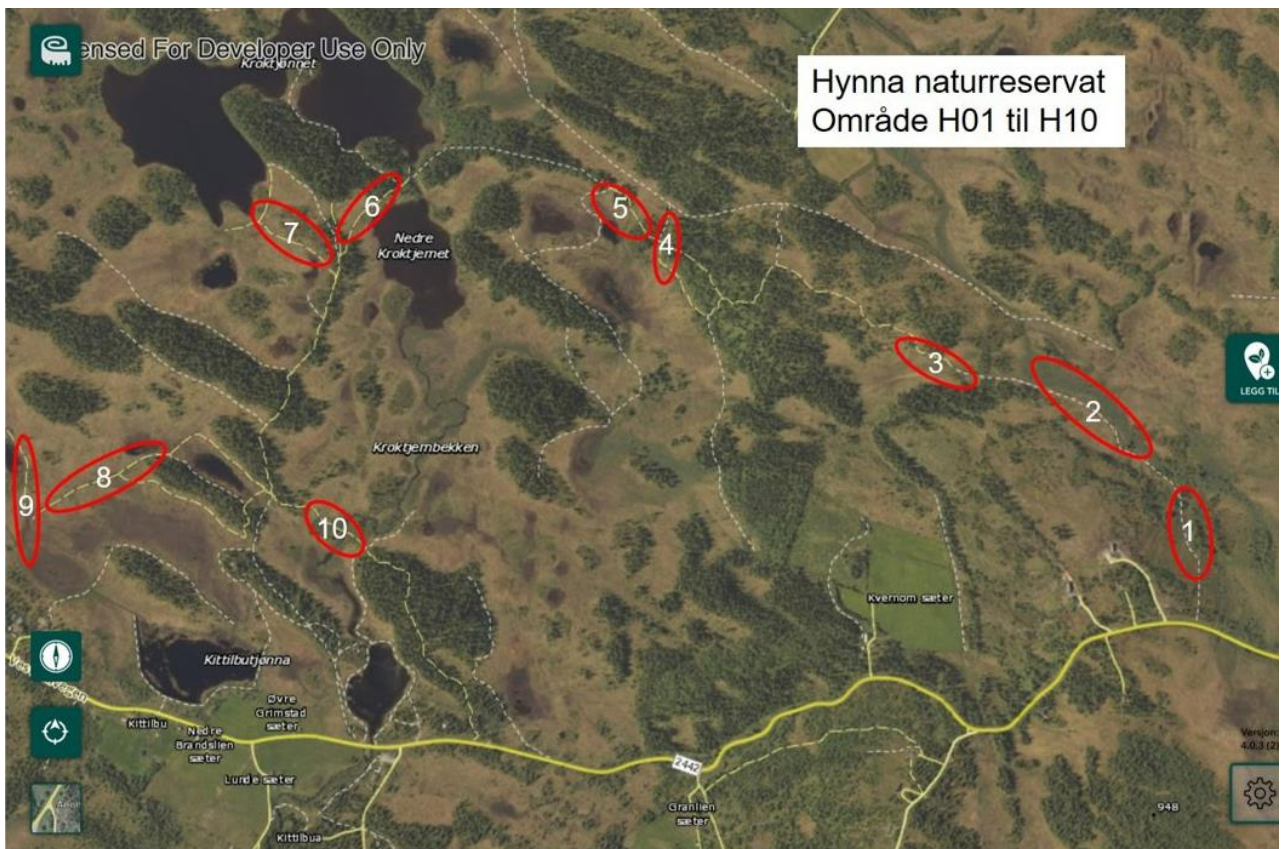
## Hynna naturreservat

Hynna naturreservat ble opprettet i 1990 og er beskrevet slik i faktaarket for verneområdet:

*Mellom Hornsjøen og Ropptjern i Gausdal Vestfjell. Et stort og variert våtmarksområde med myr, sump, vatn, tjern, bekker, elver og skogholt. Viktig hekkelokalitet for vassfugl. Artsrikdom og tetthet av fugl er svært høgt. Sårbare fuglearter er også registrert. Myrene er verneverdige også ut fra botanikk og myrutforming. Ramsar-område.*

**Verneformål:** Ta vare på et spesielt myr- og våtmarksområde og myrområde og et svært viktig leveområde for sjeldne og sårbare plante- og fuglearter.

I Hynna naturreservat er det 10 delområder som har synlige skader og som er vurdert for restaureringstiltak. Se kart.



### Område H01-H03

I områdene H01, H02 og H03 er det synlige skader i myra. Sammenligning av flyfoto fra de siste 20 årene, viser at skadeomfanget minsker, og at revegeteringen går naturlig. Effektene av kjøresporene er lokale, og de har ikke drenerende effekt ut av området. Forsvarsbygg har derfor vurdert at restaureringstiltak i disse områdene ikke er nødvendig, samtidig som inntransport av maskiner medfører risiko for nye skader. Områdene er drøftet med SF/SNO som er enig i at maskinelle tiltak i områdene kan nedprioriteres, men at FB kan vurdere enklere tiltak som kan gjøres manuelt. For eksempel å legge kvister og stammer ut i grøfter med stående vann for å gjøre det enklere for torvmoser å etablere seg.



Områdene omfattes ikke av maskinelle tiltak i 2022.

#### Område H04



H04 består av grunn myr. Dybde på kjøresporet var ca. 30-50 cm med stein i dagen. Terrenget er hellende, og sporene går i helningsretning. Det ene beltesporet er tydelig utsatt for erosjon, men drenerer mot et stort myrområde med dammer. Vannet forsvinner ikke ut av myrsystemet da det går inn i myrområdet ved dammene. Sammenligning av flyfoto viser betydelig mindre skade i dag enn for 20 år siden. Forsvarsbygg har vurdert at kjøresporet kun har en lokalt drenerende effekt og at revegeteringen er godt i gang. Eventuell adkomst til delområdet medfører risiko for nye skader, samtidig som at forventet effekt av tiltak har begrenset positiv verdi. FB prioriterer derfor ikke tiltak i område H04.



## Område H05



Kjørespor i flatt terreng. Sporene har ikke drenerende effekt og er fylt med vann. Gjengroingen er godt i gang. Sporene er pr i dag synlige fordi vegetasjonen i kjøresporene er annerledes enn omkringliggende område og et tørrere parti midt mellom sporene der masser har blitt presset sammen. Ingen drenering ut av området, så tiltak her prioriteres ikke.

## Område H06



I område H06 er det ganske dype kjørespor med tydelig vannspeil i sporene. Sporene går på tvers av strømningsretningen og avskjærer vannet fra den andre siden av sporet. Kjøresporet har en tydelig drenerende effekt og påvirker vannbalanse og vegetasjonssammensetningen i myra. Restaureringstiltak prioriteres, og aktuelt tiltak er plugger for å lede vannet over kjøresporet. Friske torvmasser hentes fra oversiden av kjøresporet. Vegetasjonsdekket løftes av og legges tilbake.

## Område H07



Grunne spor og myr og ganske flatt. Dårlig revegetering fordi bar torv er utsatt for tørke, frost og neddykking. Aktuelt tiltak er å reprofilere kantene ved å undergrave kantene og lage skrånende terreng ned i sporet. I tillegg er det aktuelt å revegetere ved å dra noen vegetasjonstuer inn i sporet og å spre torvmoser i bare områder. Prioriteres for tiltak.





## Område H08



Område H08 består av dype spor, og det er til dels betydelig krakelering langs kantene. Skadene ser ut til å stamme både fra bruk av beltevogn og ATV.

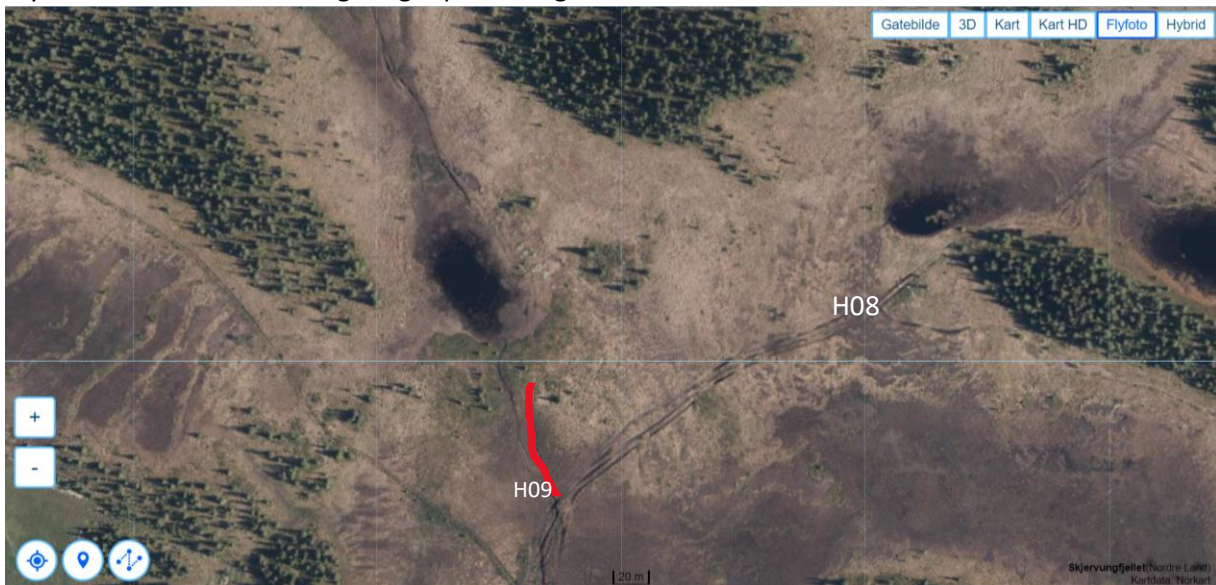
Området er ideelt for å lage torvdemninger og brytningsdemninger, i tillegg til å reprofilere kanter på grøfter og spor.

## Område H09





Område H09 omfatter både spor av beltevogn og ATV. Sporet som går nordover fra delområde H09 er smalere og forenlig med kjøring med firhjuling/ATV. Sporet er synlig på flyfoto i over en kilometer. Sporet ser ikke ut til å ha sammenheng med Forsvarets øvingsaktivitet, og Forsvarsbygg foreslår å restaurere deler av dette, men at det avgrenses til strekket mellom tiltaksområde H09 i myra og til tjernet oppstrøms (se markering i flyfoto), slik at dette ikke blir en kilde til skader lenger ned på myra. Tiltak blir torvdemninger og reprofiling av kanter.





## Område H10



Kjøresporet går dels over fastmark og krysser myr i flate områder. Sporet ser ikke ut til å ha en drenerende effekt, og revevegeteringen god, og tiltak i dette området prioriteres derfor relativt lavt. Største potensialet for drenering ser ut til å være der spor fra H10 møter spor i delområde H08. Når det likevel gjøres tiltak i delområde H07 og H08 er det naturlig å se nærmere om det er behov for tiltak også her. Aktuelt tiltak er å sikre mest mulig stillstand i vannet for å få vegetasjonen raskere tilbake, og å reprofilere kantene.

### Grøft mot Kittilbutjerna

I tillegg til nevnte skader fra beltevogn og ATV i området, er det en grøft med utløp i Kittilbutjerna som ser ut til å ha stor effekt på myrområdet vest for tjernet. Vannstanden på hele myra har sunket anslagsvis 30 cm på grunn av dreneringsgrøfta og den opprinnelige bekken har tørket ut.

Forsvarsbygg mener at det er viktig at vannstanden i myra vest for Kittilbutjerna heves for å få en vellykka restaurering, dette er også en forventning fra Statsforvalteren. Det er imidlertid noe motstridende interesser, tiltak i denne grøften er derfor ikke endelig avklart. En mulig løsning er å legge torvdemninger i grøft i myren slik at grøfteløpet får samme høyde som naturlig bekkeløp. Da vil vannstanden i myra økes, mens Kittilbutjerna fremdeles beholder vanntilførselen.

Forsvarsbygg avventer avklaringer fra Statsforvalter når det gjelder tiltak her.





## Langsua Nasjonalpark



Langsua nasjonalpark ble opprettet i 2011, men følgende beskrivelse og verneformål:

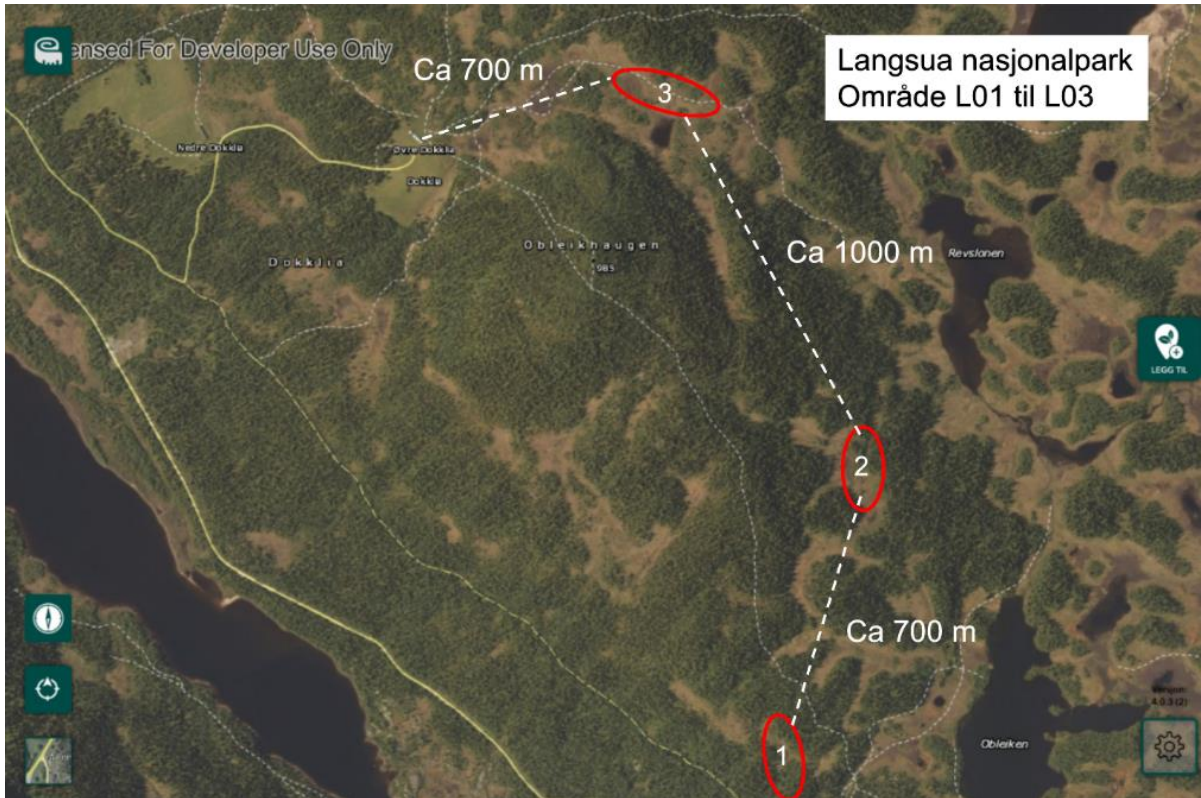
*I Langsua nasjonalpark finner du lavfjellsnatur med gamle barskoger, frodige bjørkelier, rasmarksområder og store vidder med myrer og våtmark.*

*Verneformål: Ta vare på et stort, sammenhengende og i det vesentlige urørt og villmarkspreget naturområde som inneholder særegne og representative økosystemer og landskap som er uten tyngre naturinngrep. Formålet med nasjonalparken er videre å ta vare på: - et lavfjellsøkosystem med et egenartet og variert biologisk mangfold herunder arter, bestander og naturtyper som myr, ferskvann/våtmark, urskog/gammelskog, høgstaudebjørkeskog, kalkrike områder i fjellet, rasmark og naturbeitemark - vakre og egenartede landskap - særpregede kvartærgeologiske forekomster - kulturminner. Allmennheten skal gis anledning til uforstyrret opplevelse av naturen gjennom utøvelse av naturvennlig og enkelt friluftsliv med liten grad av teknisk tilrettelegging*

*Naturfaglig kvalitet er skog, myr, våtmark, vassdrag, kulturbeitemark, kvartærgeologi, berggrunnsgeologi, rasmark, landskap. Noen av karakterartene: Skjeggklokke, dobbeltbekkasin, huldrestarr, finnmarksstarr og myrhauk.*

Kjøresporene i Langsua nasjonalpark påvirker naturen i varierende grad, fra sterkt drenerende effekt til lokalt eller liten til ingen effekt. Kjøresporene er gamle, og der skadene er omfattende i dag er det hovedsakelig på grunn av at sporene har drenert tilliggende myr og / eller det har vært mye erosjon i sporene.

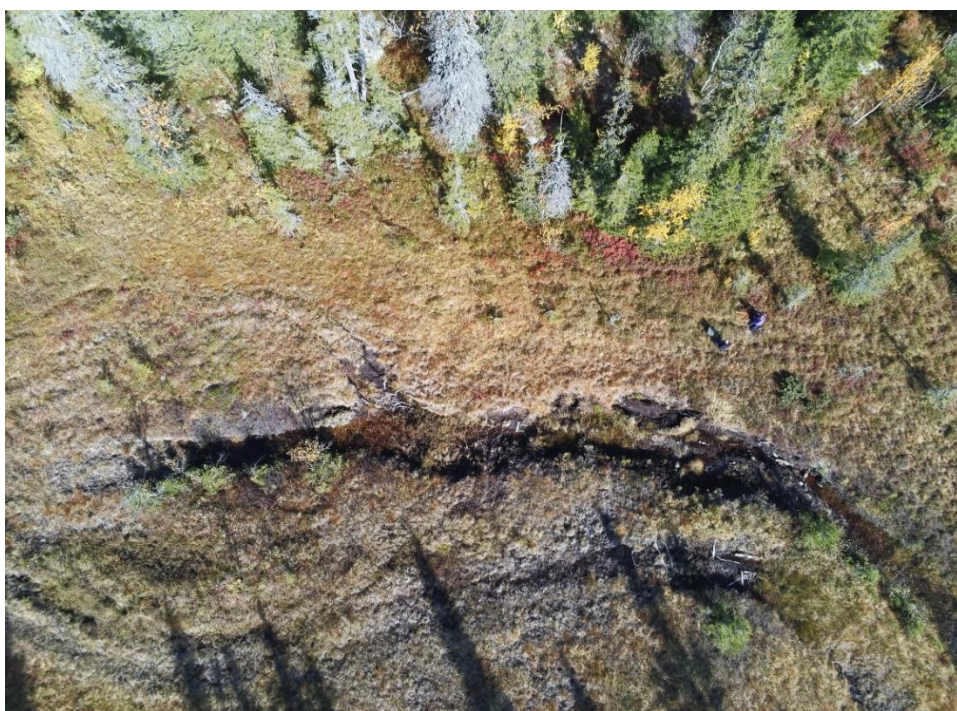




Område L01:





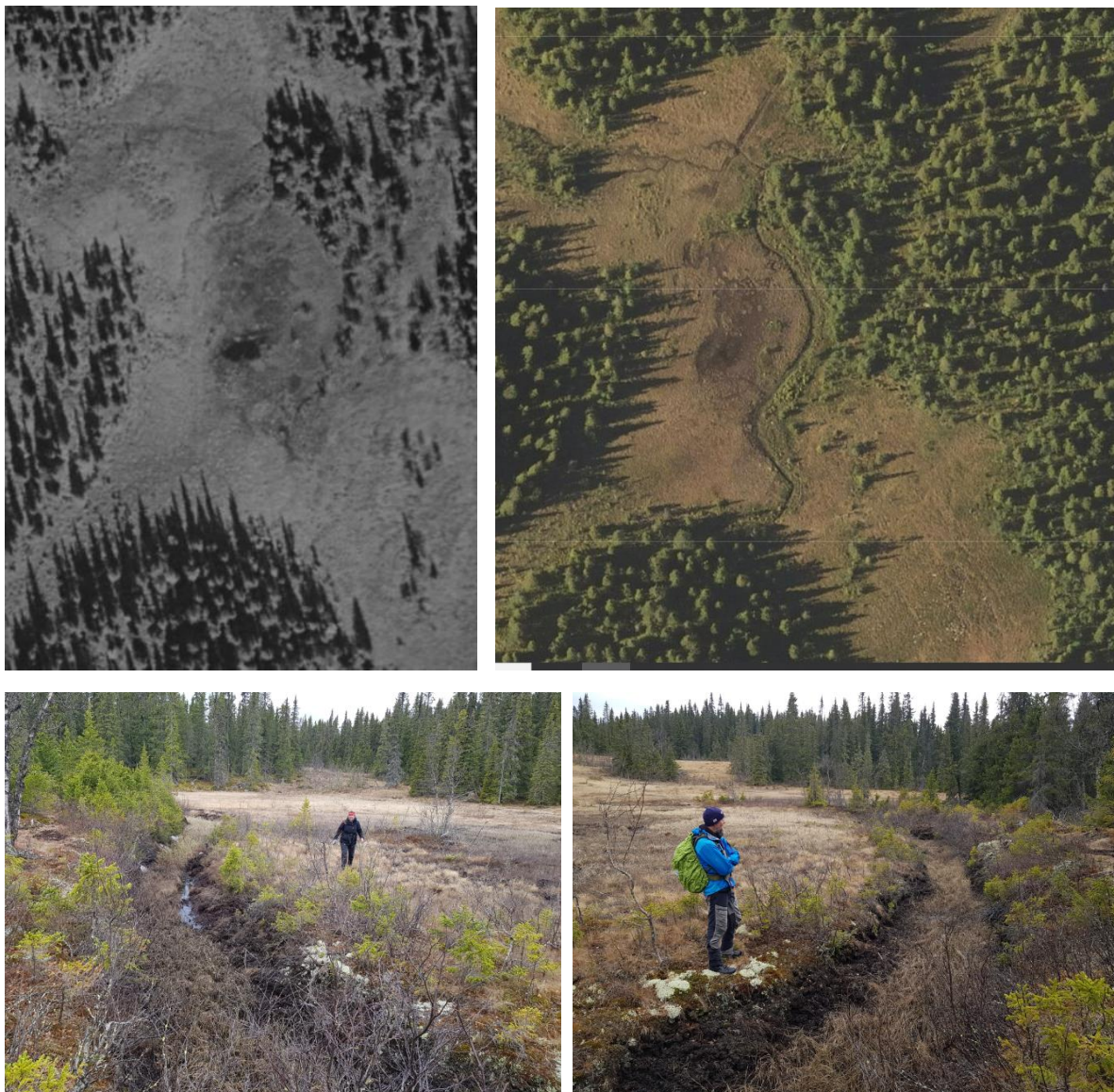


Kjøreskaden er i stedvis svært hellende terreng. Myrdybde i området varierer og ble på det grunneste målt til  $\frac{1}{2}$  meter, mens den på det dypeste er 3 meter.

Kjøreskadene medfører tydelig avrenning fra området i det vann ovenfra avskjæres fra resten av myra og drenerer ut i kjørespor. Dypt og bredt kjørespor kan gjøre restaureringen utfordrende. Hovedvekten vil derfor legges på å lede vann over kjøresporet og inn i myra på motsatt side, og slik unngå at vann drenerer ut av myra gjennom kjørespor. Det er flere naturlige terskler som kan utnyttes som basis for demninger og pluggjer.



## Område L02:



Kjøreskader dels gravd grøft i et ganske flatt terreng i bunnen av en skrånende myr. Myrdybde er fra 40 cm til 2 meter, i hovedsak godt over 1 meter. Deler av området ser ut til å være grøftet i tillegg til kjøreskader. Det er et utløp som fører vannet videre nedover til en myr som ligger lavere i terrenget, og følger et naturlig bekkeløp. Terrenget rundt selve sporet er relativt flatt, så vannet forsvinner ikke ut av myrsystemet. Noen dammer enkelte steder.

Kjørespor har drenerende effekt, og det er til dels betydelig krakelering i kjøresporet/grøfta. Tiltak her bør isolert sett prioriteres, men adkomsten til delområde L02 er utfordrende da det er relativt stor avstand fra delområde L01, og både våt og skrånende myr, samt gammelskog kan bli berørt av adkomsten. Adkomsten kan dermed medføre til dels betydelig risiko for nye skader.

Forsvarsbygg kommer derfor til å gjøre en egen risikovurdering for dette delområdet i samarbeid med entreprenør før gjennomføring av tiltak. Dersom risikoen blir vurdert som for høy sammenlignet med mulig miljøgevinst, vil Forsvarsbygg avklare videre handlinger i dialog med Statsforvalter og SNO.

Tiltak: Plugger/demninger mot nord for å holde vannet i området, demninger i delområdet og reprofilering av kanter. Se flyfoto fra [www.norgebilder.no](http://www.norgebilder.no)



Mulig adkomsttrasé fra L01 til L02. Adkomsten skal vurderes igjen før tiltak.



## Område L03:



Område L03 strekker seg fra Øvre Dokklia (seter) nesten til tjernet i bildet over. Fra tjernet i øst i bakke mot vest, ligger kjørespor i skrånende terreng (L03a). Myra er grunn, hovedsakelig mellom ½ og 1 meter og i hellende terreng. Kjøresporene har en drenerende effekt og avskjærer vannet fra den naturlige strømningsretningen. Det er noe krakelering og kjøresporet er erodert ned til morenedekket.

Etablering av demninger her vil være utfordrende på grunn av grunt torvdekke og at erosjonen i sporene vanskeliggjør «fundamentet» for demningen. Vi kan ikke forvente å lage fullgode demninger, men prioriterer tiltak med hovedformål å avskjære drenering og erosjon, og som leder vannet over grøfta og inn i myrområdet på nedsida. Ta vare på toppdekket for revegetering.

L03b består av kjørespor rundt flate myrpartier begrenset av høyere terreng rundt. Aktuelle tiltak her er reprofilerings av kanter slik at vegetasjonen får bedre forhold for å etablere seg.

L03c består av kjørespor med relativt beskjeden krakelering. Aktuelle tiltak er demninger og reprofilerings av kanter for å unngå videre erosjon.

Grøft over og langs setervoll på Øvre Dokklia ser ut til å ha medført dels betydelig krakelering og erosjon, og det ser ut til at terrengnivået kan ha sunket noe som følge av dette. Kjørespor ser ikke ut til å ha direkte innvirkning her, men det er naturlig å tenke seg at kjørespor og grøfting til sammen kan bidra negativt. Skader som følge av grøfting ligger ikke innenfor tiltaksplanen til forsvarsbygg, men dersom grunneier eller Statsforvalter ønsker det, er det mulig å vurdere å gjøre enkle tiltak her.

## Føringer for gjennomføring av restaureringen:

Gjennomføringstidsperiode er: 15.08.2022- 23.09.2022

Slutføringsdato: 23.09.2022 (vil bli avtalefestet)

Meter spor og konkrete tiltak på de enkelte tiltaksområdene oppdateres, men foreløpig estimat er at det skal etableres demninger, plugges eller gjøres reprofilerings på ca 3000 meter kjørespor og grøft, noen av sporene ligger parallelt (H08 og H09). Konkrete tiltak i de enkelte delområdene presenteres i kart til anbudsbehandling.

Generelt skal myroverflaten se mest mulig naturlig ut etter restaurering. Det skal tilstrebes å ødelegge minst mulig av intakte torvmasser når en gjennomfører restaureringen, og tilrettelegge for naturlig revegetering. Trær skal kun felles om de er i veien for restaureringen eller det er helt nødvendig for adkomst til tiltaksområdene. Mindre trær og busker som har kommet som en følge av tørrere forhold i myra etter skadene, ryddes og kan legges i kjørespor eller uttakshull.

### Adkomst

Adkomst vil skje etter egen plan. Gravemaskin transporteres til angitte riggområder og beste trasévalg brukes for å komme inn til tiltaksområdene. Som hovedregel skal adkomst legges i gamle kjørespor så sant det er mulig, og at man så langt det er mulig kun kjører en gang i samme trase.

### Hogst og skogrydding

Trær skal kun felles om de er i veien for restaureringen eller det er helt nødvendig for adkomst til tiltaksområdene. Mindre trær og busker som har kommet som en følge av tørrere forhold i myra etter skadene, ryddes og kan legges i kjørespor eller uttakshull.

Trær som hugges i forbindelse med restaureringen skal kappes så nærme bakken som mulig. Trær/busker skal deretter gjemmes nede i grøftene når de tettes, eller i hull etter torvheving. Røtter, kvister ol. skal ikke stikke opp. Hjelper går over og kapper bort oppstikkende røtter, kvister ol. der en ikke får gjemt dette tilstrekkelig. Mindre trær som blir kjørt ned, eller på annen måte skades, kappes ned, kvistes og klemmes ned i overflaten.

### Framgangsmåte demninger

Det skal bygges demninger ved bruk av stedege torvmasser. Oppå demningene skal det plastres med toppvegetasjon. Demningene bygges i henhold til oppmerking i felt og appen Field Maps. Demningene skal normalt være horisontalt rette, og toppen (uten vegetasjonstoppdekket) skal ligge minimum 30 cm over det som må forventes å bli ny vannstand. Demningens lengde og bredde må vurderes i felt for hver enkelt demning. Hovedregelen er at demningen må være så brei at den møter ikke-påvirket myr i hver ende.

Ved restaurering av myrer får vi ofte underskudd av toppvegetasjon. Det er derfor viktig å ta vare på denne under arbeidet, ved å legge den til siden framfor å grave den ned. Dette gjelder også vegetasjonen som vokser nede i grøftene. Alle demninger, brytningsdemninger, reprofilerings osv. skal dekkes med stedege toppvegetasjon. Det skal under restaureringen ikke etterlates store felt med bar torv/jord. Denne skal dekkes til med vegetasjonsdekke.

Forskning indikerer at områder som blir revegetert med torvmoser, har høyere opptak og lavere utslipp av CO<sub>2</sub> etter restaurering, enn områder med bar torv. Hvordan området ser ut etter restaurering, og om demningene blir tildekket, eller ikke, kan derfor påvirke klimagassregnskapet.

Mellom demningene fylles sporet med eventuelt oppkast langs sporene og vegetasjon der det er aktuelt å hogge noe av vegetasjonen som ligger langs kjøresporet. Det vil bare unntaksvis være mulig å fylle igjen sporene helt fordi vi venter relativt lite overskuddsmasser i prosjektet. Tiltakene vil dermed i hovedsak omfatte demninger og plugger, i tillegg til reprofilerings av kanter. Dette må gjøres for å oppnå tilstrekkelig fuktighet i myra, og ivareta sikkerheten etter restaurering.

### Hensyn ytre miljø og kulturminner

Områdene Hynna og Langsua er henholdsvis naturreservat og RAMSAR-område, og nasjonalpark, som beskrevet. Det er svært viktig at restaureringstiltakene ikke medfører nye skader på terrenget, eller forurensning som følge av utslipp av oljer eller drivstoff.

Det er ikke registrert kulturminner i restaureringsområdet, men det er funnet flere jern- og kullvinner i omkringliggende områder. Dersom maskinfører oppdager kulturminner, eller andre ting som en er usikker på i myra, skal straks oppdragsgiver kontaktes, og gravingen midlertidig stanses.

### Påvirkning utenfor restaureringsområdet

I dette tilfellet er det ikke sannsynlig at restaureringen i seg selv vil påvirke områder som ligger utenfor restaureringsområdet nevneverdig.

### Motorferdsel

Det skal utvises så stor forsiktighet som arbeidene tillater under ferdsel og anlegg på myra. Eventuell transport av drivstoff og andre tunge objekter som ikke kan bæres inn skal skje med jernhest og begrenses til et minimum. Det skal kjøres på fastmark så langt det går. Påfyll av drivstoff må planlegges godt. Bruk av ATV frarådes med mindre det gir lavere marktrykk og vridning enn jernhest. Kjøretøy skal ikke brukes til persontransport eller transport av lett utstyr. Entreprenøren er ansvarlig for å slette eventuelle kjørespor som måtte oppstå på grunn av arbeidene.

### Teknisk utstyr

Entreprenør må vurdere hvilket utstyr som er mest egnet for oppdraget. Noen av tiltaksområdene krever relativt lang transport. Tiltakene vil skje i dels skrått terreng, med variabel fuktighet. Noen av sporene er svært breie, se særlig område L01.

For oppdraget kreves gravemaskin med stålbelter på minimum 80 cm bredde, rotortilt og god gravekapasitet. I tillegg skal det brukes biologisk nedbrytbar hydraulikkolje og alltid være tilgjengelig absorbent ved maskinene og andre utsatte punkter.

Entreprenøren må selv stille med et nettbrett eller telefon med appen Field Maps installert. FB vil sørge for kartfiler med detaljerte høydekoter, grøfter og demninger tegnet inn.



Enkelte endringer kan komme.

### Kommunikasjon

Det forventes kontinuerlig oppdatering av Field Maps, samt en kort, ukentlig, skriftlig oppsummering av fremdriften. Denne rapporten skal sendes til oppdragsgivers representant.

Ved uforutsette hendelser, og/eller spørsmål om arbeidet i felt skal tas med Forsvarsbyggs kontaktpersoner.

Ved uforutsett, eller planlagt stans i arbeidet (for eksempel på grunn av sykdom eller reparasjoner), og/eller spørsmål om oppdragsavtalen, eller Field Maps, skal prosjektleder i Forsvarsbygg kontaktes.

Se tabell 1 for kontaktinformasjon.

### Kriterier for tilfredsstillende utført arbeid:

1. Metodikk beskrevet i dette dokumentet er fulgt, og tiltak som beskrevet i kart og i dette dokumentet er gjennomført. Endringer underveis skal skje i samråd med oppdragsgiver, avtales skriftlig før gjennomføring og utføres i henhold til eventuell revidert metodikk.
2. Miljøkravene, som fulgte avtalen, er oppfylt.
3. Field Maps er fortløpende oppdatert.
4. Området er ryddet for søppel og eventuelle skjemmende spor, etter dialog med Oppdragsgiver.