

Norges Vassdrags- og energidirektorat

Deres referanse
201834798Deres dato
[Velg dato]Vår referanse
[000000]Vår dato
21.06.2022

Ny 132 kV Silsand/Brensholmen - til ny trafo ved Botnhamn - Tilleggssøknad II.

1 Tidligere søknader

Vi viser til vår søknad om anleggskonsesjon for en ny 132 kV kraftledning på strekningen Silsand - Botnhamn - Brensholmen sendt NVE den 11-05-2020, og til tilleggssøknad I sendt 01-10-2021, samt uttalelser mottatt i høringen av disse søknadene.

Søknaden er i NVE gitt referansenr.: 2018 34798

Bakgrunnsdokumenter for tilleggssøknad II er:

- 2020-05-11: Troms Kraft Nett AS. 132 kV kraftledning Silsand/Brensholmen – til ny transformatorstasjon ved Botnhamn. Konsesjonssøknad med konsekvensutredning.
- 2021-10-01: Arva AS. Ny 132 kV Silsand/Brensholmen – til ny trafo ved Botnhamn – Tilleggssøknad I. Denne tilleggssøknaden omfatter alternativer for kryssing av Malangen med sjøkabel og framføring av linje til Brensholmen trafo på Kvaløya.
- 2022-04-20: Norconsult AS: 132 kV kraftledning Silsand/Brensholmen. Tilleggssøknad II. Konsekvenser av kraftlinjetrase over Snauheia (SS5).
- 2022-04-27 Arva AS. 132 kV kraftledning Silsand – Botnhamn – Brensholmen. Tilsvar til høringsuttalelser til Tilleggssøknad I. 21 høringsuttalelser med Arva AS' tilsvar fra høringen av Tilleggssøknad I i november 2021.

Det vises for øvrig til dokumenter lagt ut på NVEs hjemmesider:

<https://www.nve.no/konsesjon/konsesjonssaker/konsesjonssak?id=4906&type=A-1>



2 Tilleggssøknad II

På bakgrunn av mottatte høringsinnspill og påfølgende dialogmøter avholdt med Nord-Senja reinbeitedistrikt og NVE, har Arva, i dialog med Nord-Senja reinbeitedistrikt sett nærmere på, og revurdert omsøkte løsninger mellom Silsand og Kjosens i Stønesbotn. Disse revurderingene medfører at Arva nå fremmer denne tilleggssøknaden med følgende endringer av tidligere innsendte søknader:

1. Arva AS søker nå anleggskonsesjon 132kV kraftlinje mellom Silsand transformatorstasjon, over Snauheia og forbi Svartfjellet, til nye Botnhamn transformatorstasjon i Kjosens innerst i Stønesbotn.
2. Traséen sør for Kjosens endres for å redusere konsekvenser for reindriftas flyttlei
3. Traséen mellom Botnhamn skole og Botnhamn justeres slik at den vinkles noe østover, nær eksisterende 22kV linje.
4. Jordkabeltrasé ved Buvika er endret for å unngå sprenging i fjell.
5. Tidligere omsøkt trasé vest for Lysvatnet trekkes
6. Tertiært omsøkt alternativ i tilleggssøknad datert 01-10-2021 med sjøkabeltrasé mellom Stokkvika og Leirkjosens trekkes

Dette innebærer at det nå søkes:

- Konsesjon i henhold til energiloven av 29.06.90, §3-1 for bygging og drift.
- Ekspropriasjonstillatelse i medhold av oreigningsloven av 23.10.59, § 2, punkt 19. Ekspropriasjonstillatelsen skal gjelde retten til å disponere nødvendig grunn for å bygge og drive de elektriske anleggene, herunder rettigheter for all nødvendig ferdse/transport i forbindelse med anlegget.
- Forhåndstiltredelse i medhold av oreigningsloven § 25, slik at arbeidet med det konsesjonsgitte anlegget kan settes i gang før skjønn er avholdt.



3 Nærmere beskrivelse av endret trase – tilleggssøknadens pkt 1-6.

En kartframstilling av endrede traseer samlet er vist i vedlegg 1. I det følgende gjennomgås endret trase – tilleggssøknadens pkt 1-4. (kap 2 foran).

3.1 Tilleggssøknadens pkt 1. Ny trase over Snauheia fram til ny transformatorstasjon i Botnhamn.

Tilleggssøknaden innebærer at tidligere omsøkt linjetrase vest for Lysvatnet trekkes. Det søkes om ny trase over Snauheia som vist med blå linje i figur 3-1.

Traséen beskrevet under punkt 1 i søknadens kap 2 er konsekvensutredet i tilknytning til opprinnelig konsesjonssøknad levert 11-05-2020, og er der omtalt som «SS5 Silsand – Kjosén, over Snauheia».

Tilleggssøknaden innebærer mindre justeringer av traséen over Snauheia sett i forhold til den linjen som ble konsekvensutredet og omtalt i søknad datert 11.05.2020 (svart linje på figur 3-2 til 3-4), og nå omsøkt linje i denne tilleggssøknaden (blå linje i figur 3-2 til 3-4).

Sør for Stønesbotn og fram til ny transformatorstasjon, er det også gjort en justering av tidligere omsøkt trase. Dette er nærmere beskrevet i kap 3.2.



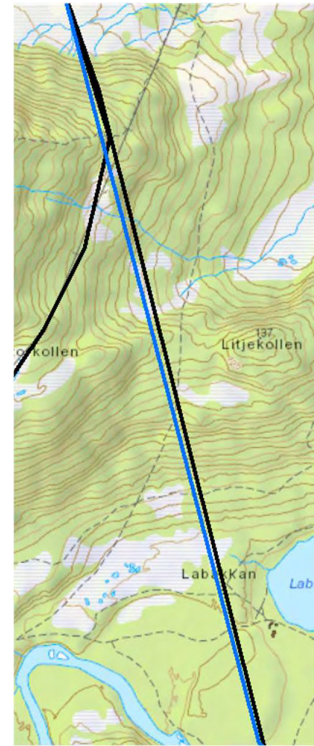
Figur 3-1. Omsøkt linjetrase i tilleggskonsesjon er vist med heltrukken blå linje. Tidligere omsøktlinjetrase – som nå trekkes - er vist med stiplet, rød linje. Kilde; Norconsult.



Figur 3-2. Traseen er flyttet noe lenger øst ved Skognesbotn. På det meste er traséen flyttet ca 196 meter lengre mot øst. Kilde: Norconsult.



Figur 3-3. Ved Nonshøgda er traséen flyttet noe lengre vest. På det meste er traséen flyttet ca 75 meter lengre mot vest. Dette bl.a. for å unngå Skjellelvmyra. Kilde: Norconsult



Figur 3-4. Vest for Litjekollen er traséen justert noe lengre vest. På det meste er traséen flyttet ca 18 meter lengre mot vest. Kilde: Norconsult.

3.2 Tilleggssøknadens punkt 2. Omlegging ved Kjosens - Stønesbotn

Tilleggssøknaden innebærer at tidligere omsøkt linjetrasé ved Kjosens – Stønesbotn (rød stiplet linje) trekkes. Det søkes om ny trasé vist med blå linje i figur 3-5.

Omsøkt linjetrasé er endret innerst i Stønesbotn ved at parallellføring med eksisterende 22 kV linje fravikes, og ny linje legges nærmere veien innerst i Kjosens og høyere i terrenget forbi Størvika.

22 kV linjen på denne strekningen vil kables slik at ny linje enklere kan krysse eksisterende 22 kV-trasé, og gammel ryddegate eventuelt kan benyttes av reindrifta.

På nordøstsiden av fjellet Bukken / Skjellhaugen trekkes ny linjetrasé inn mot fjellfoten for å unngå trasé- og stolpeplassering i myrområdene nord for Bukken. Disse åpne områdene er en viktig passasje for reindriften i området, og en traséføring inn mot fjellet vil gi en mindre landskapsmessig påvirkning. Flytting av linjetraséen nærmere Bukken / Skjellhaugen vil gjøre linjen mer rasutsatt, men dette kan løses ved å gjøre forsterkningstiltak på mastene i dette området.

Over Elverland og Kjosens er linjetraséen lagt nærmere sjøen. Endringen er gjort for å imøtekomme reindriftens behov for å kunne bedre utnytte viktige flytteområder på de åpne myr- og fjellpartiene nord



og vest for Bukkevatnet. Som et avbøtende tiltak vil tiltakshaver her i tillegg bygge en klopp over elva like nord for utløpet av Bukkevatnet.



Figur 3-5. Omsøkt linjetrase i tilleggskonsesjon er vist med heltrukken blå linje. Tidligere omsøkt linjetrase – som nå trekkes - er vist med stiplet, rød linje. Ny omsøkt trafostasjon ved Botnhamn er angitt med rosa firkant. Kilde; Norconsult.



3.3 Tilleggssøknadens punkt 3. Linjetraséen mellom Botnhamn trafo og Gamneset

Reindriften ønsket linjeføring nærmere eksisterende kraftlinje ved Blomli. Det er imidlertid en vedtatt reguleringsplan for bolig i området. Det har derfor ikke vært mulig å justere linjeføringen i dette området mer enn 5 m lengre øst.

Linjetraséen mellom Botnhamn skole og Botnhamn justeres slik at den vinkles mer mot øst slik at den parallellføres med eksisterende 22kV linje. Ved parallell føring med 22 kV-linje, ønskes 20 meter avstand mellom ytterfasene (26,5 meters avstand mellom senterlinjene i ny og eksisterende linje). En slik avstand forenkler montasjearbeidet og gir enklere og sikrere drifts- og vedlikeholdsarbeid.

Tidligere omsøkt linjetrasé (rød stiplet linje) trekkes. Det søkes om ny trasé vist med blå linje i figur 3-6. Omleggingen skjer etter ønske fra reinbeitedistriktet.



Figur 3-6. Omsøkt linjetrase i tilleggssøknadsen er vist med heltrukken blå linje. Tidligere omsøktlinjetrase – som nå trekkes - er vist med stiplet, rød linje. Kilde; Norconsult.



3.4 Tilleggssøknadens punkt 4. Ny kabeltrase ved Buvika. Kvaløya.

Tiltakshaver er kjent med at sjøforsvaret har et øvingsfelt i Malangen og at det er et dumpfelt for ammunisjon i området.

Utlekking av kabel vil skje i dialog med Forsvaret i tidsrom der brukskonflikter med skyte- og øvingsfeltet unngås.

Avgrensningen av dumpfeltet er uklar, og det kan være dumpet ammunisjon fra siste krig i andre deler av Malangen. Arva er klar over risiko knyttet til dumpfeltet. Detaljert kartlegging av trasé vil foretas dersom tiltaket får konsesjon. Det forventes at eventuelle funn av hindringer vil kunne håndteres enten ved at hindringen flyttes/detoneres eller at traséen justeres. Det er ikke gjennomført slik detaljert kartlegging ennå da det er for stor usikkerhet knyttet til om og hvor det vil gis konsesjon til tiltaket.

Tidligere dialog med forsvaret indikert at det er et visst potensial for skade, men at dette er av begrenset omfang som følge av moderate maksstørrelser på dumpede sprenglegemer. Før kartleggingsarbeidet settes i gang, vil det være naturlig å konferere nærmere med Forsvaret om hva som kan forventes å finne og hensiktsmessig strategi for kartlegging og håndtering av risiko-objekter.

Arva har ut fra dette valgt å opprettholde to alternativer for kryssing av Malangen med sjøkabel (j.fr. Vedlegg 1.). Dette ut fra en vurdering av risiko og prosjektets økonomi.

Arva vurderer at alternativet Gamvik – Buvika er foretrukket alternativ med nødvendige justeringer mhp risiko.

Foretrukket alternativ: Malangen krysses i sjøkabel fra Gamvik til Buvika.

Det er enighet med grunneier i Buvika om å justere traseen for ilandføring og opp mot Fv 7764. Dette vil medføre mindre inngrep i form av sprenging av fjell siden kabelen med det nye alternativet kan legges i løsmasser.

Det foreslås å legge kabel etter trasé markert med rød linje på ortofoto. Fra møtepunktet med Leirstrandvegen (Fv 7764), legges kabelen i veiskulderen og veien følges fram til Brensholmen trafostasjon.



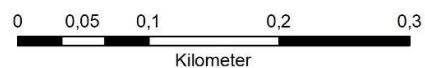
Figur 3-7 Kabeltrase fra landfeste for kryssing av Malangen i sjøkabel, og videre over land fram til Leirstrandvegen Fylkesveg 7764. Kilde: ARVA.



132 kV kraftledning Silsand/Brensholmen, til ny transformatorstasjon ved Botnhamn

Endret trasé ved Buvika - Tilleggssøknad 2

- Omsøkt kabeltrasé
- Tidligere omsøkt trasé som trekkes
- Omsøkt linjetrasé
- Omsøkt sjøkabeltrasé



Dato: 13.06.2022; Bakgrunnskart: Statens kartverk

arva.no

Postadresse: Arva AS – 9291 Tromsø Telefon: 77 60 11 11
E-post: kunde@tromskraft.no Organisasjonsnr.: 979 151 950

Side 10



4 Bakgrunn for endringene

Reinbeitedistriktet, har etter befaring av tilsvarende linje, og vurdering av de utfordringer de allerede opplever, sammenholdt med det de forventer at utbyggingen vil gi av nye utfordringer, kommet til at de

- ikke kan akseptere en linje langs vestsiden av Lysvatnet. Dette skyldes forventet konflikt i forhold til reintrekk langs fjellsiden og beite som er spesielt verdifullt for simler med kalv.
- Reinbeitedistriktet kan heller ikke akseptere opprinnelig omsøkt trasé innerst i Stønesbotn fordi denne forventes å bli en barriere forhold til en kritisk drivingslei mellom østlige og vestlige beiteområder.

Distriktet har imidlertid også kommet frem til at de kan akseptere traséen som tidligere ble utredet lenger øst, over Svartfjellet og Snauheia, under forutsetning av at det gjennomføres avbøtende tiltak i anleggsperioden.

Arva ser at nyere forskning fra Forskningsprogrammet VindVal, publisert i 2021, som blant annet omhandler virkninger av 420 kV kraftledninger på tamrein i Ildgruben dels understøtter Nord-Senja reinbeitedistrikts vurderinger i forhold til hvor og når det kan forventes at konflikt kan oppstå.

I VindVal-rapporten 7012 «Markkonflikt mellan vindkraft och renskötsel» fremkommer det i avsnitt 5.2.2 at reingjetere mener at kraftledningens påvirkninger varierer, kanskje ved at den fremstår som en fysisk barriere når reinen kommer fra høyere liggende områder ned mot kraftlinjen. Reindriften i Ildgruben erfarer at reinen ikke passerer kraftledningen når de vandrer nedover i hellende terreng, og der kraftledningen er lavere i terrenget. Det er også bemerket at dyrene vanligvis er i dette området tidlig på vinteren da koronautladninger kan forekomme pga temperatur og luftfuktighet, og turbulens fra vind også kan være høy. En hypotese er at kraftlinjen fremstår mer som en fysisk barriere når reinen kommer ovenfra og ikke ser at den kan passere under. Det kan imidlertid også være kombinasjonen av flere forhold, som vind- og/eller værforhold som gir korona, samt en smal passasje som gjør drivingen vanskelig.

De samme utfordringene oppleves ikke i åpnere terreng.

Arva vil understreke at nevnte forskningsresultater gjelder en vesentlig større kraftlinje enn den som her er omsøkt, og da også på et vesentlig høyere spenningsnivå, som blant annet tilsier helt andre forekomster av koronastøy. Men hypotesen om barriereeffekter i hellende terreng anses å kunne være relevant også for dette prosjektet i og med at linjen, uavhengig av dimensjoner, kan tenkes å tolkes som en fysisk hindring av reinen. En slik eventuell barriereeffekt er mest relevant for traséen langs Lysvatnet og områdene innerst i Stønesbotn, hvor opprinnelig omsøkt linje ligger i sidebratt terreng og stedvis nær annen eksisterende infrastruktur.

Omsøkte endringer bunner altså i en endret konfliktvurdering i forhold til reindriften. Ny omsøkt trasé søker å unngå denne typen barriere-effekter både gjennom traséjustering, bruk av langspenn for å redusere behov for ryddegata (og traséens synlighet). Kabling av 22 kV-linjen i det aktuelle området gjør det teknisk sett lettere å bygge 132 kV linjen i ny trasé, og legger til rette for at reindriften bedre kan benytte ryddegata.

Ved Botnhamn skole ble det i første tilleggssøknad gjort en justering av omsøkt trasé for å komme bort fra skolens friluftsområde. Traséen ble da sideforskjøvet over en lengre strekning, noe reindriften har protestert på. Det er derfor nå søkt om en justering der traséen nord for skolen vinkles tilbake mot opprinnelig omsøkt trasé, for å redusere ulempene for reindriften, mens hensynet til skolen fortsatt ivaretas.

Vi vedlegger reinbeitedistriktets innspill datert 23. mai 2022 som oppsummerer dialogen med reinbeitedistriktet. Vi viser til vedlegg 2.



5 Konsekvensvurdering av endringene

Den nye omsøkte kraftlinje-traséen er, som tidligere nevnt, utredet i tilknytning til opprinnelig konsesjons-søknad, og da omtalt som «Senja sørlig alternativ 5» eller SS5. I de opprinnelige konsekvensvurderingene kom dette alternativet best ut for de fleste tema med unntak av reindrift, hvor de negative konsekvensene ble vurdert som svært store.

5.1 Arealbruk

Da ny omsøkt linje er marginalt kortere enn tidligere omsøkt, vil også beslaglagt areal bli marginalt lavere, men berører samtidig andre arealkategorier. Ny trasé berører ikke vernede skogområder, men går gjennom barskog med høy bonitet. Avstand til bebyggelse vil bli noe kortere ved Skognesbotn (figur 3-2), ved Stønesbotn-Kjos (figur 3-5) og ved Botnhamn (3-6).

5.2 Landskap og visuelle virkninger

I Nasjonalt referansesystem for landskap ligger området i Landskapstypen «Fjordbygdene i Nordland og Troms». Denne landskapstypen har en sammenhengende utstrekning fra Velfjorden i sør til Kvænangen i nord.

Traseen (SS5) deler seg fra omsøkt trase (SS2/SS3) øst for Kvannåsen. Videre nordover krysses dalen vest for Tømmervatnet og Svartfjell før den krysser lia opp mot Snauheia. I skogbeltet opp mot fjellet, vil det være nødvendig å rydde skog i ca 30 m brede ryddegater for traseen.

Over Snauheia og videre nordover mot Nonsheia, vil traseen gå i et kupert terreng i høgdelaget ca 200-350 moh. Ved passasjer av åpne fjellområder – som over Snauheia – vil traseen være godt synlig.

I konsekvensvurderingen i tilknytning til konsesjonssøknaden (2020-05-11) kapittel 6 er landskapet over Snauheia (alt SS5) gitt «stor verdi».

Det er i konsesjonssøknadens (2025-02-11) kap 6.4 foreslått avbøtende tiltak.

5.3 Kulturminner og kulturmiljø

I Miljødirektoratets database «Miljøbase» er det vist registrerte kulturminner og kulturmiljø. Det er bare noen få registreringer som foreligger i nærheten av traseen og ingen som berøres direkte.

Kulturminner og kulturmiljø er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 7. Her er områdene i dalen ved Tømmervatnet og Svartfjell gitt «noe verdi». Traseen over Snauheia og videre nordover mot Nonsheia er ikke gitt verdi.

Traséen er vurdert som beste løsning mhp fagområde «kulturminne og kulturmiljø».

5.4 Friluftsliv

I Miljødirektoratets database «Miljøbase» er det vist registrerte friluftsområder. Her er fjellområdet mellom Snauheia og nordover mot Nonshøgda registrert som «Ikke verdisatt friluftsområde». Området langs vassdraget Lysvatnet og Lyselva ned mot Lysebotn er registrert som «viktig friluftsområde». Dette er sannsynligvis i tilknytning til ferskvannsfiske og merket tursti øst for Lysvatnet inn mot Nord-Heggedalen i verneområdet.

Friluftsliv er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 8. Her er fjellområdene fra Snauheia og nordover mot Nonshøgda gitt i hovedsak «noe verdi». Områdene mellom Lysebotn og Stønesbotn er gitt «middels verdi».

Det påpekes her at alternativ SS5 vil krysse Lysebotn-vassdraget to ganger og det vil være nærføring til hytteområder ved Lysebotnvatnet. Ut fra bl.a. dette er alternativ SS5 rangert som minst foretrukne alternativ. Det for øvrig lite som skiller de ulike trase-alternativene mhp fagområde friluftsliv.



5.5 Naturmangfold

Berggrunnen i området Snauheia – Nonshøgda består av granittisk og granodiorittisk gneis (NGU-Berggrunngelogeologisk kart). Dette er bergarter som ved forvitring gir et tynt, næringsfattig jordsmonn og derved et redusert grunnlag for biologisk mangfold.

Traseen over Snauheia berører ikke Heggdalen naturreservat.

Det er i lia øst for gården Svartfjell registrert høgstaude-bjørkeskog. Dette er en høyproduktiv naturtype som er ganske vanlig i sørvendte ller i lavlandet i Nordland og Troms. Traseen over Snauheia vil tangere ytterkanten av denne naturtypen.

Naturmangfold er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 9. I tilknytning til SS5 påpekes det her i kap 9.1. et økologisk funksjonsområde i Skjelleldalen (ØFO2) som vurderes å være et viktig funksjonsområde for vadefugl. I tillegg vises det til et landskapsøkologiske funksjonsområde i Heggdalen/Snauheia/Skjelleldalen (LØO1). Alternativ SS5 vil tangere dette området, men er trukket noe bort fra området j.fr. figur 3-3.

På strekningen Silsand-Kjosan anbefales alternativet over Snauheia (SS5), som totalt sett vil innebære færrest inngrep i områder med viktige naturverdier (kap 9.4.).

På strekningen nord for fjellet Bukken og fram til ny trafostasjon ved Botnhamn, vil endring av linjetraséen ikke innebære en endring av situasjonen vurdert ut fra naturmangfold.

5.6 Reindrift

Reindrifter vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 10.

Alternativ SS5 er her vurdert som dårligst rangerte alternativ ut fra det kunnskapsgrunnlag som forelå ved utredningstidspunktet. Vi viser her til de vurderinger som er gjort i samråd med Nord Senja Reinbeitedistrikt (kapittel 4). Hensynet til reindriftens synspunkter, reindrifutøvernes lokalkunnskap og nyere forskning har vært den viktigste årsaken til at det nå søkes endret linjetrasé i ny tilleggssøknad (tilleggssøknad II).

Ny vurdering i henhold til nyeste forskning på temaet rein og kraftlinjer, gjør at konsekvensen for reindrift uten avbøtende tiltak er mellom middels og stor negativ konsekvens. Men, med avbøtende tiltak (særlig i anleggsfasen) vurderes konsekvensen å kunne reduseres til mellom liten og middels konsekvens.

På strekningen nord for fjellet Bukken og fram til ny trafostasjon ved Botnhamn, vil endring av omsøkt linjetrasé gi en bedring av situasjonen vurdert ut fra reindriftnæringens arealbehov i området.

Avbøtende tiltak;

- Endelig plassering av stolper mv i linjetraséen avklares etter befaring med Reinbeitedistriktet
- Det bygges en kløpp over elva nord for Bukkevatnet.

5.7 Nærings- og samfunnsinteresser

Nærings- og samfunnsinteresser er vurdert i konsesjonssøknaden (2020-05-11) kapittel 11.

Det forventes beskjedne endringer i samlede konsekvenser for nærings- og samfunnsinteresser, utover det som allerede er omtalt under reindrift. Ny trasé vil endre hvem som blir berørt, som grunneier, skogeier, eiere av boliger og fritidseiendommer, rettighetshavere med beiterett etc.

Anleggsveier og evt riggområder bør plasseres slik at de kan gjenbrukes av grunneiere som adkomstveier til skogbruk, beitebruk og evt lunneplasser.

På strekningen nord for fjellet Bukken og fram til ny trafostasjon ved Botnhamn, vil endring av omsøkt linjetrasé berøre et masseuttak ved Elverlandet.



5.8 Elektromagnetiske felt

Elektromagnetiske felt er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 12. Aktuell linjetype er trefaset linje i flatt oppheng fordelt på to stolper. Vi viser her til konsesjonssøknadens kap 2.6.1. for nærmere beskrivelse av mastetype. Med flatt oppheng er grenseverdien for magnetfeltet under 0,4 mikro Tesla ved 40 meter på hver side av linjen regnet fra midtfasen.

Følgende hus ligger under 40 meter fra midtfasen for omsøkt linje;

Adresse:	Type hus:
Laukvikveien 59	Bolig
Stønesbotnveien 630 A	Fritidsbolig
Stønesbotnveien 630 C	Fritidsbolig

Ved passering vest for Lysbotnvatnet / Sjyvatnet, vil linjetraséen passere fritidsboliger ved Labakkan, men ikke nærmere enn 40 meter.

Vi viser for øvrig til opprinnelig konsesjonssøknad kap 5.3.

5.9 Forurensning

Elektromagnetiske felt er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 13. Endringene i trasevalg innebærer ingen endring i forhold til forurensning.

5.10 Sikkerhet og beredskap

Sikkerhet og beredskap er vurdert i opprinnelig konsesjonssøknad (2020-05-11) kapittel 14. Endringene i trasevalg innebærer ingen større endringer i forhold til sikkerhet og beredskap, men det må påregnes økt fare for ising på strekningen Snauheia-Nonshøgda for alternativ SS5.



5.11 Oppsummering. Forenklet oversikt; konsekvensvurdering

En forenklet oversikt over de vurderinger som er gjort av konsekvenser av endringene som framkommer foran, oppsummeres i tabellen under.

Vurderingene er sett i forhold til den linjetrasé som nå frafalles (rød stiplet linje, figur 3-1 til 3-6).

Denne vurderingen bygger på Miljøverndepartementets [veileder](#) T-1493 om konsekvensutredninger av kommuneplanens arealdel. Hvert utredningstema er vurdert med en fargekode for hvert delområde. Fargekoden følger figur 5-1.

α	liten negativ, ingen eller positiv konsekvens
α	middels eller usikker negativ konsekvens
α	stor eller svært stor negativ konsekvens

Figur 5-1 Fargekoder – vurdering av konsekvens. Kilde; Miljøverndepartementets veileder T-1493.

Utredningstema:	Delområder:		
	1: Ny trase over Snauheia	2. Omlegging ved Kjosén – Stønesbotn	3. Botnhamn
Arealbruk			
Landskap og visuelle virkninger			
Kulturminner og kulturmiljø			
Friluftsliv			
Naturmangfold			
Reindrift	Liten / Middels		
Nærings- og samfunnsinteresser			
Elektromagnetisk felt			
Forurensning			
Sikkerhet og beredskap			



6 Vedlegg

6.1 Vedlegg 1. Oversiktskart





Med vennlig hilsen
Arva AS

Per-Tore Storelvmo

Per-Tore Storelvmo
Prosjektleder
Tlf 47484148