

NOTAT – 132 KV LITLESOTRA – BILDØYBAKKEN.

VURDERING AV BEHOV FOR OPPDATERING AV MTA

Oppdragsnavn **Miljøkontroller BKK Nett AS**

Prosjekt nr. **1350034760-003**

Kunde **BKK Nett AS**

Notat nr. **1**

Versjon **1**

Til **Roy Hammer**

Fra **Kristian Marcussen**

Utført av **Kristian Marcussen**

Kontrollert av **[Name]**

Godkjent av

1 Bakgrunn

BKK Nett bygger ny 132 kV kabelforbindelse mellom Litlesotra og Bildøybakken transformatorstasjoner. Det er utarbeidet en miljø-, transport- og anleggsplan (MTA) for prosjektet som beskriver hvordan anlegget skal bygges og hvordan anleggsarbeidet skal foregå. I planen er det spesifisert hvordan kablene skal legges og det ble identifisert behov for noen endringer av opprinnelig plan. I den anledning søkte BKK Nett AS om endret anleggskonsesjon for fire tiltak den 27.06.2022;

- 1) endring av trasé og forelegningsmetode ved skjøtegrep 8,
- 2) endring av forelegningsmetode for kabler
- 3) ny trasé for kabelen på vestsiden av Straumssundet
- 4) Endret trasé ut fra Litlesotra og endring fra løsning med grøft til borehull

BKK Nett AS har mottatt anleggskonsesjon for endringene, og vi ber nå om en avklaring på at det ikke er behov for å oppdatere miljø-, transport og anleggsplanen for prosjektet, da vi anser at gjeldende godkjente plan vil være dekkende for de endringer som er konsesjonsgitt. Miljøvirkningene av de arealmessige endringene anser vi som vurdert i konsesjonsvedtaket. I dette notatet er det derfor kun vurdert miljøvirkninger som følge av endret anleggsarbeid. Dette fremgår spesifikt i beskrivelsene av tiltakene i notatet.

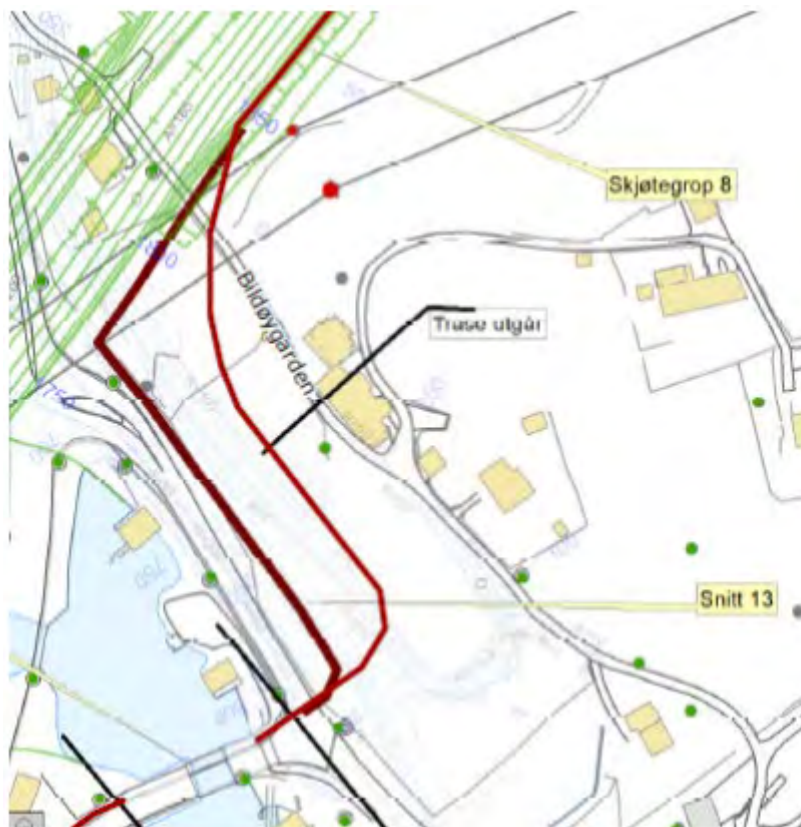
2 Vurdering av MTA

I MTA beskrives prinsipper for anleggsgjennomføringen. BKK Nett AS anser at prinsippene som er beskrevet i MTA vil være dekkende for de endringene som er konsesjonssøkt. Dette begrunnes i det etterfølgende;

2.1 Endret trasé i forbindelse med skjøtegrep 8

På denne strekningen vil det ikke være nye grunneiere som berøres av endringen. Endringen vil være ny trasé som er avklart gjennom konsesjonsbehandlingen og at kablene legges i OPI-kanal i stedet for

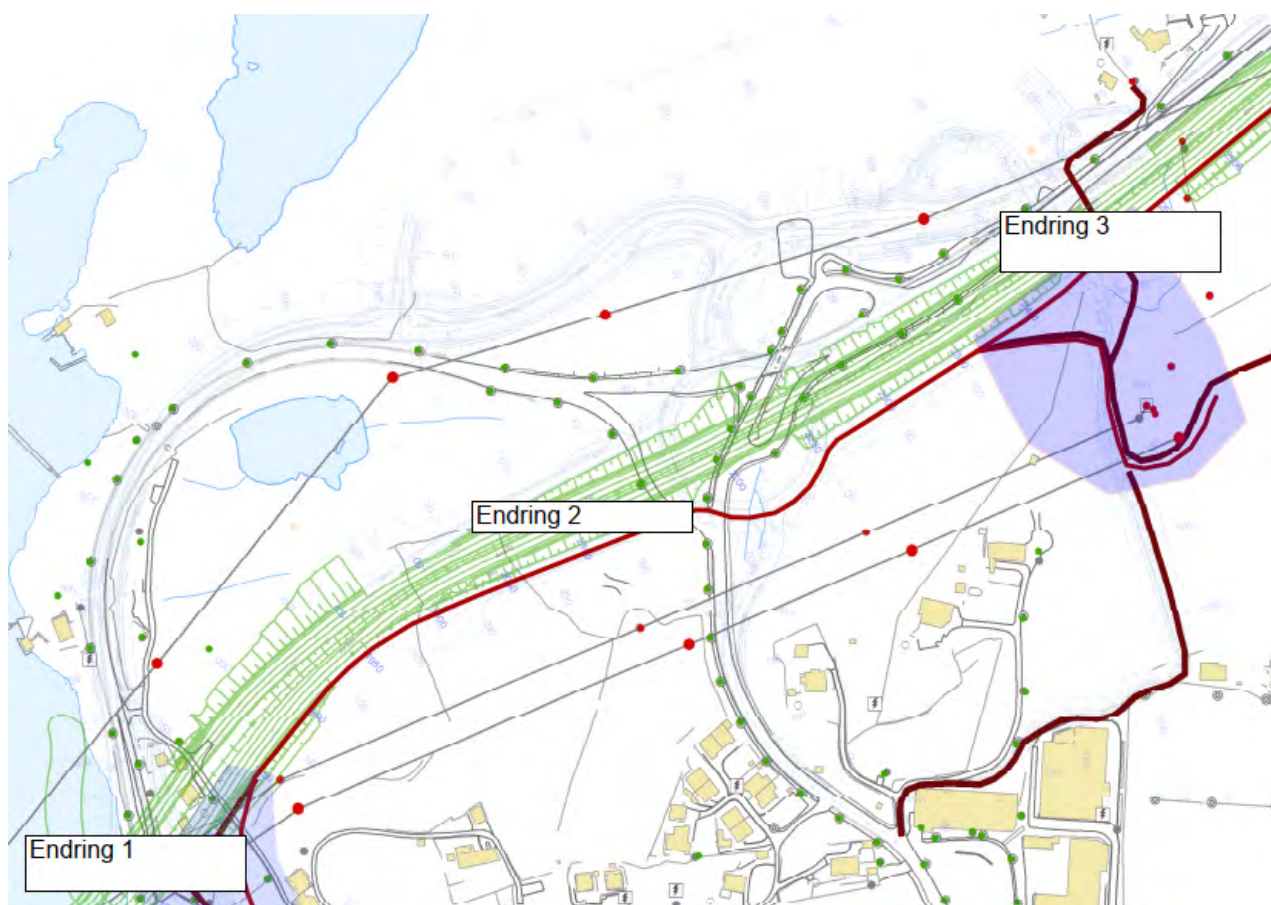
borehull, som opprinnelig vurdert. I MTA er anleggsarbeid i forbindelse med OPI-kanal omtalt. Disse prinsippene vil være gjeldende for strekningen, herunder eksempelvis anleggsbeskrivelse i MTAs kapittel 7.3. Videre vil øvrige prinsipper for istandsetting, krav til støy, støv mv. også være gjeldende for denne endringen. Det vil derfor ikke være noen ytterligere miljøkonsekvenser av denne endringen.



Figur 1 – Kart som viser området hvor traseen endret ved skjøtegrøp 8.

2.2 Endring av foreleggingsmetode for kabler og ny trasé

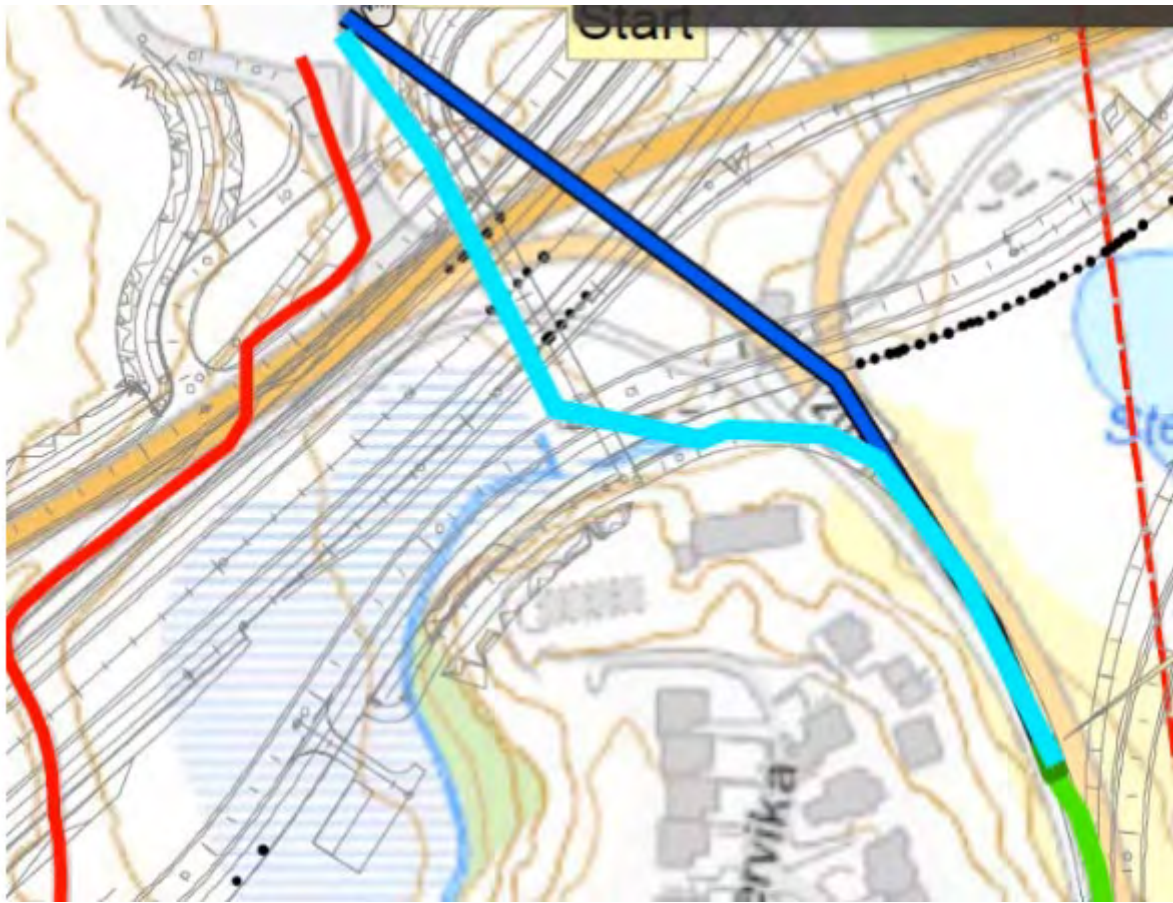
Disse endringene gjelder to steder på traseen. Endringen vil være at 132 kV kablene etableres i OPI-kanal fremfor tidligere planlagte løsning med kasser. Tilsvarende som for endring 1, vil prinsipper for kabellegging i OPI-kanal som beskrevet i MTA være gjeldende også for denne strekningen. Det vil videre være enklere å drifte et så langt strekk med OPI-kanal sammenlignet med en åpen grøft med kasse. Forelegningsmetoden vil ikke innebære noen vesentlig endring av det midlertidige terrenginngrepet eller anleggsarbeidet og etablering av OPI-kanaler er planlagt på andre strekninger, slik det er omtalt i MTA. Det vil derfor ikke være noen ytterligere miljøkonsekvenser av denne endringen. Det legges til grunn at de prinsippene som gjelder for anleggsgjennomføringen vil være gjeldende også for nye strekninger hvor det benyttes OPI-kanal.



Figur 2 - Området hvor foreleggingsmetode endres fra kasser til OPI-kanal vises med tekst "Endring 2". Strekningen er cirka 700 meter.

2.3 Endring av trasé ut fra Litlesotra

Endringen innebærer både en endret trasé og at kabelen legges i borehull i stedet for løsning med grøft. Løsningen med borehull vil være positivt med hensyn på at kabeltraseen blir permanent første gangen de legges. En alternativ løsning med grøft vil, på grunn av Statens vegvesens faseplaner, innebære at kablene må midlertidig omlegges for å unngå konflikt med veiplanene. Ved å etablere kablene i borehull vil derfor det totale anleggsarbeidet reduseres. Dette vil også redusere behovet for istandsetting sammenlignet med etablering av kabler i grøft. Vi mener derfor at dette gir mindre inngrep og at det prinsipper knyttet til anleggsarbeidet med borehull er beskrevet i gjeldende MTA. Disse prinsippene vil være gjeldende også for denne strekningen.



Figur 3 viser omlagt trasé ut fra Litlesotra.

3 Oppsummering

BKK Nett AS har fått konsesjon for de endringer som har vært nødvendig for å etablere prosjektet i tråd med Statens vegvesens planer. Ettersom arealbruken er avklart gjennom konsesjonsbehandlingen av endringssøknaden, ber vi om en avklaring på at beskrivelse av anleggsgjennomføringen slik det fremgår av MTA, herunder løsning for borehull og OPI-kanal vil være gjeldende også for de endringene vi har fått konsesjon på. I så tilfelle vil det ikke være behov for å oppdatere MTA, men BKK Nett AS vil følge kravene til anleggsgjennomføring og istandsetting slik de er beskrevet i MTA, også for de endrede løsningene.