

Energimarknadsinspektionen
registrator@ei.se

Komplettering av ansökan om nätkoncession för linje enligt ellagen (1997:857) avseende ny 52 kV ledning mellan station Grebbestad och Fjällbacka i Tanums kommun, Västra Götalands län (Dnr 2019-102655)

Energimarknadsinspektionen har begärt in kompletterande uppgifter för rubricerad koncessionsansökan. Ellevios komplettering ges punktvis nedan.

Koncessionskarta

Koncessionskartans markering (rosa) av ansökt sträckning är för grov. Komplettera ansökan med en koncessionskarta där ansökt sträckning framgår tydligare.

Ellevios komplettering

Ny karta bifogas (se Bilaga 1).

Kostnadsberäkning

Ni beskriver kostnadsberäkningar för de teknikalternativ som ni har utrett. Ni behöver skicka in underlaget för de beräkningar som ni har utfört.

Ellevios komplettering

Kalkylblad bifogas (se Bilaga 2).

Tekniska uppgifter

Beskriv effektbehovet som ligger till grund för den planerade ledningen. Beskriv även den ökade leveranssäkerheten i relation till funktionskrav som uppnås med den planerade ledningen.

Ange dimensionerande tekniska data, såsom dimensionerande ström, tvärsnittsarea och ledarmaterial, för de teknikalternativ som redogörs för.

Ellevios komplettering

I dagsläget finns ej fullständig reserv i vare sig Grebbestad eller Fjällbacka. Ledningen mellan Grebbestad – Fjällbacka möjliggör redundans till båda stationerna samt bättre reservmatning till Kville station.

Maxuttag i Grebbestad är ca 14 MVA och i Fjällbacka ca 8 MVA. Dimensioneras ledningen för att klara minst 21 MVA under höglastperioden så kan den även anses vara reserv för transformeringen i Kville.

Med en maxlast om 21MW i nuläget och en årlig lastökning på 1% under 50 år blir den resulterande lasten 34,5MW vilket motsvarar en dimensionerande ström om 453A vid beräknat reservdriftsfall.

Grebbebad och Fjällbacka kommer även fortsättningsvis att i huvudsak matas via de befintliga radiella ledningarna. Beräknad årsmedelströmlast är därmed betydligt lägre än den dimensionerande strömlasten vid beräknat reservdriftsfall.

Ledningen skulle kunna byggas med 157 mm² och precis klara beräknat lastbehov, men för att ha en flexibilitet för framtiden och med tanke på den osäkerhet som finns i utvecklingen av elbilar och solceller bör ledningen byggas med 241 mm².

Med 241 mm² har vi även fördel i att vi kan ha AL59 legering som inte kan rosta, vilket är bra med tanke på det utsatta väderläget nära västkusten.

För att effektivisera drift- och underhåll är Ellevios generella ståndpunkt att begränsa antalet varianter på linareor i vårt nät och använda de som det finns mest tillgång till på marknaden (dvs. 241, 329, 593 och 910 mm²).

Fåglar

Enligt MÖD (M 4612-19) ska Ei inhämta en fågelinventering om det finns indikationer på att skyddsvärda fågelarter kan finnas i ledningens närhet. Ni beskriver att ni eftersökt rovfågelbon i fält vid naturvärdesinventeringen i september 2018. Eftersom det finns indikationer om skyddsvärda rovfågelarter i området behöver ni komplettera med en rovfågelinventering, i enlighet med rekommendationen i fågelutredningen i bilaga 2e. Om nya arter och/eller bon identifieras, behöver ni beskriva hur ledningen och anläggningsarbeten påverkar dem och motivera ert val av skyddsåtgärder.

Beskriv vilken art det intilliggande rovfågelboet tillhör, vilket avstånd som finns mellan ledning och bo samt vilken påverkan på fågeln som kan uppstå. Motivera ert val av skyddsåtgärder.

Ellevios komplettering

I fågelutredningen i bilaga 2e till MKBn bedöms fågelfaunan vara tämligen väl dokumenterad, dock med en brist när det gäller häckningsplatser för flera rovfågelarter. Fågelutredningen anger det därför som relevant att göra en riktad inventering i syfte att hitta eventuella boplatser för rovfåglar i anslutning till den planerade kraftledningssträckningen.

En sådan inventering har genomförts, den genomfördes i samband med naturvärdesinventeringen (bilaga 2d till MKBn) av ledningssträckningen. Vid inventeringen påträffades ett rovfågelbo. Det ligger strax norr om Anråsälven, sydväst om naturvärdesobjekt O i naturvärdesinventeringen, se gul prick i bifogad karta (Bilaga 3). Boet var cirka en meter i diameter. Det var ingen pågående häckning i boet vid fältbesöket men av storleken och placeringen att döma (boet är placerat i kanten av ett skogsområde) är det mest troligt ett ormvråksbo. Det är för litet för att tillhöra någon av våra större rovfågelarter och borde ha varit placerat

längre in i skogsområdet om det var duvhök. Ormvråken är en av våra vanligaste rovfåglar.

Boet ligger knappt 100 meter från ledningssträckningen (90 meter om man mäter exakt) och en liten bit in i skogen sett från åkern där ledningen planeras. Ingen skog/träd kommer att behöva avverkas vid boet på grund av ledningen. Avverkning kommer som närmast att ske cirka 250 meter norr om boet, där ledningssträckningen passerar genom ett skogsområde. Avverkningen kommer att utföras utanför häckningstid. Avverkningen bedöms därmed inte påverka rovfågelhäckningen.

Som allra närmast kan en stolpe komma att placeras 90 meter från boet, men antagligen blir det längre bort. Stolpen kommer att placeras ute i åkerlandskapet. Ute på åkern förekommer jordbruksverksamhet under häckningstiden. Vidare ligger Anrås flygfält på åkrarna sydväst om skogsområdet med boet, med start- och landningsväg i luften ovanför rovfågelboet. Den ytterligare verksamhet som resningen av stolpen och dragning av linorna medför bedöms inte påverka rovfågelhäckningen.

I stort sett alla flygande fåglar riskerar att flyga mot en kraftledning och det är ofta svårt att förutsäga när och var kollisioner kommer att inträffa. Kunskapen är dock relativt stor om vilka fåglar som är mest utsatta för kollisioner. Det är främst stora fåglar med sämre manövreringsförmåga som svanar, gäss, storkar, tranor och hönsfåglar som drabbas. Rovfåglar med bra syn och som är goda flygare är bättre på att manövrera undan kollisioner med ledningar (Ottvall & Green, 2020). Som anges i MKBn, så ligger Anrås flygfält med in-/utflygningsstråk längs Anråsälvens dalgång. Dalgången ligger strax söder om rovfågelboet. På sträckan över dalgången krävs markering av ledningen med tanke på den korsande flygtrafiken. Markeringen kommer även fungera som hindermarkering för fåglar.

Miljöpåverkan

Beskriv miljöpåverkan på naturvärdesobjekt O och förtydliga er motivering till varför ni inte kan justera sträckningen enligt naturvärdesinventeringens rekommendation.

Beskriv miljöpåverkan på åkerholmen invid reningsverket i Bodalen, specifikt den påverkan som eventuellt kräver dispens från det generella biotopskyddet, och motivera ert val av skyddsåtgärder.

Ellevios komplettering

Naturvärdesobjekt O utgörs av relativt omväxlande högvuxen skog samt hällmark. I naturvärdesinventeringen har objektet naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde), som är den med lägst naturvärde av klasserna 1-3. Norra delen av objektet består av omväxlande relativt högstammig skog med tall, björk, gran och asp. Buskskiktet är tätt med en, sly av oxel, ek, björk, sälg, rönn och lite ask. Det finns gott om död ved i form av lågor (liggande) och björkhögstubbar (stående). I den södra delen finns hällmark. Ledningen kommer att innebära att en 36 meter bred och knappt 300 meter lång skogsgata avverkas genom objektet. Det är främst de

högväxta träden - tall, björk, gran och asp - som kommer att avverkas, det vill säga vanliga trädslag och inte ädellövskog. Ledningen planeras i den nordöstra kanten av ett skogsområde (cirka 700 x 300 meter stort), se bifogad karta (Bilaga 3), och fragmenteringen av detta skogsområde kommer således att ske i kanten och inte mitt i skogsområdet, vilket är positivt ur naturvårdssynpunkt.

Orsaken till att sträckningen inte justerats till öster om naturvärdesobjektet/skogsområdet är främst att det ligger ett antal bostadshus relativt nära (det närmaste cirka 70 meter från) den föreslagna sträckningen här. Från bostadshusen med omgivande gårdsplaner/tomter skulle man ha fri sikt mot ledningen i det öppna åkerlandskapet. Vidare är ambitionen alltid att i möjligaste mån hålla en så rak sträckning som möjligt och inte sick-sacka fram, då en rak sträckning ger ett stilrenare intryck och innebär enklare stolpar. Vinkelstolpar behöver vara kraftigare och stagade för att klara de sneda dragkrafterna. En vinkelstolpe i brukbart åkerlandskap tar således större yta i anspråk än en raklinjestolpe.

Hänsyn till lågor tas generellt så till vida att de undviks vid körning i samband med byggnationen. Befintliga högstubbar bevaras förutsatt att de inte utgör någon elsäkerhetsrisk.

Holmarna som ingår i naturvärdesobjekt E i naturvärdesinventeringen är per definition i *bilaga 1 till förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.* inga åkerholmar som omfattas av det generella biotopskyddet, se bifogad rättelse (Bilaga 4). Objektet E har naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde). En stolpe kommer att behöva placeras i den västra änden av den större holmen. Detta eftersom avståndet mellan de höjder som omger åkern med holmen är för långt (cirka 200 meter) för att bara placera stolpar på höjderna. På platsen där stolpen planeras placeras utgörs holmen av hållmark med ingen eller lågväxande vegetation i form av enar och medelålders, senväxta tallar. Detta innebär att en liten till obetydlig avverkning krävs på holmen för stolpen/ledningen. Rent ekologiskt har den här holmen liknande kvalitéer som en biotopskyddad åkerholme och gynnas därmed av att den ligger i ett öppet landskap med stor solinstrålning. Att ta bort enstaka träd här bidrar till ökad solinstrålning och motverkar den långsamma igenväxning som pågått under de decennier som holmen inte hävdats. Vid anläggningsarbetet kommer hänsyn att tas så att risken för körskador på hållmarken minimeras, exempelvis genom att använda hjulgående maskiner.

Skyddsåtgärder markskador

Beskriv och motivera val av skyddsåtgärder för att undvika markskador vid anläggningsarbete.

Ellevios komplettering

Då det inte förekommer några sumpskogar och våtmarker på sträckan har den skyddsåtgärd som vanligen beskrivs i våra MKB:er avseende mark med dålig bärighet inte tagits med.

Körskador kan även uppstå på mark med god bärighet. Entreprenörens körvägar väljs generellt alltid efter bästa möjliga framkomliga väg och körskadorna minimeras så långt som möjligt för att på så vis minimera återställningsarbetet. Småsänkor undviks exempelvis. I aktuellt projekt är det mycket hållmarker längs sträckningen. Risken för skavmärken på hållmarkerna ska minimeras. Det görs genom att exempelvis använda hjulgående maskiner med gummihjul istället för bandgående maskiner.

Med vänliga hälsningar

Ellevio AB



, Koncessionsspecialist

Bilagor

- Bilaga 1 Reviderad koncessionskarta
- Bilaga 2 Kalkylblad
- Bilaga 3 Karta som visar rovfågelbo samt NVI-objekt O
- Bilaga 4 PM – Rättelse om biotopskydd