

NVE  
Miljøtilsynet

**Deres ref.:**  
Vebjørn Schiager

**Vår ref.:**  
523208301/Søknad om godkjenning av nye adkomsttraseer og  
riggområder

**Dato:**  
2025-02-13

## ► **Ny 132 kV-ledning Ølen – Våg – Bratthammar. Søknad om godkjenning av nye adkomsttraseer og riggplasser**

I tilknytning til bygging av ny 132 kV-ledning Ølen – Våg – Bratthammar har Fagne behov for noen nye adkomsttraseer og et par riggplasser, samt mulighet for utflyging av materiell og utstyr med helikopter fra noen flere riggplasser.

I henhold til påfølgende redegjørelse søker Fagne om tillatelse til å ta i bruk 3 adkomsttraseer, 2 nye riggplasser og bruk av helikopter fra 4 riggplasser.

## Ny riggplass og atkomst til mastepunktene 115 og 116



Figur 1. Lokalisering av mast 115 og 116 er markert i rød sirkel.

I forbindelse med adkomst til mastepunktene 115 og 116 var det opprinnelig planlagt delvis kjøring i rettighetsbelte. Entreprenør ønsker å benytte eksisterende traktorveier/kjørespor for å ta seg til mastepunktene. Eksisterende traktorveier/kjørespor er vist i figur 2. Dette medfører mindre terrengkjøring og gjør det enklere å ta seg til punktene.

Ny riggplass kommer til erstatning for riggplass 29 (til venstre på figur 2). Det foreligger avtale med grunneier om bruk av riggplassen.

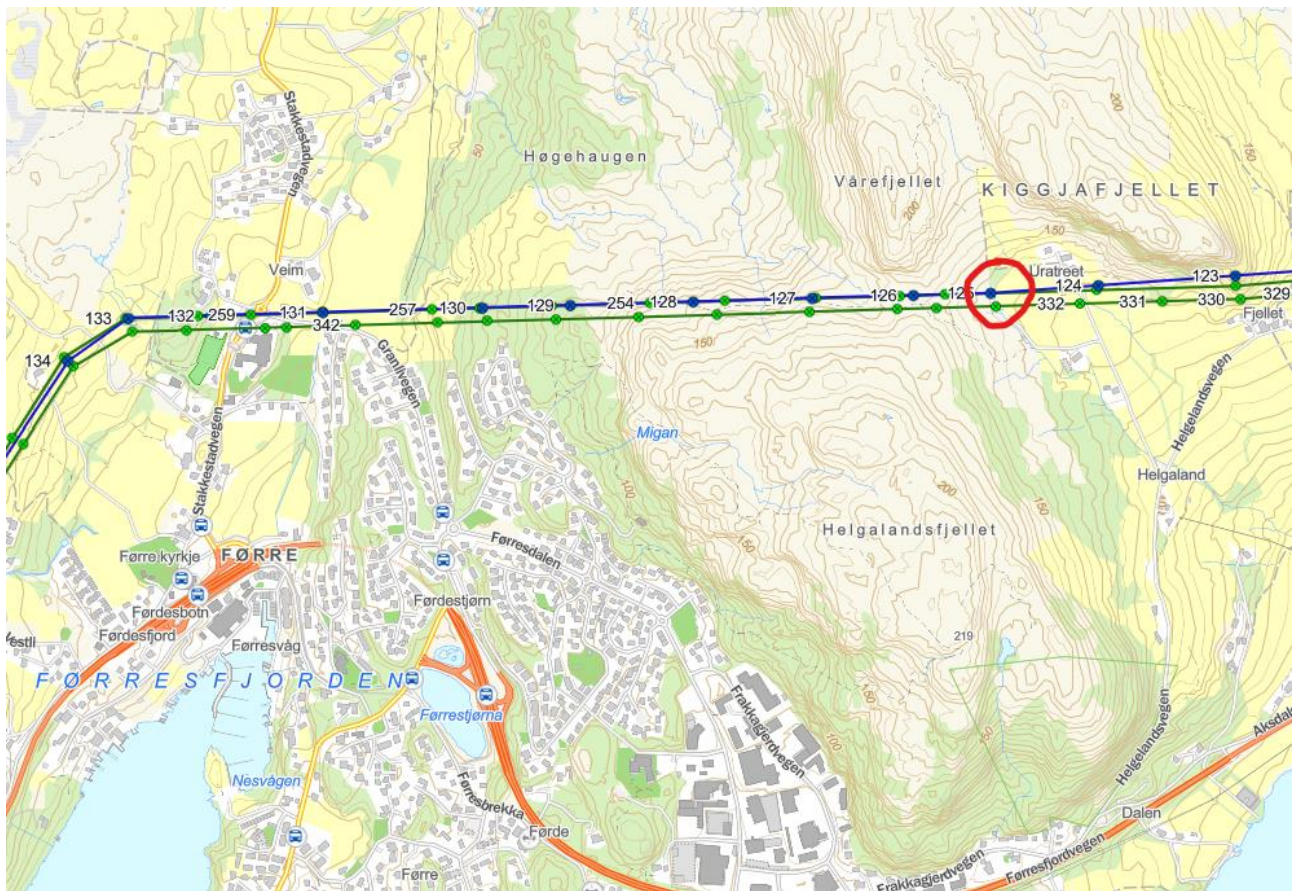
Området skal brukes som det er uten behov for opparbeidelse. Ingen kjente natur eller miljøregistreringer i området som berøres. Området er kartlagt (§9-registreringer) for kulturminner.

Grunneier har ingenting mot bruk av veiene. Se vedlagt grunneieravtale.



Figur 2. Nye atkomsttraseer til M115 og M116 er markert med gul markering. Nytt riggområde med rødt rektangel.

## Adkomst til mastepunkt 125



Figur 3. Lokalisering av mast 125 er markert med rød sirkel.

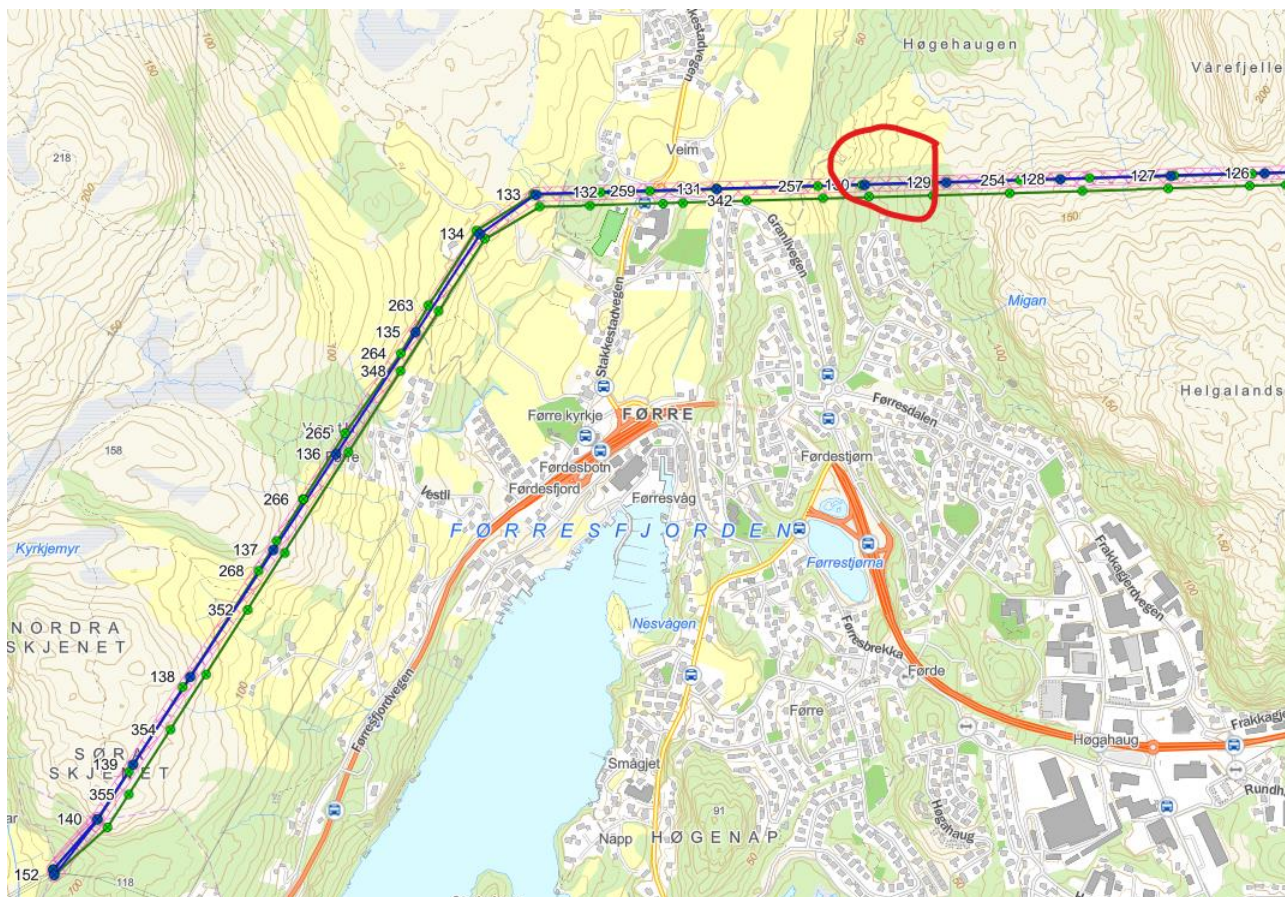
Veg 66B er ikke tegnet helt fram til ledningstraseen på MTA-kartene. Det er ønskelig å kunne kjøre helt fram til ledningstraseen, en forlengelse av vei 66B med ca. 100 meter. se figur 4. Det går et kjørespor på vestsiden av jordet, som brukes til landbruksformål, som er planlagt brukt. Kjøresporet berører ingen kjente natur eller miljøverdier.

Avtale med grunneier er vedlagt.



Figur 4. Atkomst til mast 125/333 er gulmarkert.

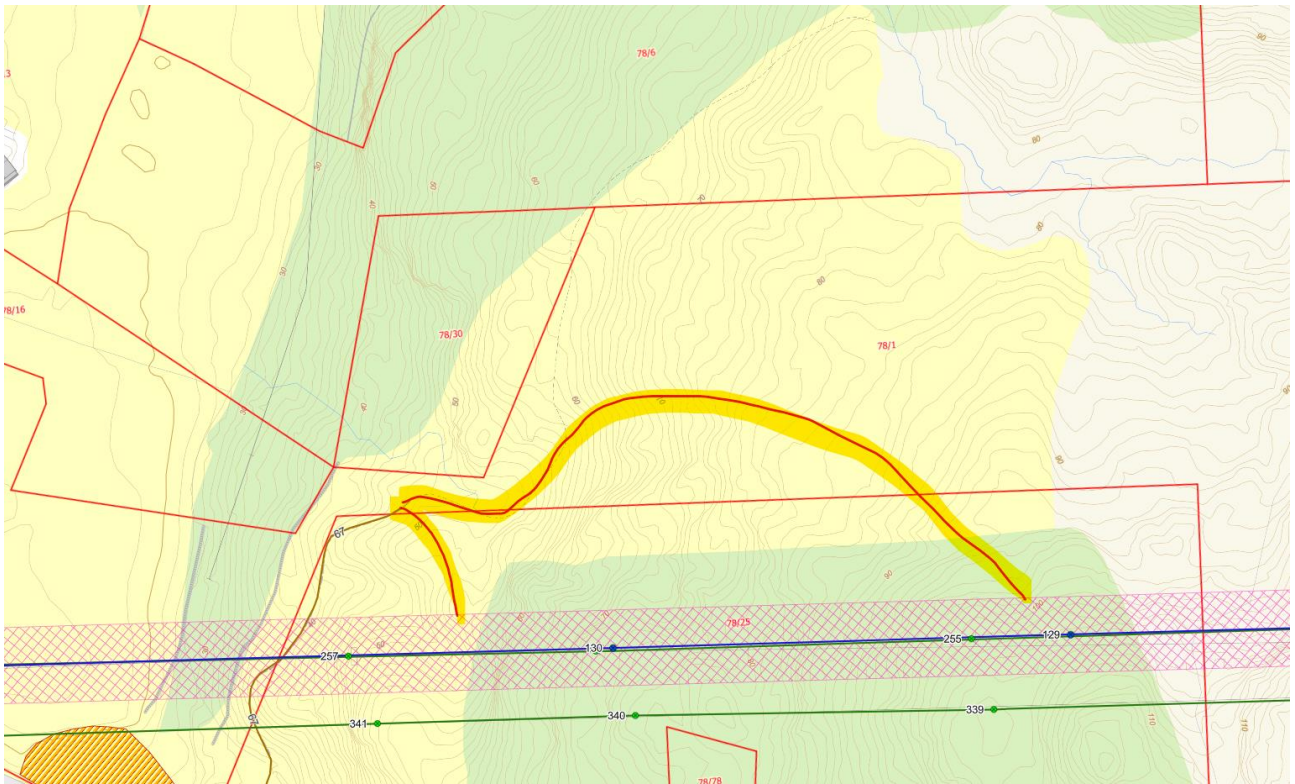
## Ny adkomst til mastepunktene 129 og 130



Figur 5. Område for nye atkomst til mast129 og 130 markert med rød sirkel.

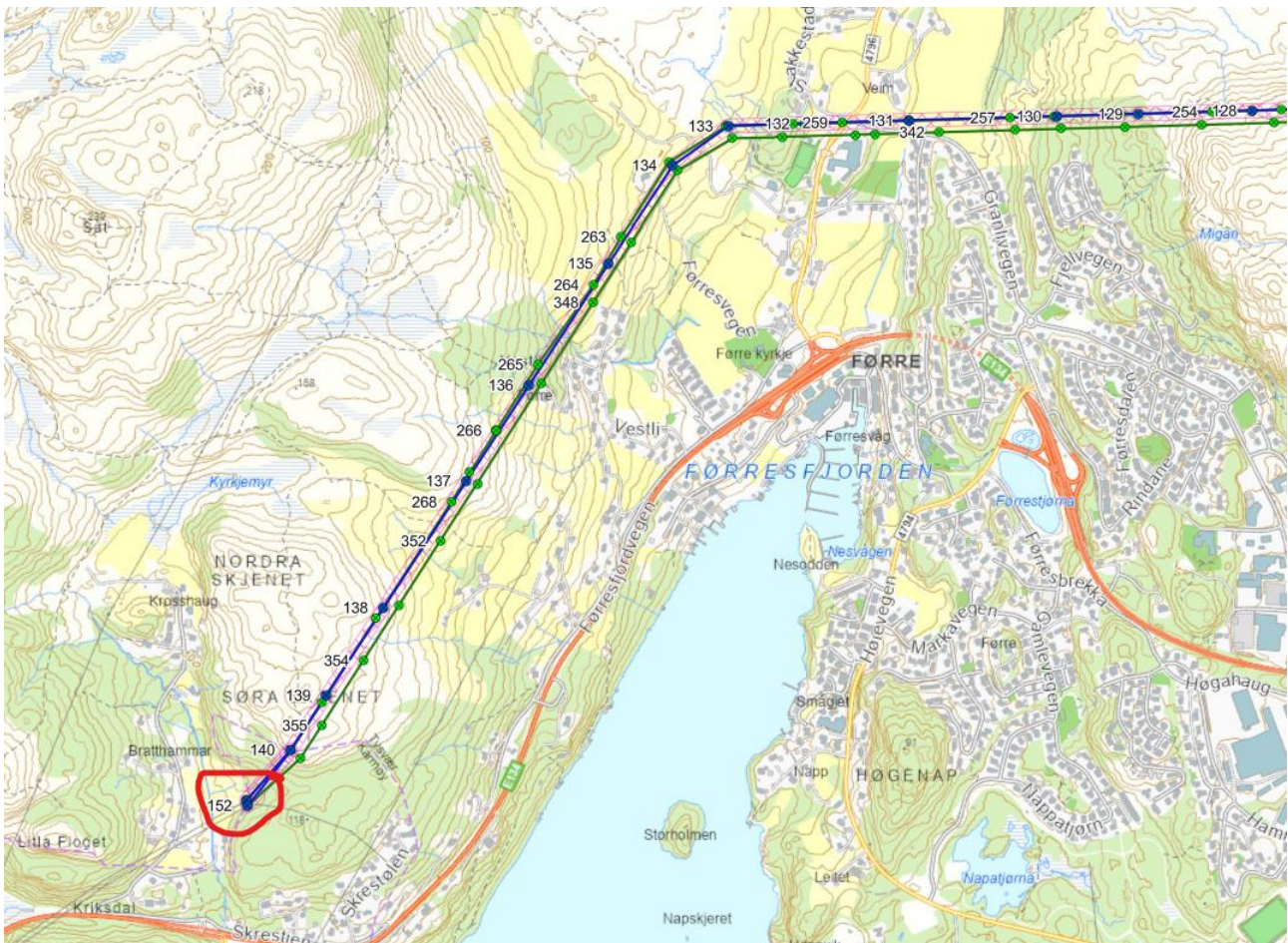
I MTA er det planlagt å ta seg frem til mastepunktene 129 og 130 via rettighetsbelte til ledningene. Terrenget innenfor dette område er krevende å ta seg frem i uten å hugge ned skog, som kan stå. Det er derfor ønskelig å bruke eksisterende traktorveg (67) så langt det er mulig, og derfra videre i ny terrengtrase, se figur 6.

Grunneieravtaler ligger vedlagt.



Figur 6. Nye adkomster til mast 129 og 130 er markert med rød strek og gul markering.

## Ny vinsjplass mast 141/152

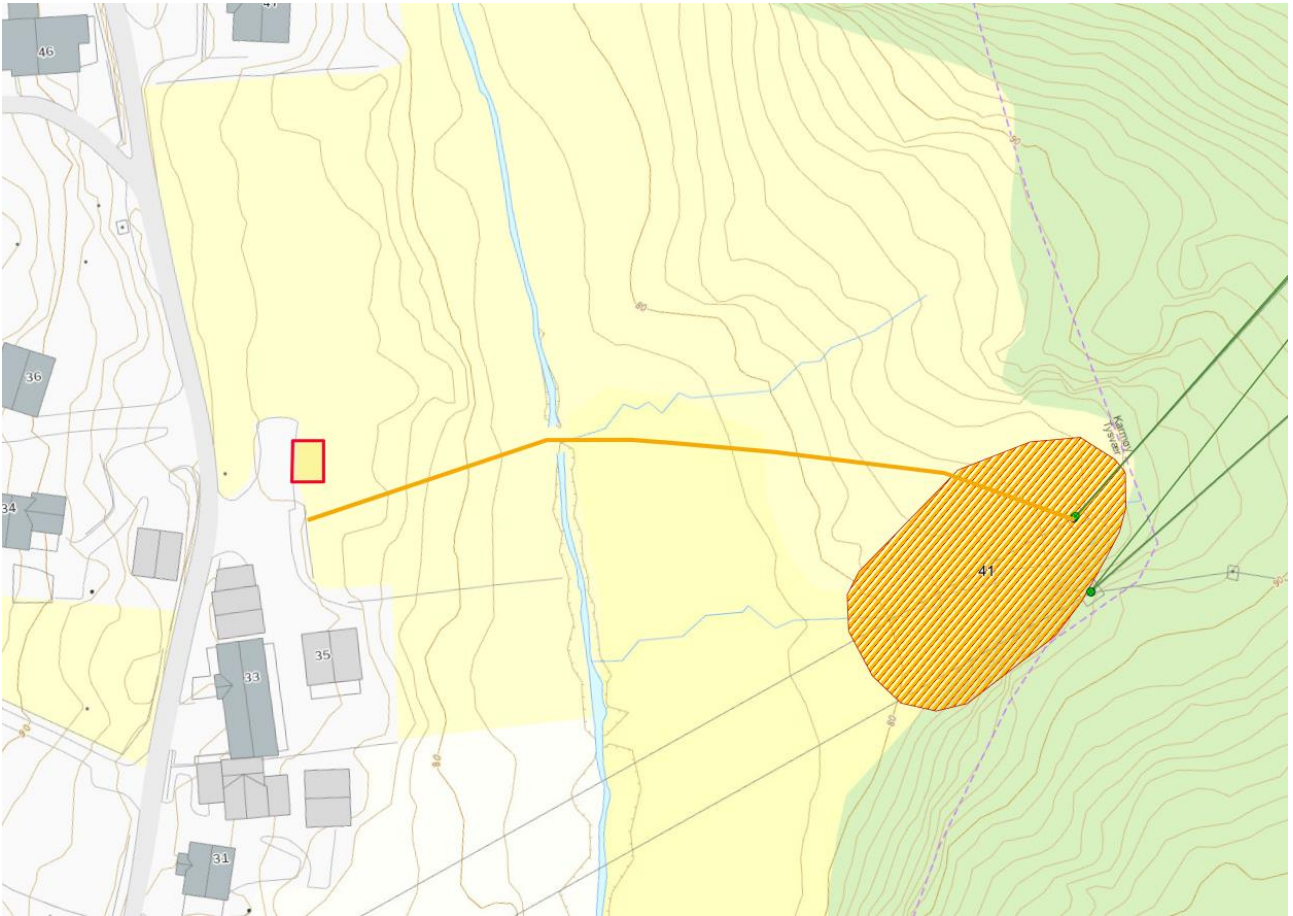


Figur 9. Lokalisering av mast 141/152.

Det søkes også om ny riggplass som skal brukes til vinsjeplass under strekking av linene. Ny riggplass vil erstatte riggplass 41 i enden av ledningene. Bruk av godkjent riggplass vil kreve opparbeidelse av arealet, i tillegg til at adkomsten er utfordrende. Ny riggplass tar i bruk et areal på ca. 35 m<sup>2</sup> øst for eksisterende parkeringsplass. Se figur 10. Arealet utenfor parkeringsplassen vil ikke bli opparbeidet.

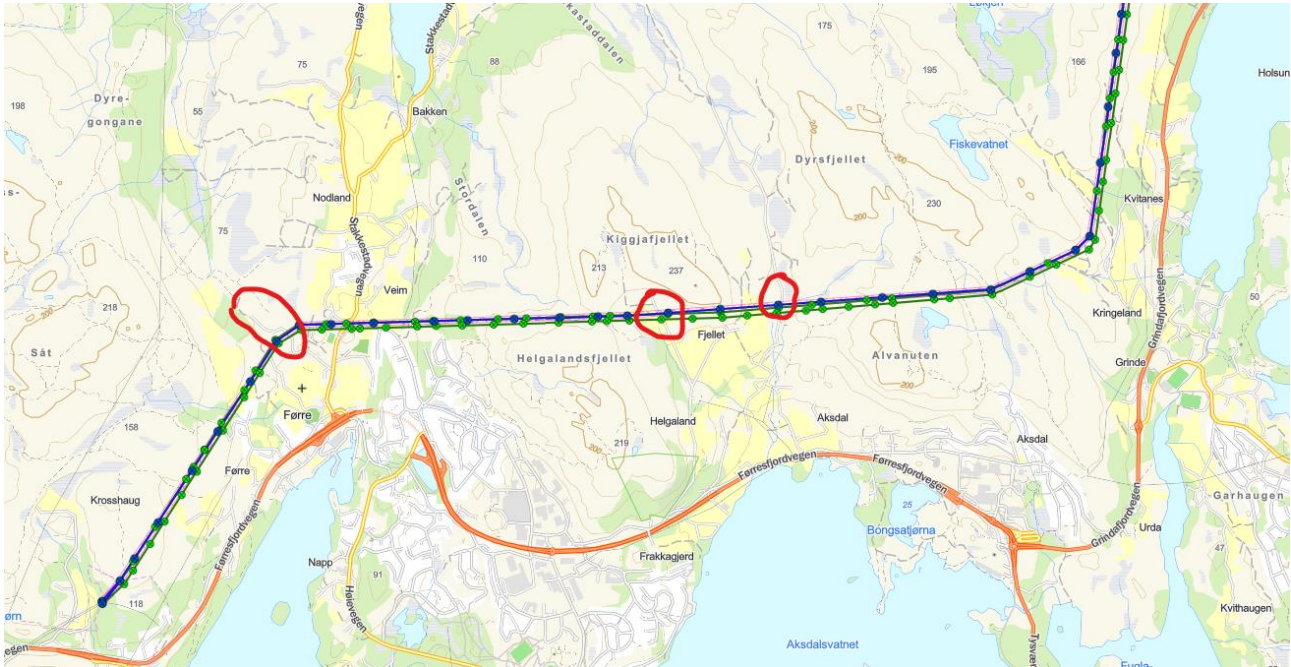
Grunneieravtale vedlagt.





Figur 10. Ny vinsjpass tegnet inn med rød firkant.

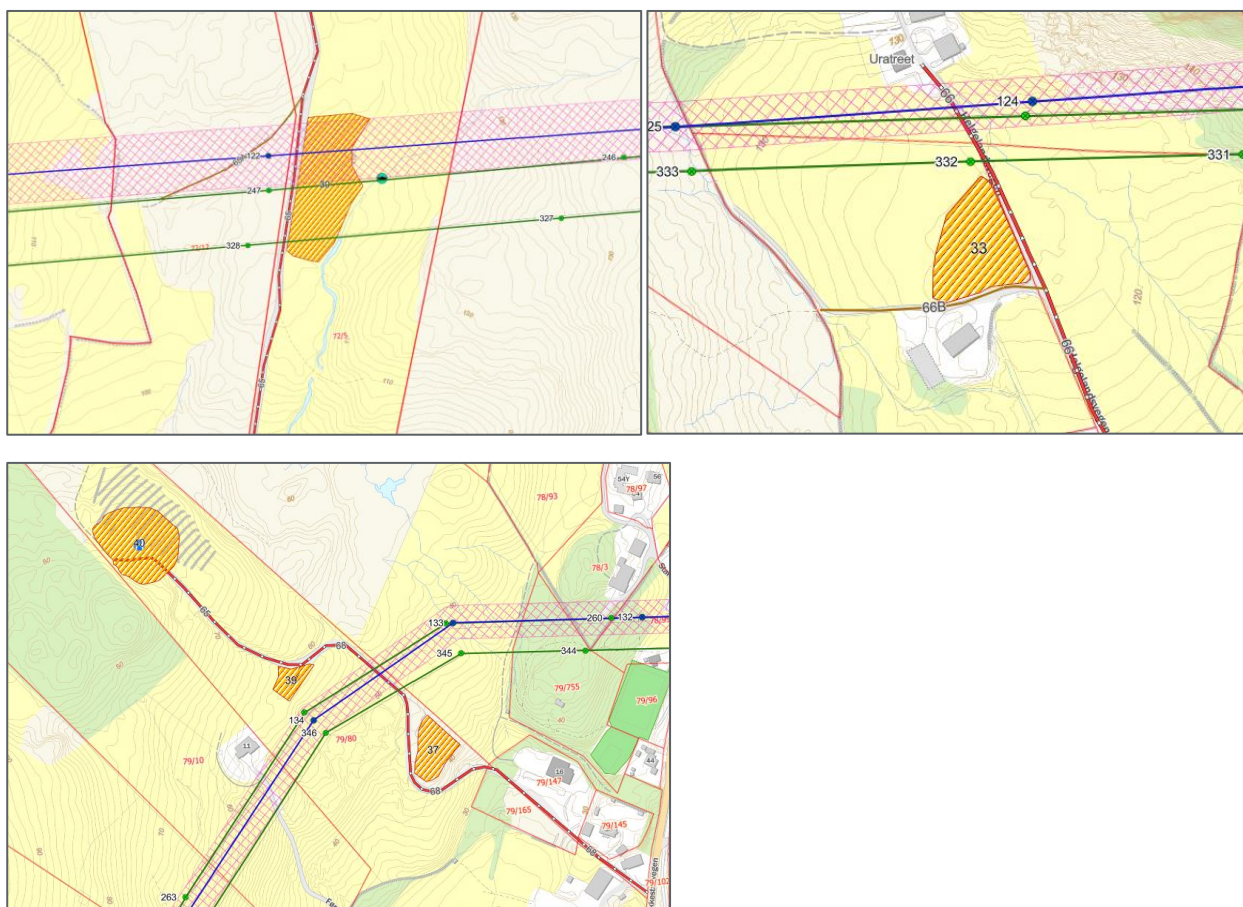
## Tillatelse til helikopterbruk ved riggplasser



Figur 11. Lokalisering av riggplasser det søkes om tillatelse til helikopterbruk.

Grunnet mange avsidesliggende mastepunkt i prosjektet er helikopter mye benyttet for å frakte materiell og utstyr til mastepunktene. Den siste stålleveransen og fremdriften i prosjektet gjør også at det er mulig å premontere mange master, samtidig som arbeid med utflyging av betong til fundamenter og riving av eksisterende ledninger pågå. Det gjør at det er behov for mer riggplass for å få en god fremdrift og unngå lange etapper med helikoptertransport. Det søkes derfor om tillatelse til helikopterbruk, fra flere riggplasser enn angitt i MTA. Det gjelder riggplass, 30, 33, 37 og 39.

Planene er forelagt grunneiere og naboer til riggplassene og det er ikke motforestillinger til bruk av helikopter fra riggplassene.



Figur 12. Rigglass 30, 33, 37 og 39 hvor det søkes om tillatelse til helikopterbruk.

For å få oversikt over planområdet og hvor de enkelte tiltakene ligger henvises det til kartinnsynsløsningen; <https://norconsult.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=59fb49b8749d456ba3da3abfa2bc013c>

Hvis det er spørsmål eller behov for mer informasjon så ta kontakt.

Med vennlig hilsen

Kai Nyttakk  
Miljørådgiver

Vedlegg