

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

Vår ref.
23/01166-6

Vår dato:
17.02.2023

Deres ref.
202203776

Deres dato:
10.01.2023

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Avinor AS - Høring - Ny 132 kV kraftledning - Bø-Meland i Karmøy kommune - Konesjonssøknad - Foreløpig uttalelse

Vi viser til NVE's brev av 10.01.2023 vedrørende konsesjonssøknad for ny 132 kV kraftledning fra Bø til Meland i Karmøy kommune.

Fagne søker om å bygge, eie og drive en om lag 5 km lang ny 132 kV kraftledning fra Bø transformatorstasjon til Meland. Det er søkt om en hovedtrasé, med totalt tre undertraseer. Fagne søker også om å rive dagens 66 kV kraftledning, samt å erstatte dagens tremaster med nye rundstålmaster.

1. Hinderflater/høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Haugesund lufthavn

Traséene er med unntak av et svært lite strekk lengst i nord i sin helhet i områder som dekkes av horisontalflaten, som er en hinderflate (høyderestriksjonsflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 23.06.2021.*

Det er enkelte master som vil gjennomtrengte horisontalflaten (hinderflate), og Avinor forbeholder seg retten til å kreve hinderlys på enkelte master når vi ser den endelige planen for kraftledningen, med detaljerte høyder på mastene.

Horisontalflaten har kotehøyde 71 meter over havet (moh). Avinor har tatt utgangspunkt i mastehøyder inntil 36 meter over terreng, og sett hvor terrenget er høyere enn kotehøyde 35 moh. Nord for Matland er terrenget lavere enn 35 moh, men sør for Matland, dvs. fra og med mast 21 (alt. 1) og sørover, er terrenget høyere enn 35 moh og mastene vil gjennomtrengte horisontalflaten.

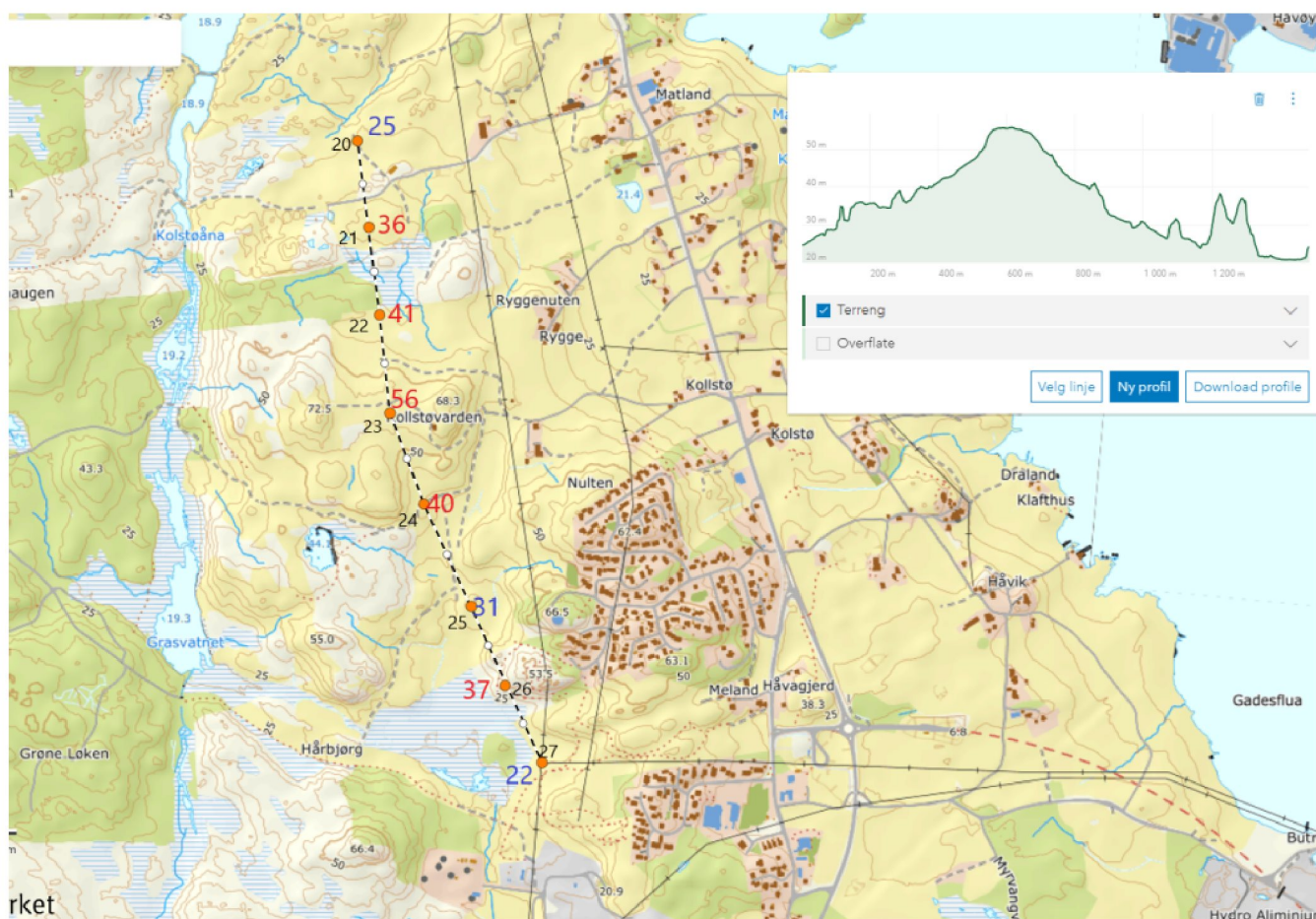
På de to neste sidene vil vi gjøre en vurdering av begge alternativene.

Vurdering - alternativ 1:

I tegning nedenfor er blå skrift benyttet for terreng høyder ved master, der terrenget er lavere enn 35 moh. Terreng høyere enn 35 moh er gitt rød farge.

Mastene nr. 21 – 24 og nr. 26 er i terreng der mastene vil gjennomtrenge horisontalflaten, varierende fra 36 moh til 56 moh.

Dersom laveste mastehøyde (30 meter) benyttes, vil kun mast 23 gjennomtrenge horisontalflaten.

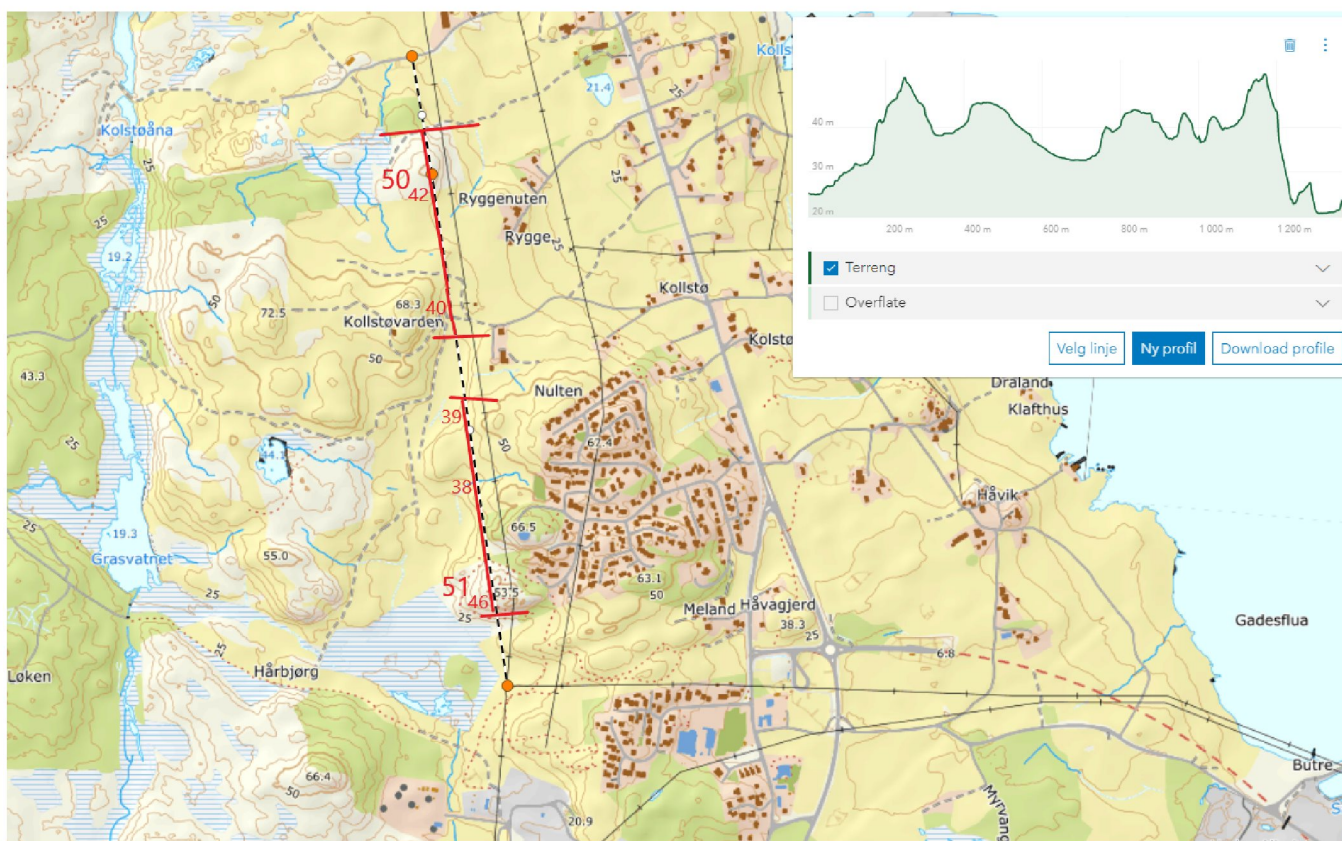


Vurdering - alternativ 1c:

I tegning nedenfor er det ikke angitt plassering av master. Traséen ligger enkelte steder i høyere terreng enn i traséen lengre vest, markert med røde linjer i tegningen.

Fra Ryggeknuten til og med Kollstøvarden er traséen tegnet inn i terreng som har høyder varierende mellom 35 og 50 moh.

Lengre mot sør varierer terrenghøyden mellom 35 og 51 moh. Vi har også satt inn, med mindre skrift, høyde på terreng vis a vis de eksisterende mastene.

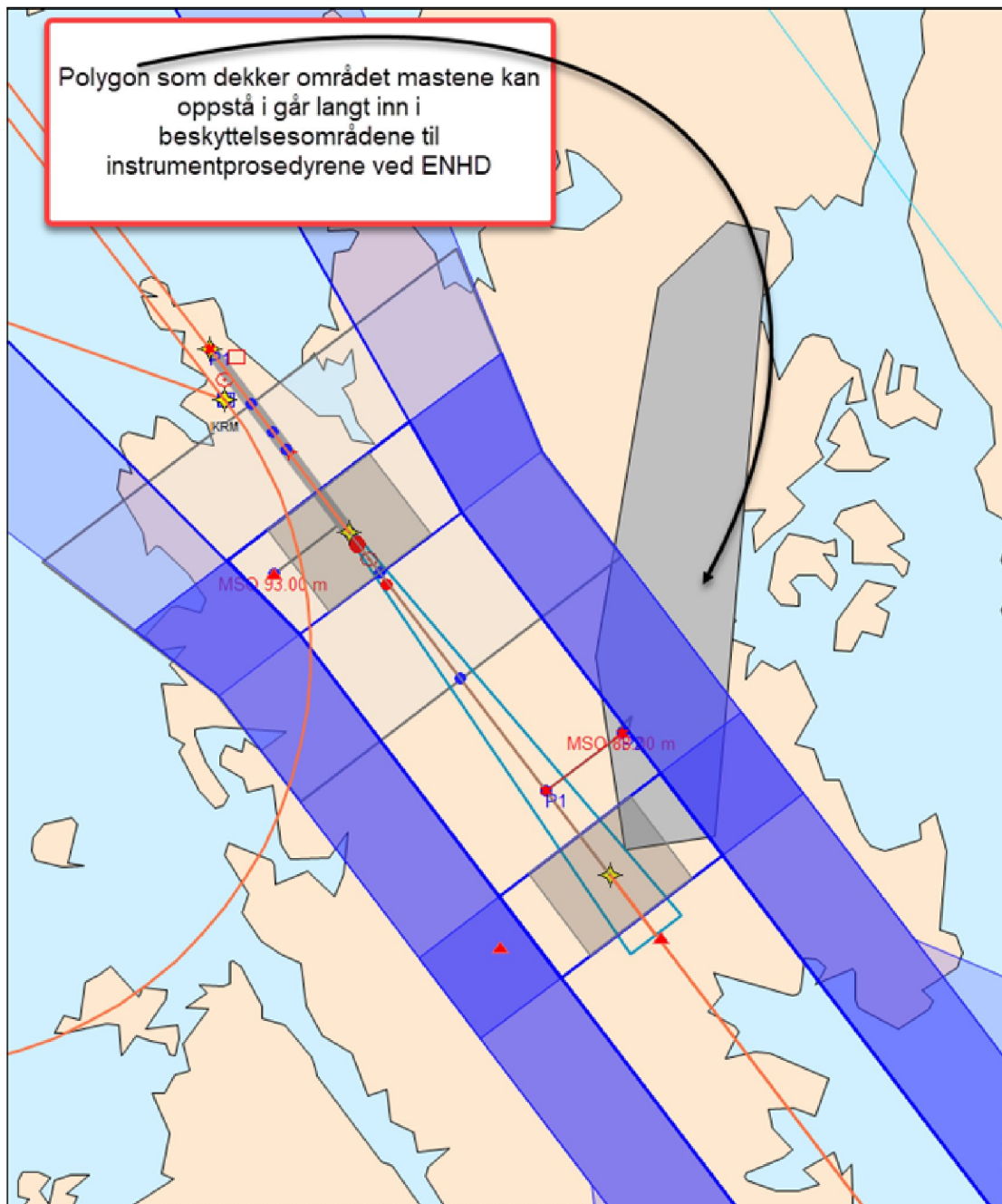


2. Instrumentprosedyrer ved Haugesund lufthavn publisert i AIP

Vi ser at ny kraftledning Bø-Meland er noe høyere enn dagens master og plasseringen av disse er veldig nær rullebanen til Haugesund lufthavn. I tillegg er deler av området nær forlenget senterlinje på rullebanen, se kartutsnitt på neste side.

Dagens publiserte instrumentprosedyrer ved ENHD har svært gode minstehøyder og vi ser det kan være behov for å justere disse noe opp når disse mastene kommer på plass.

Det er behov for å gjøre en nøyaktig analyse av instrumentprosedyrene med nøyaktige posisjons- og høydedata på de nye mastene. Vi er ikke i stand til nå å gi en annen konklusjon før vi har bedre data i dette tilfellet.



Polygon som dekker det aktuelle området for mastene er vist med grå farge. Beskyttelsesområdene for instrumentprosedyrene er vist med blå-lilla farge. Instrumentprosedyrene ligger mellom beskyttelsesområdene.

3. VFR-ruteføringer

En gjennomgang av AIP viser at det planlagte tiltaket ikke vil berøre eksisterende VFR ruteføringer.

Kraftledninger kan utgjøre hindringer for luftfarten for de selskapene som opererer lavtflygende fly og helikopter (Forsvaret, Luftambulansen, Norsk Helikopter, Airlift mv.). Tiltakshaver bør derfor kontakte selskaper som opererer med slike luftfartøy.

Avinor gjør videre oppmerksom på at for kraftledninger gjelder følgende regelverk:

- Rapportering og registrering av luftfartshinder til Statens kartverk i medhold av *kapittel II i Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder av 15.07.2014*.
- Merking av luftfartshinder i medhold av *kapittel III i samme forskrift*. Det er Luftfartstilsynet som håndhever denne forskriften og kan gi pålegg om utbedring dersom merkingen av hinderet (kraftledningen) ikke er gjort i henhold til forskriften. Luftfartstilsynet vil kunne gi veiledning i hvordan merkingen skal gjennomføres.

4. Avinors kommunikasjons-, navigasjons- og radaranlegg

Det er foretatt en vurdering av konsekvensene for kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsanlegg i forhold til oppgitt informasjon om tiltaket.

Det vurderes at tiltaket ikke vil ha noen negative påvirkninger på Avinor sine tekniske systemer, hverken på radionavigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkingsanlegg. Vurderinger er gjort med referanse til ICAO EUR DOK 015.

5. Avsluttende merknader

Avinor er opptatt av at ny kraftledning ikke skal gi negative konsekvenser for flytrafikk/regularitet ved Haugesund lufthavn.

Med bakgrunn i punkt 1 og 2 henstiller Avinor NVE om å utsette konsesjonsbehandlingen av omsøkt kraftledning før Avinor har fått nøyaktige posisjons- og høydedata for de nye mastene til ny vurdering.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til:
Karmøy kommune
Luftfartstilsynet
Lufthavndrift AS, Tore Lillenes