

Luftfartstilsynet
PB 243
8001 BODØ

Saksbeh./tlf.nr.: J.O. Bjerke/22903347
Deres ref./Deres dato:
Vår ref.: 2684329
Vår dato: 02.01.2018

Søknad om dispensasjon fra krav om konsesjon

NVE har tildelt Statnett anleggskonsesjon etter energiloven for bygging av 420 kV kraftledninger mellom Sauda og Lysebotn. Anleggsarbeidet vil foregå i perioden januar 2018 – desember 2022.

I henhold til luftfartsloven § 7-5 og forskrift om konsesjon for landingsplasser (heretter BSL E 1-1) § 19 søker Statnett om dispensasjon fra krav om konsesjon for å anlegge, drive og inneha helikopterplasser i kommunene Sauda, Suldal, Hjelmeland og Forsand i Rogaland. Kommunene berøres av Statnetts planlagte bygging av ny 420 kV kraftledning med tilhørende transformatorstasjoner på strekningen Sauda - Lysebotn.

1. Kort om Statnett SF

Statnett er et statsforetak opprettet i medhold av statsforetaksloven. Foretaket har ansvar for å utvikle og drifte kraftnettet slik at det til enhver tid møter de kravene samfunnet har til energisektoren. Statnett eier og driver sentralnettet i Norge, som kan beskrives som riksveiene i norsk strømforsyning. Statnett har det nasjonale ansvaret for overføring av strøm og for å sørge for at strømproduksjon og strømforbruk er i balanse. Firmaattest for Statnett SF følger vedlagt.

2. Bruk av helikopter i kraftledningsprosjekter

Som en del av anleggsarbeidet planlegges bruk av helikopter til transport av mannskap og materiell. Begrunnelsen for helikopterbruk er krevende og uveisomt terreng langs traséen og et mål om å redusere veibygging, terrengtransport og terrengskader. Bruk av helikopter er også den mest effektive metoden for å montere master og strekke liner. For effektiv drift og minimering av flyavstander og tidsbruk, planlegges etablering av midlertidige helikopterbasert.

Disse kan enten ligge i tilknytning til baseplasser for lageromlastning fra bakketransport til lufttransport, montering av mastestål og utflyvning av materiell og personell til masteplassene i ledningstraseen, eller som plasser for mottak ute i terrenget. Arealene opparbeides midlertidig, vanligvis med et bærelag av pukk og grus, eller det benyttes eksisterende arealer som lunneplasser for tømmer eller etablerte steintipper. Arealene tilbakeføres som regel etter bruk.

Arbeidene med utgangspunkt i helikopterplasser skjer periodevis. En helikopterplass kan benyttes i forbindelse med fundamentarbeider, for deretter å ligge ubrukt i en periode mens arbeider gjennomføres andre steder langs etter ledningstraseen. Baseplassen og helikopterplassen kan deretter bli tatt i bruk igjen til montering av masteseksjoner og utflyvning av seksjoner til den enkelte mast. Ofte vil helikoptertransport foregå ved at lasten hukes på og av uten at helikopteret lander. Oppstilling av helikopter og midlertidig lagring av drivstoff vil kunne forekomme. Det er ingen ensartet bruk av baseplasser for helikopterlanding, og trafikkbelastningen skjer gjerne periodevis.

Statnett legger til grunn at en baseplass likevel blir å anse som en landingsplass, og dermed omfattes av reglene i BSL E 1-1. Dette selv om det ikke etableres en landingsplass med tilhørende fasiliteter.

Alle helikopterplassene som omfattes av denne søknaden er av midlertidig karakter, og skal utelukkende brukes i forbindelse med bygge- og anleggsvirksomheten.

3. Behov for dispensasjon

Bruk av helikopter i Statnetts prosjekter omfattes av unntaket i BSL E 1-1 § 4 nr. 1 bokstav d; *Landingsplass i forbindelse med bygg- og anleggsvirksomhet hvor landingsplassen ikke blir benyttet i mer enn ett år.*

For større kraftledningsprosjekter vil bruken av enkelte helikopterlandingsplasser foregå over flere år, og det søkes derfor dispensasjon fra konsesjonsplikten etter luftfartsloven § 7-5.

4. Forhold som tilsier at "særlige grunner foreligger"

Omfattende konsesjonsbehandling etter energiloven

Alle større kraftledningsprosjekter behandles etter energiloven og etter konsekvensutredningsbestemmelsene i plan- og bygningsloven. I tillegg kommer annen sektorlovgivning til anvendelse.

For Statnetts kraftledningsprosjekter gjelder det unntak fra plan- og bygningsloven, slik at bestemmelsene om reguleringsplaner og byggesaksbehandling ikke kommer til anvendelse, jf. pbl. §3 annet ledd.

Statnetts konsesjonssøknader underlegges en omfattende behandling etter energiloven, hvor interessene til allmenheten, lokale, regionale og flere statlige myndigheter samordnes og avveies før det fattes vedtak. Alle interessenter inviteres til å komme med synspunkter på planene. Det holdes folkemøter og befaringer som en del av konsesjonsbehandlingen. Høringsuttalelser inngår i myndighetenes beslutningsgrunnlag, og når det gis konsesjon er tiltaket i henhold til energiloven funnet å være samfunnsøkonomisk rasjonelt. For bygging av gjeldende kraftledning ble endelig konsesjon gitt ved Norges vassdrags- og energidirektorats vedtak av 30. juni 2016. Den omfattende vurderingen av prosjektet som ble gjort i forbindelse med konsesjonsbehandlingen må etter Statnetts vurdering tillegges vekt i vurderingen av om dispensasjon skal gis.

Miljø-, transport-, og anleggsplan, (MTA-plan)

Som vilkår i konsesjon etter energiloven § 3-1 stilles det krav om at Statnett skal utarbeide en detaljert miljø-, transport-, og anleggsplan før anleggsarbeidene starter opp. MTA-planen beskriver hvilke hensyn som skal tas til natur, miljø og samfunn under bygging og drift av kraftledningen. NVE stiller vilkår om at MTA-planen i det enkelte prosjektet skal utarbeides i dialog med berørte kommuner før Statnett sender planen inn til NVE for godkjenning.

Restriksjoner på helikopterbruk kommer gjerne som innspill fra dialogen med den aktuelle kommunen. Det er bl.a. knyttet restriksjoner til bruk av helikopter i hekketiden for sårbare fuglearter der disse finnes i nærheten av anleggsområdene. MTA- planen for Sauda – Lyse finnes på Statnetts hjemmesider: <http://www.statnett.no/Nettutvikling/Sauda-Lyse/>.

Eier- og rettighetsforhold

Nødvendige tillatelser til bygging og drift av kraftlinjen, samt tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter ble gitt ved NVEs vedtak om samtykke til ekspropriasjon av 13. juni 2016. Ekspropriasjonstillatelsen dekker også areal for baseplasser og helikopterlandingsplasser. Kopi av konsesjonsvedtaket ligger som vedlegg 2. Ekspropriasjonstillatelsen dekker alt nødvendig areal for helikopterplasser. Dersom det skulle være behov for å etablere ytterligere helikopterplasser som ikke er omfattet av ekspropriasjonstillatelsen, vil det fremforhandles minnelige avtaler med rettighetshavere om midlertidig bruk av aktuelle arealer. Berørte grunneiere gis kompensasjon for bruken av arealet. Hensynet til den enkelte grunneier er derfor ivaretatt, hvilket også taler for at dispensasjon kan gis.

Miljøutredning

Statnett har som ledd i konsesjonsbehandlingen utredet prosjektet i tråd med plan- og bygningslovens regler for konsekvensutredning. Vesentlige virkninger for miljø, natur og samfunn er utredet.

Konsekvensutredningen for Sauda – Lyse kan lastes ned fra Statnett sine hjemmesider:

<http://www.statnett.no/Nettutvikling/Sauda-Lyse/>.

Konsekvensene av støy fra helikopterbruk er ikke vurdert særskilt, og det er ikke gjort beregninger av støyforhold knyttet til nærmeste bebyggelse for den enkelte landingsplassen. Bakgrunnen for dette er først og fremst at anleggsarbeidet er midlertidig. Det inngås som hovedregel avtale med berørte grunneiere, herunder om kompensasjon for erstatningsbetingende støyulemper. Naboer som ikke er direkte berørt kan i henhold til alminnelige regler kreve erstatning dersom det foreligger erstatningsbetingende støyulemper.

For å begrense støybelastningen, skal anleggsaktivitet kun foregå i perioden mellom kl. 07.00 -19.00 mandag til fredag og kl. 07.00-17.00 lørdager i henhold til MTA-planen. Beboere og andre berørte i området vil bli varslet i forkant ved særlig støyende aktiviteter. Anleggsaktiviteter på søndager og helligdager skal unngås. Helikoptertrafikk berører fire områder nær spredt bebyggelse; Birkelandsmoen i Sauda, Tengesdal og Hysten ved Hylsfjorden, Helganes ved Suldalsvatn, og Lysebotn. Statnett ber om at innværende dispensasjonssøknad også behandles som en søknad om dispensasjon fra kravet til støymålinger der det eventuelt er relevant.

Bruk av helikopter er beskrevet i konsesjonssøknaden. Helikopter brukes i stor grad i stedet for å bygge veier, og er mer skånsomt overfor naturverdier. For å oppnå mest mulig effektiv bruk av helikopter anlegges baseplasser og helikopterplasser slik at flytiden begrenses. Nærhet til vei er imidlertid en forutsetning for å få uttransportert materialer som skal flys ut i ledningstraséen og til den enkelte masteplassen.

De vilkår og restriksjoner som er stilt ved godkjenningen av MTA- planen setter begrensninger for bruken av helikoptertransport. Innenfor denne rammen vil entreprenøren styre bruken av helikopter for å oppnå en effektiv utnyttelse av denne ressursen.

Det kan derfor ikke angis konkret tidsbruk for de helikopterplassene søknaden omfatter ut over en henvisning til den bruk som tillates i MTA-planen. All trafikk vil foregå uten instrumentering, og all trafikk vil være relatert til bygge- og anleggsdriften.

Helikoptertypene som brukes til transport av personell og materiell under byggingen av kraftledningen bestemmes primært av våre entreprenører. Hovedsakelig brukes enmotors turbinhelikopter som Eurocopter/Airbus AS 350 eller tilsvarende maskiner, men tomotors helikopter vil kunne benyttes i noen grad. Statnett leier også helikoptertjenester for eget transportbehov knyttet til utbyggingen.

Helikopterselskapene som leies til å utføre tjenester under anleggsarbeidet kan etablere egne drivstoffdepot, og må selv sørge for å overholde gjeldende lover og regler for oppbevaring og transport av helikopterdrivstoff. Statnett påser at slike krav overholdes.

5. Aktuelle helikopterlandingsplasser

For den enkelte kommune er baseplassene som planlegges brukt som helikopterplass for helikopter vist i vedlegg 3. Nedenfor fremgår hvilket eller hvilke kartbilag som omfatter den enkelte kommune.

Sauda kommune: Blad 1
Suldal kommune: Blad 2-5
Hjelmeland kommune: Blad 6-9, og 10 (innfelt kart)
Forsand kommune: Blad 9-10

6. Omfang av flyvning

Det er ikke mulig å angi et eksakt antall flyvninger for den enkelte plassen. Flyaktiviteten er forventet å være relativt jevnt fordelt på de aktuelle landingsplassene.

7. Dispensasjonens varighet

Statnett legger til grunn at anleggsarbeidet fra Sauda – Lyse starter i mars 2018 og vil være avsluttet i løpet av desember 2022. For å ta høyde for uforutsette forhold i prosjektet, ønsker vi derfor at dispensasjonen gis varighet ut 2022.

8. Teknisk eller operativ godkjenning

Statnett kan ikke se at de aktuelle helikopterplassene har behov for teknisk/ operativ godkjenning, i henhold til punkt 4.1 i Forskrift om krav til teknisk/operativ godkjenning av flyplasser.

9. Videre prosess

Statnett er innforstått med at det kreves gebyr for behandlingen, og imøteser nærmere opplysninger om beløp og kontonummer for betaling.

Ta gjerne kontakt ved behov for ytterligere opplysninger.

Med vennlig hilsen

Johan Olav Bjerke
Senior miljørådgiver

Vedlegg:

1. Firmaattest Statnett SF
2. Anleggskonsesjon
3. Kart helikopterplasser