



Bakgrunn for vedtak

# Oppgradering av Rød transformatorstasjon

Skien kommune i Vestfold og Telemark fylke



Norges  
vassdrags- og  
energidirektorat

Tiltakshaver	Statnett SF
Referanse	201904611-53
Dato	24.04.2020
Ansvarlig	Lisa Vedeld Hammer
Saksbehandler	Martin Windju

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)  
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Abels gate 9  
  
7030 TRONDHEIM

**Region Nord**  
Kongens gate 52-54  
Capitolgården  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvegen. 1B  
  
6800 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsveien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR

## **Sammendrag**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) gir Statnett tillatelse til å oppgradere Rød transformatorstasjon i Skien kommune.

### **Hva gir NVE konsesjon til?**

NVEs gir Statnett tillatelse til to nye transformatorer i Rød transformatorstasjon som erstatter to av dagens transformatorer. Det gis også tillatelse til å utvide stasjonsområdet til å omfatte området Mudda, der det gis tillatelse til å bygge kontrollbygg, oppmøtebygg og garasjebygg/verksted. NVE gir samtidig tillatelse til å rive eksisterende kontroll-/oppmøtebygg og fasekompenseringsbygg.

NVE gir tillatelse til å bygge en ca. 150 meter lang ny permanent vei frem til eksisterende anleggsvei. NVE gir tillatelse til at veien kan etableres langs jernbanen. NVE gir også tillatelse til at dagens anleggsvei kan oppgraderes til nødvendig standard for å kunne benytte veien til blant annet transformatortransport. Veien skal ikke asfalteres med mindre det er nødvendig for transformatortransporten eller andre tyngre transport. NVE setter vilkår om at Statnett ikke kan bruke denne veien som permanent adkomstvei til Rød transformatorstasjon. Hvis Statnett ser det som ønskelig å bruke anleggsveien til permanent adkomstvei, må det sendes inn en ny søknad.

NVE gir tillatelse til å etablere permanent massedeponi vest for stasjonen og et midlertidig anleggsområde sør for stasjonen.

### **Samtykke til ekspropriasjon**

NVE gir Statnett ekspropriasjonstillatelse til erverv av nødvendige rettigheter for gjennomføring av anleggsarbeidet. NVE gir ikke ekspropriasjonstillatelse for å benytte anleggsveien som permanent adkomstvei til Rød transformatorstasjon.

NVE forventer at Statnett forsøker å inngå minnelige avtaler med berørte grunneiere og rettighetshavere.

### **Hvorfor gis det konsesjon?**

Bakgrunnen for at det gis konsesjon er at det er behov for å fornye anlegg i stasjonen som har overskredet teknisk levetid, har dårlig teknisk stand og ikke tilfredsstillende forskriftskrav. NVE mener det er viktig at Rød transformatorstasjon oppgraderes slik at den er i teknisk god stand og tilfredsstillende gjeldende forskriftskrav. Økningen i transformatorytelse gjør det mulig å tilknytte nytt forbruk, herunder nytt datasenter på Kiseåsen. NVE vurderer at de planlagte tiltakene vil ha små negative virkninger for allmenne eller private interesser.

### **Hvordan redusere de negative virkningene?**

Konsesjonen inneholder vilkår om avbøtende tiltak for å redusere virkningene av anleggsarbeidet, f.eks for å forhindre spredning av fremmede arter.

## Innhold

Sammendrag .....	1
Innhold .....	2
1 Søknaden .....	2
1.1 Omsøkte tiltak .....	2
1.2 Tilleggssøknad om omlegging av anleggsvei.....	5
1.3 Høring av konsesjonsøknad og søknad om ekspropriasjon .....	5
2 NVEs vurdering av søknaden.....	6
2.1 Vurdering av tekniske og økonomiske forhold .....	6
2.2 Omsøkte bygg og anlegg i Rød transformatorstasjon .....	10
2.3 Vurdering av oppgradering av eksisterende anleggsvei til Rød transformatorstasjon .....	14
2.4 Massehåndtering og massedeponi .....	18
2.5 Naturmangfold .....	20
3 NVEs avveininger, konklusjon og vedtak om søknad etter energiloven.....	24
3.1 Oppsummering av NVEs vurderinger .....	24
3.2 NVEs konklusjon og vedtak .....	25
4 NVEs vurdering av søknad(er) om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse.....	28
4.1 Hjemmel .....	28
4.2 Omfang av ekspropriasjon.....	28
4.3 Interesseavveining .....	29
4.3.1 Vurdering av om inngrepet uten tvil er til mer gagn enn til skade .....	30
4.4 NVEs samtykke til ekspropriasjon .....	30
4.5 Forhåndstiltredelse .....	30
Vedlegg A – Sammenfatning av høringsuttalelser .....	31

## 1 Søknaden

### 1.1 Omsøkte tiltak

Statnett søker om konsesjon etter energiloven for å oppgradere eksisterende Rød transformatorstasjon i Skien kommune. Statnett søker 24.4.2019 om å bygge to nye transformatorer i to nye sjakter, bryterfelt for transformatorene og kondensatorbatteri. I tillegg søker Statnett om å omrokke felter i koblingsanlegget og justere spoler. Oppgraderingene vil være tilpasset fremtidig overgang fra 300 til 420 kV, som er planlagt i ca. 2040. Statnett søker om å rive eksisterende fasekompensatorbygg, kontroll-/oppmøtebygg og tre stasjonsboliger, og å bygge nytt kontrollbygg, oppmøtebygg og garasje/verksted. Stasjonsområdet utvides med ca. 6 dekar.

Oversikt over elektriske anlegg Statnett søker om i Rød transformatorstasjon:

- Ny transformator T2 og T3 på hver 300 MVA 300/132 kV. Disse transformatorene erstatter dagens T2 (116 MVA) fra 1962 og dagens T3 (200 MVA) fra 1975. Transformatorene skal være omkoblbare fra 300 til 420 kV primærspenning.
- Omrokering av 300 kV-felt og flytting av 300 kV Tokke-Rød
- To nye bryterfelt for 132 kV
- 100 MVAr-kondensatorbatteri
- Utskiftning av Petersen-spole

Statnett søker i tillegg om å oppgradere dagens anleggsvei frem til stasjonen, en vei som ble benyttet til å transportere transformatorer inn til stasjonen da den opprinnelig ble bygget. I den sydligste delen av denne veien søker Statnett om å bygge ny veitrasé, over eiendommen på Søndre Bø.

Statnett søker om å etablere et permanent massedeponi vest for stasjonen. De søker også om to midlertidige tiltak – et forbiølingsarrangement øst for stasjonen<sup>1</sup> og et anleggsområde sør for stasjonen.

Bakgrunnen for søknaden er at Rød transformatorstasjon er et viktig punkt i kraftnettet og de planlagte tiltakene begrunnes med å øke påliteligheten til anleggene. For kontrollanlegget og en av transformatorene er teknisk levetid overskredet, det gjelder også for enkeltkomponenter i koblingsanlegget. Statnett sier i søknaden at behovet for EMP-sikret (elektromagnetisk puls) kontrollanlegg og utskifting av transformator T2 er hovedgrunnen til at de ønsker å oppgradere stasjonen. Statnett ønsker å bygge nytt kontrollbygg siden de vurderer at det er stor risiko forbundet med å bygge om dagens kontrollbygg.

Planene om å skifte ut transformator T3 er begrunnet i nytt datasenter på Kiseåsen, som vil øke effektuttaket fra Rød transformatorstasjon. Samlet sett vil kapasiteten ut mot 132 kV-nettet økes med ca. 300 MW.

Statnett søker om ekspropriasjonstillatelse for nødvendig grunn og rettigheter for å bygge og drive de elektriske anleggene, blant annet nødvendig ferdsel og transport og deponering av masser. Statnett søker samtidig om forhåndstiltredelse.

---

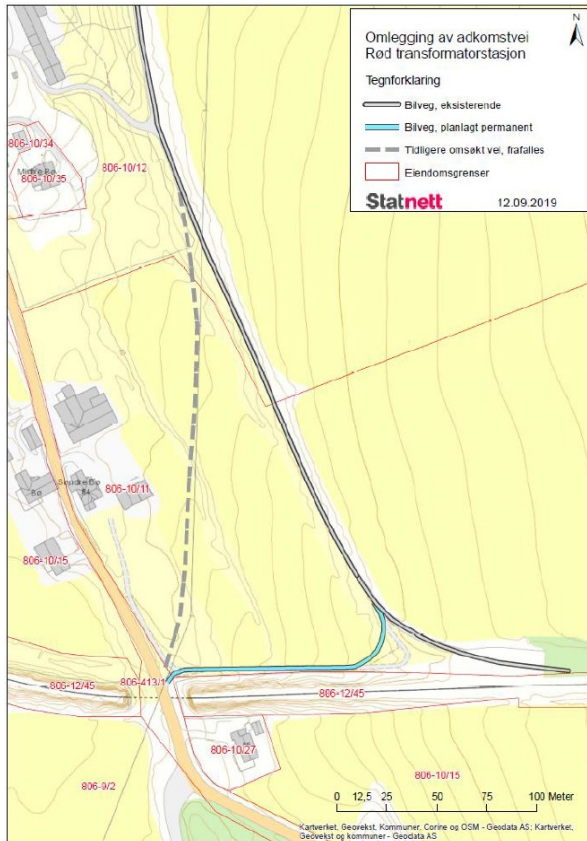
<sup>1</sup> Statnett informerer i epost 20.3.2020 at søknaden om forbiølingsarrangementet er frafalt.



Kartet viser planlagte anlegg i Rød transformatorstasjon og anleggsveien som søkes oppgradert.

## 1.2 Tilleggssøknad om omlegging av anleggsvei

Statnett søkte 30.10.2019 om en ny trasé for anleggsveien inn til Rød transformatorstasjon. Denne nye traséen går langs jernbanen, der det i dag går en traktorvei. Denne nye veitraseen vil knyttes sammen med eksisterende anleggsvei. Statnett frafaller opprinnelig omsøkt trasé, vist med stiplet linje på kartet under.



## 1.3 Høring av konsesjonssøknad og søknad om ekspropriasjon

*Høring av søknad av 24.4.2019*

Konsesjonssøknaden, søknad om ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse av 24.4.2019 ble sendt på høring 2.5.2019. Fristen for å komme med høringsuttalelse var satt til 20.6.2019.

Skien kommune ble bedt om å legge søknaden ut til offentlig ettersyn. Den offentlige høringen av søknaden ble kunngjort etter gjeldende regler 8.5 og 5.6 2019 og i Telemarksavisa og Varden.

Følgende instanser fikk søknaden på høring: Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Skien kommune, Telemark fylkeskommune, At Skog, AS Avinor AS, Bane Nor SF, Direktoratet for strålevern og atomikkerhet, Fortidsminneforeningen i Telemark, Forum for Natur og Friluftsliv, Telemark Friluftsrådet Sør, Grenland friluftsråd, Grenland Havn IKS, Luftfartstilsynet, Miljødirektoratet, Naturvernforbundet i Telemark, Norkring AS, Norsk Ornitologisk Forening, Skagerak Nett AS, AS Statens vegvesen - Region sør, Statkraft AS, Telemark Bonde- og Småbrukarlag, Telemark Bondelag, Telemark Turistforening og Telenor Kabelnett. I tillegg fikk Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) - Region sør høringsbrevet i kopi.

Statnett orienterte berørte grunneiere og tekniske etater om søknaden og om fristen for å komme med uttalelser.

### *Høring av tilleggssøknad om omlegging av adkomstvei av 30.10.2019*

Tilleggssøknad om omlegging av den opprinnelig omsøkte adkomstveien ble sendt på høring 22.11.2019. Fristen for å komme med høringsuttalelse var satt til 15.12.2019.

Følgende instanser fikk søknaden på høring: Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Skien kommune, Telemark fylkeskommune, Rolf John Jamtvedt, Ingar Nordang og Linn Iren Gusfre.

## **2 NVEs vurdering av søknaden**

Konsesjonsbehandling etter energiloven innebærer en konkret vurdering av de fordeler og ulemper et omsøkt prosjekt har for samfunnet som helhet. NVE gir konsesjon til anlegg som anses som samfunnsmessig rasjonelle. Det vil si at de positive konsekvensene av tiltaket må være større enn de negative. Vurderingen av om det skal gis konsesjon til et omsøkt tiltak er en faglig skjønnsvurdering.

I dette kapittelet vil NVE redegjøre for vår vurdering av de omsøkte anleggene og innkomne merknader. De tekniske og økonomiske forholdene vil vurderes i eget kapittel, det samme med tiltak inne på stasjonsområdet, veiløsning og massehåndtering/massedeponi. Tiltakenes virkninger for naturmangfold er samlet i et eget kapittel.

### **2.1 Vurdering av tekniske og økonomiske forhold**

Behovet for de planlagte oppgraderingene er knyttet til reinvesteringsbehov for en rekke komponenter i Rød transformatorstasjon, og behov for økt transformorkapasitet til 132 kV for forsyning av nytt datasenter og øvrig lastutvikling. Ved å skifte ut transformatorene T2 og T3 vil total transformeringskapasiteten øke fra 316 MVA til 600 MVA mellom spenningsnivåene 300 kV og 132 kV. Siden de to nye transformatorene hver er på 300 MVA vil N-1-kapasiteten øke fra rundt 150 MVA til 300 MVA.

NVE har gitt konsesjon til Skagerak Nett for å bygge nye Kiseåsen transformatorstasjon med 132 kV-ledning til Rød transformatorstasjon, for å forsyne første utbyggingstrinn for nytt datasenter på Kiseåsen. Det planlagte uttaket til datasenteret krever tilknytning til transmisjonsnett. Statnett har tilknytningsplikt i medhold av energiloven § 3-4, noe som gir dem en «plikt til å tilknytte nye anlegg for uttak av elektrisk energi og om nødvendig investere i nettanlegg». NVE viser til at tilknytningsplikten i dette tilfellet pålegger Statnett å søke om å transformorkapasiteten i Rød transformatorstasjon og bygge ny T3 om datasenteret blir realisert.

Statnett skriver i søknaden at de ønsker å tilrettelegge for en overgang til 420 kV i cirka 2040. Dette vil skje ved å utvide Rød transformatorstasjon nord for dagens stasjon. Transformatorene som ønskes installert nå, vil være omkoblbare til 420 kV primærspenning.

### **Vurdering av aktuell og alternativ løsning**

Søknaden beskriver følgende tre løsninger:

#### Alternativ 0:

Minimum med utskiftinger for den videre driften av anleggene frem til 2025. Innebærer utskifting av kontrollanlegg for 300 kV, 132 kV og 17 kV anlegg, samt utskifting av 300/132 kV transformator T2, enkeltutskiftinger i apparatanlegg og stasjonsforsyning. Nytt EMP-sikret kontrollbygg.



### Alternativ 1:

Stasjonen bygges som pilot for digital stasjon<sup>2</sup>. Det gjøres tiltak for levetidsforlengelse av stasjonen til ca. 2040. Dette innebærer utskifting av alt kontrollanlegg, 300/132 kV transformator T2 og T3, og enkeltkomponenter i 300 kV og 132 kV anlegget. Ombygging av stasjonsforsyningen etter Statnetts standard. Nytt EMP-sikret kontrollbygg, nytt oppmøtebygg med garasje utenfor høyspentgjerdet. Rivning av fasekompensatorbygg, gammelt kontrollbygg med oppmøtedel og 3 stasjonsboliger. Nye kabelkanaler. Nytt kondensatorbatteri tilknyttet 420 kV. Alternativet tilrettelegger for videre utvikling av stasjonen på 420 kV-nivå.

### Alternativ 2 (omsøkte løsning):

Som alternativ 1, men uten pilot for digital stasjon.

Tidlig i søknadsprosessen var alternativ 1 valgt som løsning, men siden dette er et tidskrittisk prosjekt, har Statnett besluttet å sette alternativ 2 som omsøkte løsning. Det er behov for hurtig økning i transformatorkapasitet for økt effektuttak og en pilot medfører trolig økt tidsbruk.

Statnett har beskrevet forskjellene mellom nullalternativet og omsøkte løsning på følgende måte:

<b>Tiltak</b>	<b>Alternativ 0</b>	<b>Alternativ 2 (omsøkte løsning)</b>
Kontrollanlegg	Ingen utskifting av kontrollanlegg for 420 kV	Kontrollanleggsutskifting for 420 kV
Utskifting av isolatorer i samleskinne + overstrekk	Ingen utskifting	Bytte isolatorer fra porselen til glassisolatorer i hele anlegget + nødvendige klemmer etc.
Kondensatorbatteri	Beholde dagens batteri på 17 kV	Nytt kondensatorbatteri tilkople 420 kV-anlegget med tilhørende bryterfelt
Ny transformator T3	Beholde den gamle noen år til	Ny transformator med tilhørende tilkoblingsbryterfelt til Pettersenspoler, 17 kV, og kobling mot stasjonstransformator
Ny transformatorsjakt, ombygning av sikringstiltak for å tilfredsstille dagens krav	Beholde alt som før	Ny transformatorsjakt. Nye sikringstiltak på de gamle transformatorcellene.
Etablering av slukkevanntank med hydrant + ny vanntilførsel	Ingen endring	Ny slukkevanntank med hydrant + ny vanntilførsel
Utbedring av veianlegg og bryggeanlegg for å frakte nye transformatorer inn til Rød	Ingen endring	Ny bru over Hoppestadelven. Ny adgangstrase inn til Rød stasjon.
Forbilooping og provisorier	Ingen endring	Nytt som beskrevet i første kolonne
Rivekostnader	Ingen endring	Nytt som beskrevet i første kolonne

<sup>2</sup> Med begrepet digital stasjon menes anlegg der digitaliseringen skjer helt ute ved de enkelte høyspentfelt.

Etablering av ny nettstasjon, hjelpekraftanlegg og vannrør inn til stasjonen	Ingen endring	Nytt som beskrevet i første kolonne
Transport trafo	Kun transport av T2	Transport T2 og T3
Dublerte kabelkanaler og signalomfang	Ingen endring	Nytt som beskrevet i første kolonne
Nytt garasjeanlegg og adm.bygg	Ingen endring	Nytt som beskrevet i første kolonne
Grunnarbeid kondensatorbatteri, sprenging nye trafosjakter	Kun sjakt for T2	Sjakt T2 og T3

I tillegg kommer økte byggherrekostnader og prosjekteringskostnader som følge av økt prosjektvolum for omsøkte løsning.

Statnetts planer begrunnes med at stasjonen er gammel og at utstyret har behov for fornyelse. Tilstandsvurderinger tilsier økt feilhyppighet for anleggene. Kontrollanlegget og en av transformatorene har overskredet teknisk levetid og har dårlig teknisk tilstand. Det er også behov for å utvide stasjonen på grunn av økt effektuttak i området. Det økte effektuttaket bunner hovedsakelig i planer om datasenter i området, men på grunn av alder på anleggene i Rød, ønsker Statnett å gjøre reinvesteringer selv om datasenteret ikke skulle realiseres. Statnett ønsker uansett å gjennomføre alternativ 2, men det er mulig at transformator T3 ikke vil skiftes ut. T3 er fra 1975 og det er teoretisk mulig å drifte den videre i 5-10 år til, men Statnett har hatt en del utfordringer med den og en tilstandsvurdering tilsier at det kan forsvares å bytte den nå. Skifte av transformator vil kreve ny sjakt og det er derfor fordelaktig å gjøre dette samtidig som det likevel skal gjøre andre endringer på stasjonen. Transformatoren vil være av standard type og det vil derfor være mulig å bruke den i andre stasjoner hvis det likevel tas en avgjørelse om at T3 i Rød ikke skal skiftes nå.

Med tanke på alder og tilstand på anlegget, er NVE enig i at det må gjøres tiltak. Siden T3 uansett må byttes relativt snart, støtter NVE at det også tilrettelegges for ny sjakt og bytte av denne transformatoren, når det likevel må gjøres store endringer i stasjonen. Å bytte T3 om noen år vil antagelig gi en økt kostnad totalt sett, siden man da må gjøre arbeid i stasjonen i flere omganger.

Statnett ønsker å beholde dagens T3 som beredskapstransformator, en såkalt kald reserve. Statnett planlegger at transformatoren skal stå i eksisterende sjakt, men alt av dagens tilkoblinger og stativ til transformatoren vil fjernes, så transformatoren vil ikke være tilknyttet. Transformatoren vil kunne flyttes over i en annen sjakt dersom det oppstår havari på andre transformatorer.

### **Teknisk økonomisk vurdering**

Statnett skriver i søknaden at tiltaket har en kostnadsramme på 590–680 MNOK. På spørsmål fra NVE har Statnett også oppgitt detaljerte investeringskostnader for omsøkte løsning og en omtrentlig total investeringskostnad for nullalternativet. Statnett anslår nullalternativet til å ha en total kostnad på ca. 290 MNOK. For nullalternativet har NVE kun mottatt total kostnad.

Rød transformatorstasjon er en stor stasjon og det er mange tiltak som ønskes gjennomført innenfor rammene av den omsøkte løsningen. NVEs vurdering er at Statnetts kostnadsoverslag virker realistiske.

Statnett har ikke eksakte kostnader for drift og vedlikehold, siden de har behov for å ha det nye systemet i drift en stund for å ha et sammenligningsgrunnlag med dagens løsning. Det nye kontrollanlegget er basert på en vedlikeholdsfri løsning. Det er derfor ikke nødvendig med regelmessig vedlikeholdssjekk på dette utstyret, da overvåkning vil gi direkte informasjon om feil og feilretting. Det vil kun være behov for å bytte mindre komponenter hvert 10 år. Statnett anslår at årlig besparelse dreier seg om ca. 100 000 kr per år for kontrollanlegget alene.

Statnett oppgir at tapskostnader for det nye systemet vil være i samme størrelsesorden som for det gamle systemet. De nye transformatorene har noe lavere tapsprosent enn de gamle, men er til gjengjeld større med tanke på kapasitet. Totalt tap blir derfor ikke redusert.

Statnett ønsker å bytte ut en del gamle komponenter i 300 kV og 132 kV-anlegget, og installere nye transformatorer. De nye komponentene har lavere feilhyppighet enn de gamle. For eldre anlegg er det etter hvert begrenset tilgang på servicekompetanse og reservedeler. Nye anlegg forbedrer leveringspåliteligheten og reduserer feilrettingstiden betydelig sammenlignet med fortsatt drift på gamle anlegg og systemer. Basert på landsomfattende statistikk, anslår Statnett at tiltakene i Rød vil redusere avbruddskostnader med ca. 20 000 kr per år.

Estimerte kostnader fra Statnett er oppgitt i Tabell 1.

Tabell 1: Prissatte og ikke prissatte kostnader

	Nullalternativ	Alternativ 2 (omsøkte løsning)
Prissatte virkninger	Investering ledning	598 800 NOK
	Investering stasjon	566 760 055 NOK
	Investering IKT	5 437 922 NOK
	Prosjektledelse og adm.	23 074 184 NOK
	Prosjektutvikling og tillatelser	834 382 NOK
	Grunn- og rettighetserverv	598 800 NOK
	Reduserte avbruddskostnader <sup>3</sup>	-395 800 NOK
	<b>Sum prissatte virkninger</b>	<b>290 000000 NOK<sup>4</sup></b>
Ikke prissatte virkninger	Drift og vedlikehold	0
	Tapskostnader	0

Omsøkte alternativ er omtrent 300 MNOK dyrere enn nullalternativet. Nullalternativet inkluderer imidlertid kun utskifting av T2. Alternativet inkluderer ikke reinvestering av T3 om 5-10 år. Som

<sup>3</sup> Over en levetid på 40 år

<sup>4</sup> For nullalternativet har vi kun fått oppgitt en totalsum for de prissatte virkningene.

beskrevet over er T3 fra 1975 og det er teoretisk mulig å drifte den videre i 5-10 år til, men Statnett har hatt en del utfordringer med den og en tilstandsvurdering tilsier at det kan forsvares å bytte den nå. NVE mener det er rimelig å legge til grunn at T3 vil bli reinvestert, slik at nullalternativet burde inneholdt nåverdien av reinvesteringsteknadene. Å skifte ut T3 nå har positive virkninger for drift og vedlikehold. NVE er enig med Statnett i at Rød transformatorstasjon har behov for reinvesteringer og vi mener at nullalternativet ikke er en god nok løsning. Omsøkte løsning er omfattende, men vi mener kostnaden kan forsvares på bakgrunn av betydningen av stasjonen. Alderen på brorparten av anleggene tilsier at det er riktig å gjennomføre en reinvestering nå. Med tanke på teknisk forventet levetid kan en utskifting av T3 i utgangspunktet vente 10 år, men siden det har vært betydelige driftsutfordringer med denne transformatoren og det totalt sett vil være en kostnadsbesparelse å skifte den ut nå siden det uansett skal gjøres endringer på bygg og anlegg, støtter NVE at også T3 blir reinvestert. Å drifte Rød stasjon kun med T1 og T2 er ikke aktuelt med tanke på forventet forbruksvekst under stasjonen.

### **Samlet vurdering**

NVE er enig i at det er behov for tiltak i Rød transformatorstasjon for å sikre forsyningssikkerheten. Store deler av anlegget har overskredet teknisk levetid, har dårlig teknisk stand og tilfredsstillende ikke forskriftskrav.

NVE viser til at Statnett tilfredsstillende tilknytningsplikten ved å søke om å øke transformorkapasiteten. Hvis planene om datasenter i området ikke realiseres, vil det være naturlig å ta en revurdering av omfanget av tiltaket, men det vil trolig uansett være kapasitetsbehov for både T1, T2 og T3. Det vil i så fall være fordelaktig å skifte T3 i tillegg til T2 nå. I tilfelle vurderer NVE at det er hensiktsmessig å beholde dagens T3 som beredskapstransformator.

## **2.2 Omsøkte bygg og anlegg i Rød transformatorstasjon**

### *Omsøkte tiltak*

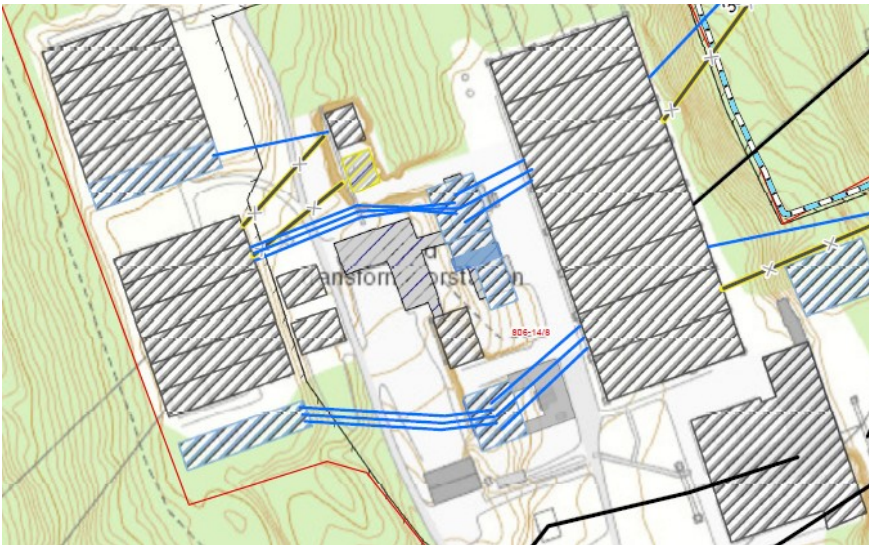
Søknaden innebærer ombygging av Rød transformatorstasjon, der flere eksisterende bygg rives og nye bygg og anlegg vil bli etablert. Stasjonsområdet planlegges utvidet mot sør, på området kalt Mudda. Her befinner det seg i dag tre eldre tjenesteboliger som eies av Statnett. Statnett har søkt om tillatelse etter energiloven for å rive disse boligene, men har i etterkant blitt kontaktet av brannvesenet som ønsker å benytte dem til øvelse. Brannvesenet vil sørge for rivingstillatelse fra kommunen. Boligene planlegges å brennes ned i løpet av våren 2020.

Der de tre tjenesteboligene ligger, planlegger Statnett å bygge et oppmøtebygg og et garasjebygg/verksted, i tillegg til et kontrollbygg på det ubebygde området Mudda mellom dagens stasjon og tjenesteboligene. Stasjonsgjerdet vil flyttes, slik at de nye byggene vil innlemmes i stasjonsområdet. Dette medfører at stasjonsområdet utvides med ca. 6 dekar, slik at stasjonen til sammen dekker ca. 61 dekar.



Kartet til venstre viser dagens tjenesteboliger (vist med rød ring) og området Mudda midt i bildet, mens kartet til høyre viser planlagte nye bygg (kontrollhus, oppmøtebygg og garasjebygg/verksted) vist i blått. Anleggsområdet er vist med gult.

Inne på dagens stasjonsområde planlegger Statnett å rive flere eksisterende bygg: dagens oppmøtebygg, bygg for fasekompensator, kontrollhus og en transformatorsjakt. I stedet planlegger Statnett å bygge to nye transformatorsjakter for transformator med omsetning 300/132 kV, to nye 132 kV bryterfelt og kondensatorbatterianlegg.



Bygget midt i bildet merket med grått vil rives. Blå skravur viser nye anlegg, der noen befinner seg på samme sted som eksisterende bygg, som også er planlagt revet. Også anlegg med gul skravur vil rives.





Bildet viser eksisterende kontrollbygg og fasekompenseringsbygg. Begge bygningene er planlagt revet. Foto: NVE

Statnett planlegger mindre flytting av to 300 kV-ledninger slik at de vil gå inn til andre bryterfelt enn i dag. Traseen for 300 kV Rød-Porsgrunn vil bare endres inne på stasjonsområdet, mens 300 kV Rød-Tokke også vil justeres noe utenfor stasjonsområdet. Endemastene på disse to ledningene må også forsterkes.

Statnett søker om å etablere et midlertidig anleggsområde på ca. 5 dekar sør for stasjonen.

#### *Visuelle virkninger og arealbruk*

Statnett sier i søknaden at stasjonen ligger i et dalsøkk og vurderer at stasjonen derfor er lite synlig fra omgivelsene. NVE er enig i at Rød transformatorstasjon ligger relativt skjermet, størrelsen på stasjonen tatt i betraktning. Gården Rød nord for stasjonen og bebyggelsen ved Rosvall, sør for stasjonen, har noe innsyn mot stasjonen. NVE vurderer at tiltakene som er planlagt inne på stasjonsområdet ikke vil øke de visuelle virkningene av stasjonen. Å erstatte de tre gamle tjenesteboligene med tre større bygg, og bygge nytt gjerde rundt, vil etter NVEs vurdering øke det tekniske preget noe sett fra Rosvall, men vi mener at dette gir små visuelle virkninger.

Når Statnett planlegger å legge stasjonsgjerdet rundt Mudda, vil dette føre til at området formelt innlemmes i stasjonsområdet. Hele arealet eies av Statnett og deler av arealet har vært bebygd at de tre tjenesteboligene. NVE vurderer at det er små negative virkninger av å utvide stasjonsområdet.

#### *Kulturminner*

Søknaden informerer om at ingen kjente automatisk fredede kulturminner blir berørt av tiltakene inne på stasjonen eller av utvidelsen av stasjonsområdet. Vestfold og Telemark fylkeskommune sier i sin uttalelse at de ikke vil gi endelig uttalelse i saken før undersøkelsene etter kulturminneloven § 9 er oppfylt. Statnett har ikke utført kulturminneundersøkelser inne på stasjonsområdet. NVE legger til grunn at tiltaket ikke berører kjente automatisk fredede kulturminner inne på stasjonsområdet, men

forutsettelser at behov for undersøkelser etter kulturminneloven § 9 avklares med kulturminnemyndighetene før arbeidene starter.

300 kV kraftledning Tokke–Rød er blant utvalgte kulturminner i kraftforsyningen og er omtalt i rapporten «Kraftforsyningens kulturminner», NVE (2010). I kapitlet om denne ledningen gis det også en omtale av Rød transformatorstasjon:

*Ved enden av ledningen Tokke–Rød finner vi Rød transformatorstasjon. Rød ble satt i drift samtidig med Tokke 1 kraftverk, og var, som mottaker av overføringsledningen, Norges første stasjon med transformering fra et spenningsnivå på 300 kV. Stasjonsbygningen i betong fremstår som et godt eksempel på 1960-tallets industriarkitektur.*

Statnett informerer om at eksisterende kontrollhus og fasekompensatorhus ble ferdigstilt i 1961, mens oppmøtebygget er fra 2011 og underdelen med verksted, garderobe og spiserom er fra ca. 1979. Disse byggene befinner seg midt mellom 300 kV og 132 kV-anleggene. Her planlegger Statnett å bygge blant annet nye transformatorceller. Statnett informerer om at de eksisterende bygningene er lite hensiktsmessige og står fysisk i veien for de planlagte tiltakene. Statnett mener det ikke vil la seg gjøre å gjennomføre de omsøkte endringene på stasjonen uten å rive bygningene.

Vestfold og Telemark fylkeskommune sier i sin uttalelse at stasjonsbygningen bør bevares siden den representerer en viktig del av industriarkitekturen på 1960-tallet. Ivaretagelse av kraftoverføringens kulturminner kan skje ved fredning, vern eller gjennom dokumentasjon ved sanering/nedleggelse (arkivmessig bevaring). I medhold av energiloven § 3-5 og energilovforskriften § 3-5 kan det settes vilkår i en konsesjon om ivaretagelse av kulturminner innenfor noen rammer. I en vurdering om å sette slike vilkår må NVE vurdere nytten som følger av vilkåret, opp mot hvilke kostnader og ulemper et slikt vilkår vil påføre konsesjonæren.

Rød transformatorstasjon er ikke plukket ut som et eget anlegg og er ikke omtalt i rapporten «Kraftoverføringens kulturminner», kun nevnt i kontekst til ledningen. For flere av ledningene som er spesielt omtalt i rapporten er også tilknyttede kraftverk og transformatorstasjoner nevnt. I noen tilfeller er det lagt vekt på konteksten med ledningen mer enn på stasjonene i seg selv, mens i andre tilfeller så er det lagt vekt på stasjonenes tekniske utførelse og verdi som helhetlig del av begrunnelsen for valg av ledningen. Når det gjelder Rød transformatorstasjon vurderer NVE at førstnevnte er tilfelle, at stasjonen er nevnt i kontekst med ledningen, mer enn at den inngår i utvalget.

NVE vurderer at rapportens omtale av Rød transformatorstasjon og uttalelsen fra fylkeskommunen ikke er tilstrekkelig til å gi grunnlag for å sette vilkår om bevaring av bygningene. NVE mener at ulempene som følge av en bevaring er for store. NVE dokumenterte i noen grad bygningene i forbindelse med utarbeidelse av rapporten, deriblant flere foto av eksteriør og interiør. NVE vurderer at det ikke er grunnlag til å sette vilkår om ytterligere dokumentasjon. Hvis fylkeskommunen vurderer at det er behov for dokumentasjon av bygningene før riving, kan fylkeskommunen ta eget initiativ til å foreta en dokumentasjon, gitt at dette ikke har noen påvirkning på Statnetts fremdrift i prosjektet. NVE vil ikke pålegge Statnett forpliktelser i forbindelse med en eventuell dokumentasjon, men oppfordrer Statnett til å tilrettelegge hvis fylkeskommunen ønsker å foreta en dokumentasjon.

#### *Andre forhold*

Stian Reiersen bor på eiendom gnr. 13 bnr 44, som ligger ved 300 kV-ledningen Rød–Porsgrunn, og han ber om informasjon om hvilke tiltak som vil bli gjennomført for å redusere feltverdiene fra ledningen. Statnett kommenterer at det ikke er planer om å spenningsoppgradere denne ledningen og

at ledningen ikke er omfattet av søknaden. Siden det ikke skal gjøres tiltak på den aktuelle ledningen påpeker NVE at det ikke er grunnlag for å iverksette tiltak for å redusere magnetfeltet.

Ingar Nordang sier i sin uttalelse at det i perioder er betydelig støy fra transformatorstasjonen og at lyden høres godt ned til eiendom gnr. 10 bnr. 12. NVE viser til at det ikke er egne forskrifter eller retningslinjer for transformatorstøy, men det anbefales å følge grenseverdiene for industristøy i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442).

## **2.3 Vurdering av oppgradering av eksisterende anleggsvei til Rød transformatorstasjon**

### *Introduksjon*

Da Rød transformatorstasjon ble bygget på 1960-tallet ble transformatorene transportert via jernbanen. Statnett informerer om at det er usikkerhet rundt transportmuligheter for nye transformatorer via jernbanen. Transformatorene må derfor transporteres på vei.

Statnetts krav til veier til transformatorstasjoner er veibredde på 4 meter eksklusiv veiskulder hvis det er rett vei. Ved kurver må bredden utvides til 5 meter. Ved skarpe kurver på 90 graders sving og når ytterradius nærmer seg minimum ( $r = 24$  meter) må et område tilsvarende 13 meter veibredde (radius i innersving  $r = 11$  meter) være fritt for hindringer. Statnett foretrekker asfalt for transformatortransport, men dette er ikke en absolutt forutsetning for transport på rette strekninger. For strekninger med stigning og i kurver med stigning kreves det asfaltdekke. Asfaltert vei har også fordelen at det ikke vil gro i veibanen eller kreve særlig vedlikehold.

Statnett planlegger å transportere transformatorene med båt inn Skiensfjorden og ta dem i land ved Borgestad næringspark. Dette krever at det etableres et kaihakk og at det asfalteres en kortere strekning ut til eksisterende vei. Statnett søker om tillatelse til dette fra kommunen etter plan- og bygningsloven. Hoppestad bru, som krysser Hoppestadelva, må oppgraderes/nybygges for å tåle transformatortransporten, alternativt må det bygges en midlertidig bru i anleggsfasen. Statnett vil også omsøke dette til kommunen i medhold av plan- og bygningsloven.

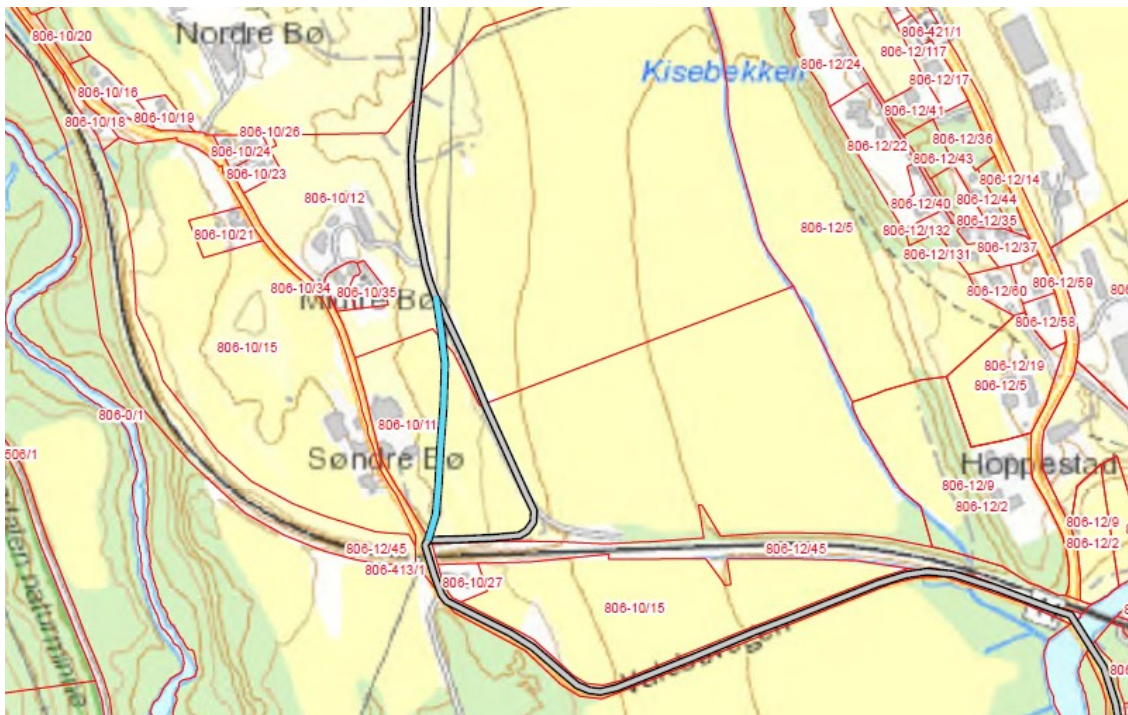
Da Rød transformatorstasjon ble bygget, ble det etablert en omlastningsplass for transformatorene på et lite sidespor ved Nedre Bø, og en anleggsvei mellom sidesporet og Rød transformatorstasjon. Statnett planlegger å bruke dagens anleggsvei også nå, men siden anleggsveien ender ved sidesporet, må det etableres en ny vei fra brua over jernbanen og frem til eksisterende anleggsvei. I opprinnelig søknad søkte Statnett om å etablere en veitrasé, men denne ble senere frafalt da Statnett søkte om ny veitrasé. Under følger en oversikt over søknadene, innkomne uttalelser og NVEs vurderinger.

### *Opprinnelig søknad*

I opprinnelig søknad søkte Statnett om å etablere en ny veitrasé fra veien over jernbanen til eksisterende anleggsvei langs blå stripe i kartet under. Denne nye veistrekningen ville gå parallelt med og på vestsiden av en distribusjonsnettledning som passerer Søndre Bø. Traseen er vist i kart under. Statnett informerer i søknaden om at øvrige deler av den eksisterende anleggsveien må oppgraderes og sannsynligvis asfalteres.

Statnett informerer også om at de ønsker å benytte anleggsveien som ny permanent adkomstvei til Rød i driftsfasen. I dag er daglig adkomst til stasjonen via Stulenvegen, Hoppestadveien og Rosvall.





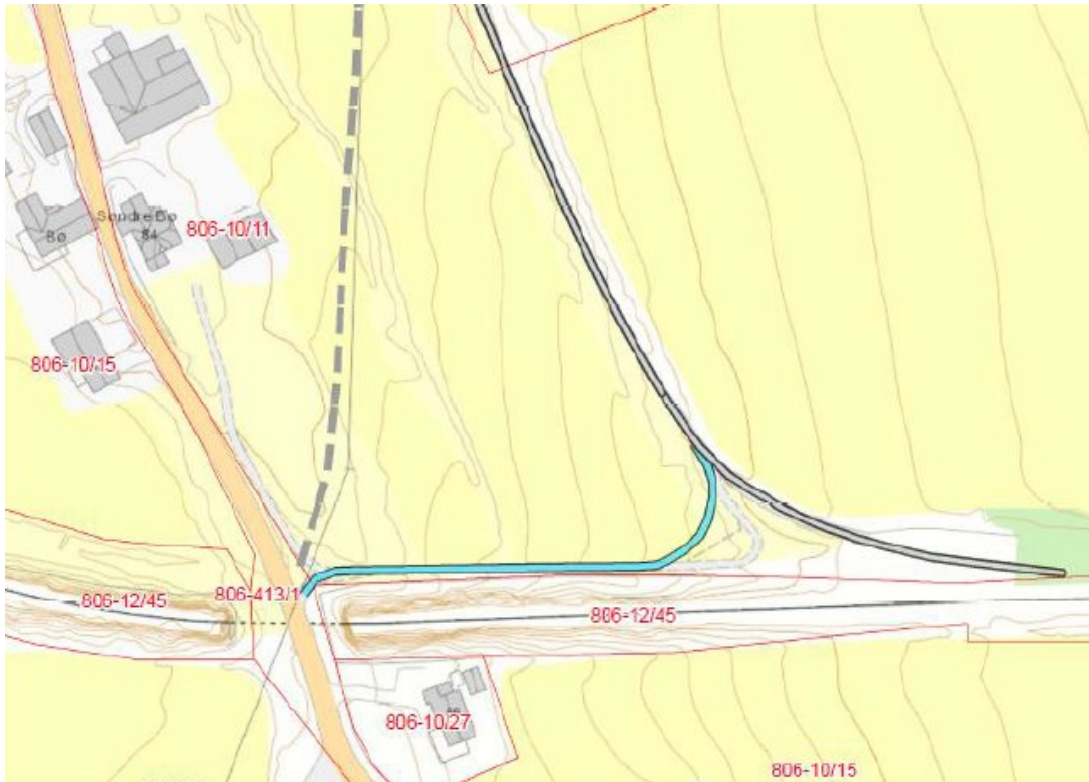
Den blå stripen viser opprinnelig planlagt veitrasé. Den grå stripen viser dagens anleggsvei. Kartet er noe misvisende, på strekningen langs jernbanen er det bare kjørespor i dag. Dagens adkomstvei til Rød transformatorstasjon går via Stulenvegen, som ses til høyre i kartet.

En stor del av høringsinnspillene til søknaden av 24.4.2019 omhandlet Statnetts planer om oppgradering av eksisterende anleggsvei inn til Rød transformatorstasjon. Gusfre, Tove Ytterbø og Nils Ytterbø sier alle at de har aksept for at veien må oppgraderes og brukes i anleggsfasen, men ønsker ikke at veien blir permanent adkomstvei til Rød transformatorstasjon. Skien kommune og Nordang viser til at Statnett ikke har rettigheter til daglig trafikk på eksisterende anleggsvei. Mindretallet i bystyret i Skien kommune fikk sendt med sin uttalelse, og de sier at anleggsveien ikke bør brukes til daglig drift, men bare i tilfeller der det er nødvendig. Nils Ytterbø tar til orde for at veien kun bør asfalteres om det er nødvendig for transformatortransporten. Høringsinnspillene begrunnes med at det vil gi store negative virkninger for natur og friluftsliv å bruke anleggsveien som permanent adkomstvei. Flere nevner at anleggsveien brukes som en trygg turvei grunnet lite trafikk. Nordang viser også til at endringene vil redusere eiendomsverdien og gå ut over trivselen.

Gusfre, Tove Ytterbø og Nils Ytterbø foreslår i sine uttalelser en alternativ adkomstvei, med utgangspunkt i dagens adkomstvei – dvs. via Hoppestadveien, Stulenvegen og Rosvall. De foreslår å bygge en ny innkjøring til Rød transformatorstasjon fra nord. Statnett kommenterer at jernbanebroen ved Hoppestadelva er for lav for transformatortransport, kun litt over 3 meter. Transportkjøretøyets høyde er 4,1 meter, mens total høyde er avhengig av eventuell tilleggshøyde fra transformator-kassen, normalt 4,5 meter. Statnett peker også på at Hoppestadveien og Stulenvegen er bratt og svingete. Dersom Hoppestadveien skal brukes for transformatortransport må jernbaneundergangen bygges om, noe Statnett vurderer å være omfattende og kostbart. Statnett informerer om at siden transformatortransporten er ca. 70 meter lang, så er det ikke mulig å foreta denne transporten forbi boligene ved Rosvall.

### *Tilleggssøknad*

Statnett sendte 30.10.2019 inn tilleggssøknad om en alternativ veitrasé. Den nye traseen går langs jernbanen, der den knyttes til eksisterende vei. Den opprinnelig omsøkt traseen over jordet ble frafalt. Statnett informerer videre at anleggsveien i hovedsak vil brukes til transformatortransport og tyngre transport i anleggsfasen, og at veien vil bli stengt med bom i begge ender.



Blå stripe angir ny planlagt veitrasé, mens stiplet linje er opprinnelig omsøkt trasé.

Linn Iren Gusfre og Ingar Nordang er i sine uttalelser til tilleggssøknaden opptatt av at den planlagte veien kun brukes i anleggsfasen og ikke i driftsfasen. Nordang mener Statnett er uklare i sin beskrivelse av bruken av veien og om veien vil bli stengt. Statnett bekrefter i sine kommentarer til høringsuttalelsene at veien vil bli stengt med bom i begge ender. Når det gjelder bruken av veien kommenterer Statnett at bommen ikke skal være til hinder for at Statnett kan benytte veien for adkomst til stasjonen i anleggs- og driftsfasen. I epost til NVE av 20.3.2020 utdyper Statnett dette, der de sier at de ut fra HMS-perspektiv ønsker at mye av den daglige trafikken til Rød transformatorstasjon skal forgå på anleggsveien, siden man da slipper å kjøre gjennom gårdsplassen til mange beboere slik dagens adkomstvei innebærer. Det er få boliger som ligger langs anleggsveien og Statnett mener den derfor er et bedre alternativ som daglig transport også etter anleggsperioden. Statnett informerer på telefon til NVE 15.4.2020 at trafikken inn til stasjonen innebærer maksimalt 5-6 biler om dagen i driftsperioden.

### *NVEs vurdering av anleggsveien*

NVE viser til at Statnett har gjort vurderinger av å bruke Hoppestadvegen/Stulenvegen/Rosvall som anleggsvei med blant annet transformatortransport, men har funnet at dette vil være krevende, i første rekke på grunn av at jernbanebrua er for lav. NVE konstaterer at bruer kan demonteres for engangstransporter, selv om dette er krevende og kostbart, men vi mener at det ikke er ønskelig å være

avhengig av dette for fremtidige transporter, spesielt i beredskapssituasjoner. Når det heller ikke er mulig å ha transport forbi boligene ved Rosvall vurderer NVE at den omsøkte anleggsveien er den mest hensiktsmessige veien for å transportere transformatorer og andre tyngre transporter til Rød transformatorstasjon. Dette gjelder også for transport av transformatorer og andre tyngre transporter i driftsfasen.

I opprinnelig søknad var det søkt om ny veitrasé fra jernbanen til eksisterende anleggsvei, og det var det lagt til grunn at den delen av eksisterende anleggsvei som ikke vil brukes, ville bli fjernet og tilbakeført til jordbruksareal. Denne traseen trakk Statnett og den nye omsøkte veitraseen vil bygges der det i dag er kjørespor langs jernbanen. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark mener det er positivt at den nye veitraseen i mindre grad enn opprinnelig alternativ er i konflikt med landbruksinteressene, men påpeker at tiltaket må gjennomføres på en slik måte at landbruksarealene påvirkes så lite som mulig. NVE vurderer at beslaget av jordbruksareal er relativt like for begge traseene, men at første omsøkte trasé vil gå nærmere bebyggelsen på Nedre Bø og innebære en større forandring for området enn en vei langs jernbanen. NVE er enig i at ny vei langs jernbanen er en bedre trasé enn opprinnelig omsøkt trasé. Statnett informerer om at veitraseen fra omlastingsplassen ved jernbanen til ny veitrasé vil bli tilbakeført dersom grunneier ønsker det. NVE bemerker at en slik tilbakeføring vil være positiv med tanke på jordbruksareal.

NVE ser at det kan oppfattes som at Statnett har gitt ulike signaler i løpet av prosessen om hvor mye de vil bruke den omsøkte anleggsveien i driftsfasen. NVE forstår det som at Statnett ønsker å benytte anleggsveien også som daglig adkomstvei. NVE er enig med Statnett i at trafikk på Hoppestadveien/Stulenvegen/Rosvall vil berøre bebygde områder, mens anleggsveien har den fordel at den går gjennom landsbruks- og skogsområder med større avstand til boliger. Hvis anleggsveien benyttes av Statnett til daglig drift i driftsfasen, vil dette på den annen side gi litt biltrafikk i et område som i dag ikke har noe. NVE viser imidlertid til at teksten i tilleggsøknaden kan forstås som at Statnett går tilbake på sine tidligere planer om å benytte anleggsveien til daglig drift:

«Veien vil i hovedsak bli brukt til transformatortransport og tyngre transport i anleggsfasen. I driftsfasen vil veien kunne stenges med bom i begge ender.»

NVE vurderer at dette kan ha hatt betydning for prosessen, og viser spesielt til Skien kommunes uttalelse til opprinnelig søknad. NVE vurderer at hensynet til en gjennomsluttig behandling av konsesjons- og ekspropriasjonssøknaden veier så tungt at vi ikke har grunnlag til å kunne fatte vedtak om at den nye delen av anleggsveien kan benyttes som daglig adkomstvei i driftsfasen. NVE vil derfor i en eventuell konsesjon sette vilkår om at den nye veistrekningen kun kan benyttes av Statnett i anleggsperioden og til transport i driftsfasen som pga. transportens størrelse e.l. ikke kan foretas på dagens adkomstvei (Hoppestadveien, Stulenvegen og Rosvall). Om Statnett ønsker å benytte anleggsveien som daglig adkomstvei, så må de sende inn ny søknad om dette, der det fremgår tydelig hvilken bruk Statnett ser for seg. Statnett har tilgang til stasjonen via dagens adkomstvei og er på den måten uansett sikret daglig adkomst. Vi viser samtidig til vurderinger om ekspropriasjon i kapittel 4.3.

NVE vurderer det som nødvendig å oppgradere anleggsveien til den standard som kreves for å foreta transformatortransport. Når NVE foreløpig bare vil ta stilling til om veien skal brukes som transportvei, vurderer NVE at det ikke bør legges asfalt på anleggsveien med mindre det er nødvendig for å gjennomføre transformatortransporten eller andre tyngre transporter.

NVE vurderer at anleggsveien med omkringliggende område vil bli mindre attraktivt som friluftsområde i anleggsperioden. Siden NVE nå ikke tar stilling til Statnetts søknad om å bruke

anleggsveien i som adkomstvei i driftsperioden, vil det ikke være mer trafikk på anleggsveien enn det er i dag. Virkningene for friluftslivet vil derfor være begrenset til anleggsperioden.

Bane Nor etterspør i sin uttalelse dokumentasjon av at tunneltaket over jernbanen tåler transformatortransport. Statnett informerer at de har gjennomført befaringer med geolog som også har gjort vurdering av tunnelstyrken. Vurderingen er at transport av kjøretøy og transformator på ca. 400 tonn vil kunne passere over tunnelen uten at det vil medføre noen fare for stabiliteten. Geologen har anbefalt enkelte tiltak for sikring av berget under transporten, observasjon av berget under transporten og vurdering av berg og eventuelt sikringsbehov etter at transporten er foretatt. Statnett vil oversende rapport fra befarings og beregninger til Bane Nor. NVE forutsetter at Statnett oversender denne dokumentasjonen og vi legger til grunn at Statnett gjennomfører nødvendige tiltak.

Statnett bekrefter i epost av 27.11.2019 at Vestfold og Telemark fylkeskommune har gjennomført arkeologiske registreringer i området for ny veitrasé uten at det ble gjort funn. NVE konstaterer at den nye veitraseen ikke er i konflikt med kjente automatisk fredede kulturminner.

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark mener det vil være hensiktsmessig at det utarbeides en samlet plan for veibehovet ved transformatortransporten. NVE viser til vurderinger i kapittel 4.13, om at Statnett må sende inn oppdatert søknad om de ønsker å benytte anleggsveien til daglig drift. I denne søknaden bør Statnett fremlegge en oversikt over hva veibehovet og trafikken til stasjonen.

Fylkesmannen minner i sin uttalelse om at etablering av traktorveier må omsøkes hos kommunen. Graden av veiens landbruksnytte er bestemmende for hvilket regelverk søknaden skal behandles etter. NVE viser til at en vei kan behandles av NVE i medhold av energiloven når den er nødvendig for å bygge og/eller drifte elektriske anlegg, noe som er tilfelle i denne saken. Etter vår vurdering er veien unntatt behandling etter plan- og bygningsloven.

Statnett informerer om at anleggsveien også kan brukes av andre rettighetshavere. NVE legger til grunn at dette innebærer at berørte grunneiere kan benytte veien i forbindelse med jord- og skogsdrift som i dag. Hvilken bruk grunneierne kan ha på veien er etter NVEs vurdering et privatrettslig anliggende mellom grunneierne og Statnett. NVE forutsetter at det settes opp bom i begge ender av veien, slik at andre enn berørte grunneiere ikke får tilgang til motorisert ferdsel på veien.

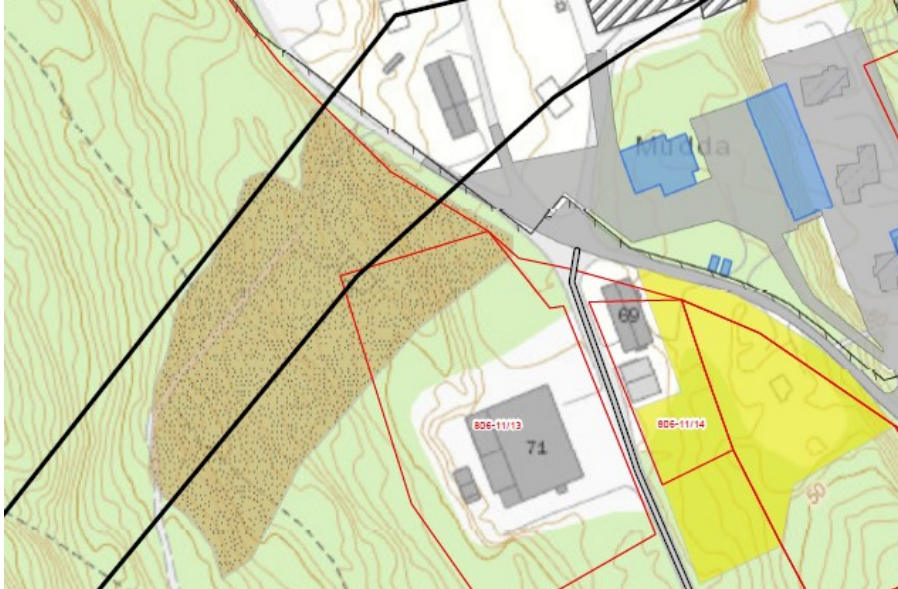
## **2.4 Massehåndtering og massedeponi**

Rivingen av eksisterende bygg og anleggsarbeidet på stasjonen vil gi overskudd av masser bestående av jord, stein, sand og betong. Statnett informerer om at det vil tas ut totalt ca. 64 000 m<sup>3</sup> løse masser fordelt på 42 000 m<sup>3</sup> betong og 22 000 m<sup>3</sup> fjell og jordmasser. Prøver av betongen viser at innholdet av PCB og krom er under grensen for farlig avfall. Armeringen i betongbyggene vil sorteres ut og bli kjørt til godkjent mottak.

Statnett planlegger å bruke ca. 12000 m<sup>3</sup> av massene til å fylle området Mudda for å gi byggegrunn for det nye kontrollbygget, og for å fylle opp for å bygge andre bygg og anlegg inne på stasjonsområdet. For masser som ikke kan brukes inne på stasjonsområdet søker Statnett om å etablere et permanent massedeponi vest for stasjonen, der 18000-30000 m<sup>3</sup> med masser deponeres. Deponiet er planlagt plassert under Statnetts 300 kV-kraftledninger og vil ha en grunnflate på ca. 9 dekar. Deponiet vil i all hovedsak ligge innenfor ledningenes ryddebelt, men vil også berøre deler av eiendom 11/13. Statnett informerer om at de er enig med grunneier om bytting av arealer.



Det øverste jordlaget fra Mudda og fra der massedeponiet er planlagt, vil lagres i anleggsperioden, og legges som et topplag over massedeponiet når det er ferdig fylt. Statnett anslår at det vil gjenstå 20000-25000 m<sup>3</sup> med betong, som vil kjøres til eksternt deponi.



Bildet viser massedeponiet Statnett søker om sør for stasjonen. Massedeponiet er merket med brun farge.

Avfall som oppstår i forbindelse med samferdselsutbygging og andre anleggsarbeider er å regne som næringsavfall, jf. forurensningsloven § 27a annet ledd. Overskytende jord- og steinmasser fra slik virksomhet, som ikke skal brukes på samme lokalitet som de er gravd opp, vil normalt være å anse som næringsavfall – med mindre det er sikkert at massene vil utnyttes som byggeråstoff eller fyllmasser i et annet prosjekt. Næringsavfall skal som hovedregel leveres til et lovlig avfallsanlegg eller gjennomgå gjenvinning. Dette følger av forurensningsloven § 32 første ledd. Annen disponering krever at Miljødirektoratet har innvilget unntak etter forurensningsloven § 32 annet ledd. I tillegg til at håndtering av næringsavfall må skje i tråd med kravene i forurensningsloven § 32, vil det også være nødvendig å innhente tillatelse etter forurensningsloven § 11 dersom den ønskede avfallsdisponeringen medfører fare for forurensning.

Kravet om unntak fra forurensningsloven § 32 i enkeltvedtak eller forskrift gjelder i utgangspunktet også for jord- og steinmasser (naturlige mineralske masser bestående av nedbrutt berggrunn og knust fjell) som ikke er forurenset. Miljødirektoratet jobber med en forskriftsendring på dette punktet. Miljødirektoratet informerer i faktaark M-1243 (2018) om at frem til forskriften er endret, er det ikke behov for å søke om unntak fra § 32 første ledd til annen disponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset, hvis følgende er tilfelle:

- muligheter for gjenvinning er vurdert,
- disponeringen er avklart etter plan- og bygningsloven, og
- disponeringen skjer på land, og ikke i sjø eller vassdrag

Miljødirektoratets faktaark viser kun til at disponeringen må være avklart i medhold av plan- og bygningsloven. Energiloven avklarer arealbruk i forbindelse med energianlegg og NVE vurderer at også avklaringene også kan gjøres i medhold av energiloven når tiltaket er direkte relatert til et energianlegg.

Miljødirektoratets faktaark M-14 (2013) åpner for at betongavfall kan benyttes forbindelse med bygge- og anleggstiltak som skal gjennomføres uansett, for eksempel til bygging av veier eller parkeringsplasser. Betongmassene må være egnet for formålet, og mengden betongmasser som benyttes må stå i forhold til behovet for masser. Det er en forutsetning at bruken av betongmassene ikke er i strid med forurensningsforbudet, jf. forurensningsloven § 7. Den som vil gjennomføre et tiltak som kan medføre fare for forurensning, må derfor normalt søke om tillatelse etter forurensningsloven § 11. Dette gjelder både om betongmassene planlegges å benyttes til utfylling og ved deponering i eget deponi. NVE har ikke myndighet til å gi tillatelse etter forurensningsloven.

Når det gjelder disponering av rene jord- og steinmasser viser NVE til at kravet om å vurdere mulighetene for gjenvinning av massene vil være oppfylt, det samme gjelder kravet om at disponeringen skjer på land. NVE vil behandle det omsøkte massedeponiet sør for stasjonen som om dette kun vil inneholde rene jord- og steinmasser. Hvis Statnett i tillegg vil deponere f.eks betong i dette deponiet, må Statnett søke om tillatelse etter forurensningsloven for denne disponeringen. Det samme gjelder for bruk av slike masser som fyllmasser inne på stasjonsområdet.

Siden deponiet i all hovedsak vil befinne seg innenfor ryddebeltet for ledningene sørover, vil deponiet i all hovedsak berøre arealer som allerede er båndlagt. Statnett vil spare på de stedege massene og tilbakeføre disse på toppen av de deponerte massene. NVE vurderer at dette vil sikre små landskapsmessige virkninger av deponiet.

Deponiet vil berøre en kullmile fra etterreformatorisk tid, dvs. at den ikke er et automatisk fredet kulturminne. Det er også en registrert kullmile like sør for det planlagte deponiet, men denne vil ikke bli berørt av deponiet.

## 2.5 Naturmangfold

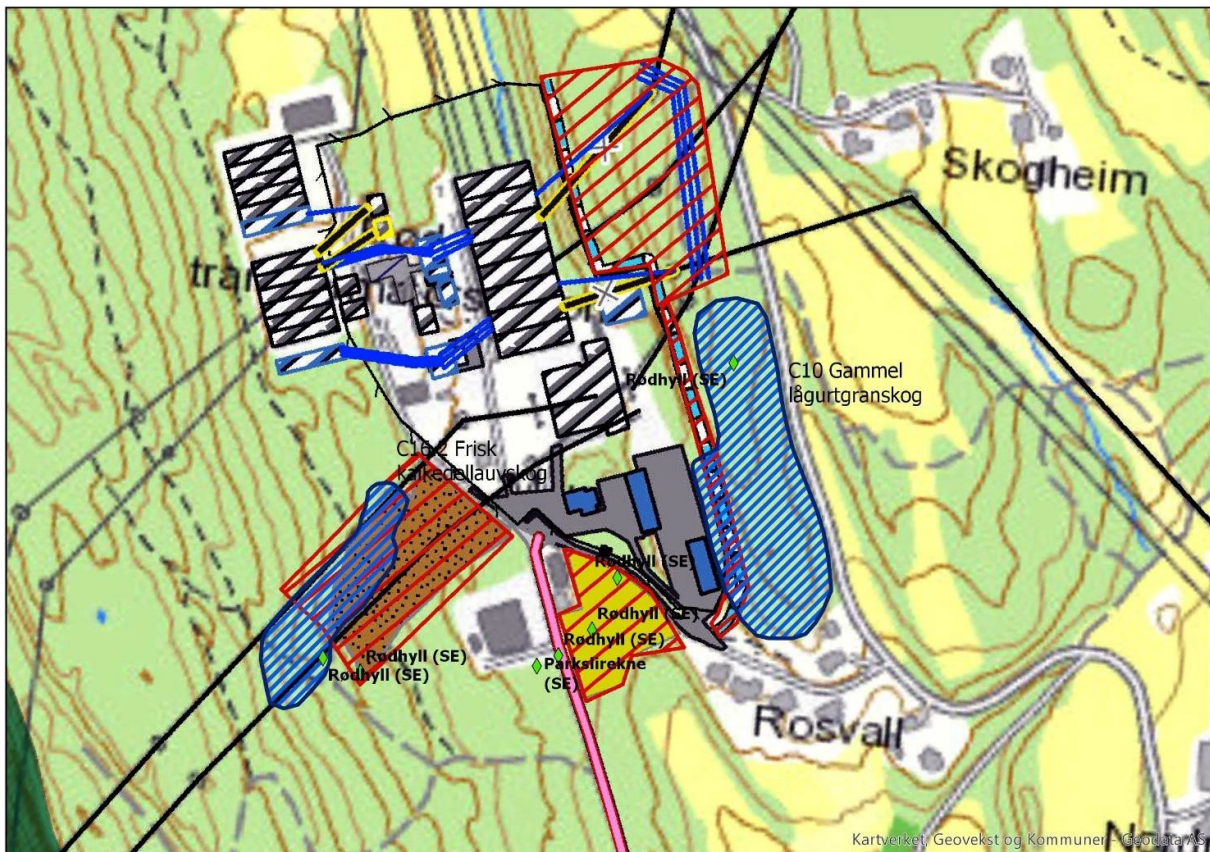
I NVEs vurdering av Statnetts søknad legger vi til grunn bestemmelsene i naturmangfoldloven §§ 4, 5 og 8-12. Kunnskapen om naturmangfoldet og effekter av eventuelle påvirkninger er basert på den informasjonen som er lagt fram i søknaden, fagrapport fra Sweco av 2.10.2019, høringsuttalelser og NVEs egne erfaringer.

Metodikken brukt i forbindelse med fagrapporten om biologisk kartlegging er i samsvar med Kartleggingsinstruks - Kartlegging av Naturtyper etter NiN2 fra Miljødirektoratet i 2019. Området ble befart 30.9.2019 av biolog Jan Terje Strømsæther for å undersøke for forekomster av viktige naturtyper, rødlistearter og fremmede arter. Det ble foretatt undersøkelser i områder som er merket med rødt i kartet under, dvs. områdene hvor det er planlagt massedeponi, anleggsplass, veien langs transformatorgjerdet og langs anleggsveien. For å sjekke ut eventuelle tidligere kartlagte naturtyper, rødlistede arter, prioriterte arter, utvalgte naturtyper eller fremmede arter, ble det gjort søk i Artskart, Naturbase og andre offentlige databaser.

NVE har også gjort egne søk i tilgjengelige databaser som Naturbase og Artskart, senest 20.4.2020.

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark sier i sin uttalelse at de mener det ikke er tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om naturmangfold i tiltaksområdet til at de kan avgi endelig uttalelse. Arealet ligger på kalkfjell, og dette danner grunnlag for spesielle naturkvaliteter. Generelt er det i tiltaksområdene stort potensial for forekomst av både truede arter (rødlistearter) og truede naturtyper iht. gjeldende rødliste for naturtyper. Intakte skogareal utenfor hogstflate og plantefelt (bl.a. i østre del av tiltaksområdene) kan ha innslag av kalklindeskog som er en utvalgt naturtype, kalkfurusog og kalkgranskog. Videre kan det forekomme truede arter av bl.a. karplanter og flere andre artsgrupper også på nylig hogd/avvirket areal, som der det planlegges massedeponi i vestre del. Fylkesmannen sier

det derfor det må gjøres nye undersøkelser av naturmangfold gjennom nye feltundersøkelser, og at disse bør gjøres i plantenes vekstsesong, og utføres av personale med dokumentert erfaring i bruk av metoden Natur i Norge. Statnett har gjort nye feltundersøkelser etter at denne uttalelsen ble sendt inn. Befaringen fant sted 30.9.2019, og er utført etter metoden Natur i Norge av kompetent personale. Ifølge fagrapporten vil undersøkelser tidligere på forsommer/sommer kunne øke sjansen for funn av rødlistede karplanter, særlig orkidéer. NVE er enig i at med befaring tidligere på året ville være enda bedre, men vurderer at kunnskapsgrunnet er tilstrekkelig, jf. naturmangfoldloven § 8.



Områder markert med rødt er undersøkt i forbindelse med biologisk kartlegging. Kartet viser også to registrerte naturtyper øst og vest for stasjonen.

Fagrapporten informerer om at det i området vest for stasjonen er registrert en forekomst av naturtypen frisk kalkedelløvsskog. Naturtypen er en rødlistet naturtype, og inngår i vurderingsenheten Frisk rik edelløvsskog (NT). Området er preget av at de største trærne er hogget. Det ble gjort funn av en ask (VU) av noe størrelse (40 cm i omkrets i brysthøyde), og noen unge trær av ask (VU) og alm (VU). Naturtypen vurderes i rapporten til å ha moderat kvalitet (2). Potensialet for funn av rødlistede arter av sopp vurderes som høy. Fagrapporten vurderer at det permanente massedeponiet vil berøre naturtypen vest for stasjonen i stor grad og at ca. halve naturtypen vil gå tapt.

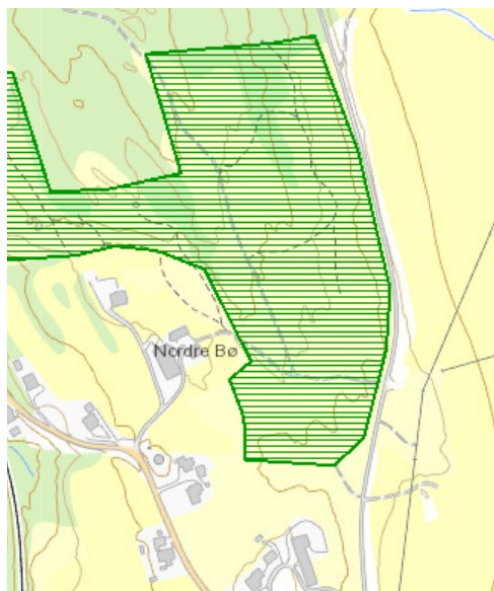
NVE er enig i at naturtypen kalkrik edelløvsskog generelt har stort potensial for funn av rødlistede arter. NVE vurderer at store deler av naturtypen vil kunne bli påvirket det omsøkte massedeponiet. Statnett planlegger å fjerne topplaget før det fylles tilbake etterpå, slik at området revegeteres med stedlige arter. NVE vurderer at dette vil bidra til å redusere virkningene noe. NVE vil samtidig påpeke at deponiet etableres innenfor ryddebeltet for to eksisterende kraftledninger, slik at det aktuelle området allerede er påvirket av skogrydding og tekniske anlegg. Så lenge ledningene står der, vil det



ikke bli høyere vegetasjon enn mindre busker i det aktuelle området. Mens naturtype og berggrunn tilsier et godt potensial for funn, er det ikke registrert funn i Naturbase. Dette vil ikke nødvendigvis ha betydning for mulighetene for funn, men kan antyde at det er noe mindre sannsynlighet for at området inneholder veldig spesielle arter. Det kan også legges til at det omsøkte deponiet er sentralt plassert ved stasjonstomten, slik at transportveien fra stasjonen til deponiet blir kort. På den måten samles også inngrepene i området. NVE vurderer at det er gode argumenter for å bygge deponiet på det planlagte området og at det veier opp for ulempene av at deler av naturtypen blir redusert. NVE vil i en eventuell konsesjon sette krav til at Statnett skal forsøke å unngå at massedeponiet vest for stasjonen påvirker naturtypen «Frisk rik edelløvskog» så langt det er hensiktsmessig for gjennomføringen av anleggsarbeidet.

Øst for stasjonen er naturtypen gammel lågurtgranskog registrert. Denne naturtypen er ikke en rødlistet naturtype. Lokaliteten vurderes å ha høy kvalitet (3). Naturtypen vil bli berørt av den nye traktorveien langs stasjonsgjerdet. Fagrapporten vurderer at dette i liten grad vil forringe naturtypen som helhet, forutsatt at det ikke gjøres inngrep eller hogst ut over hva som vises i kartet over. NVE er enig i at naturtypen i liten grad vil bli påvirket av planlagte tiltak.

Vest for anleggsveien finnes naturtypelokaliteten kalt «Nordre Bø» av typen naturbeitemark, vurdert som svært viktig (A-verdi). NVE har målt i kartet og anslår at den angitte naturtypen ligger i en avstand på inntil ca. 1,5 meter fra anleggsveien. Statnett sier i søknaden at breddeutvidelse av anleggsveien i svært liten grad vil gå ut over naturtypen. Fagrapporten viser til at det ble observert ask (VU) og alm (VU) langs veien, men at dette bare var unge eksemplarer uten spesiell verdi. Særlig ask, men også alm, vokser spredt i hele området for øvrig. Rapporten oppfordrer likevel til at disse og andre større trær bør ivaretas så langt det lar seg gjøre. NVE vurderer at naturtypen i liten grad vil bli berørt, men vil i en eventuell konsesjon vurdere å sette vilkår om at Statnett skal begrense hogging av større trær innenfor naturtypen «Nordre Bø».



Kartet viser naturtypen vest for anleggsveien. Kilde: Naturbase

Ingar Nordang sier i sin uttalelse til den opprinnelige søknaden at det vest for veien er et reir for hønehauk (NT) som er i aktivt bruk. Nordang viser til at det rundt hønehaukreir ikke skal drives skogbruksaktivitet innenfor 50 m meter radius høst/vinter og 300 m radius vår/sommer, i tillegg til innflyvningssoner. NVE tar utgangspunkt i at Nordang viser til Norsk PEFC Skogstandard. Her finnes



kravet hensynsområde på 50 meter rundt et hønehaukreir, og restriksjon på skogbruksforstyrrelse i en radius på 200 m fra hekkeplass eller reir i bruk i perioden 1.mars til 31.juli. Statnett har fått utarbeidet en rapport om hvordan hensynet til fugl kan ivaretas under anleggsarbeid: «Anbefalte hensynssoner for sårbare arter av fugl» (Multiconsult, 2018). Rapporten har en anbefalt minimumsavstand til hekkelokaliteter for hønehauk på 500 meter, for helikopter-/droneflygning, sprengningsarbeid, bakkearbeid, motorisert terrengtransport og ferdsel til fots. NVE viser til at hønehauken er en dyktig flyer, men kan være sårbar for forstyrrelser. Dette gjelder spesielt under hekking og anleggsarbeid i nærheten kan forstyrre hekkingen. NVEs vurdering er at den registrerte hekkeplassen for hønehauk kan påvirkes av anleggsarbeidet. NVE konstaterer at Statnett planlegger en minimumsavstand som er større enn innspillet fra Nordang. NVE vil i en eventuell konsesjon kunne sette vilkår om at reirlokalteten skal undersøkes og at det tas hensyn til reirlokalteten i hekkeperioden.

Videre er det registrert bestand av hekkende vipe (EN) på flere eiendommer langs anleggsveien. Vipe holder til på åker og i eng, og er lite sårbar for støy fra anleggsarbeid og NVE vurderer at forekomsten av vipe vil bli lite berørt av anleggsarbeidet.

Naturbase viser to forekomster av grångråkjuke (NT) ved nordre del av anleggsveien. Den ene er lokalisert like vest for veien, mens den andre er markert i veien. Det er omtrent 180 kjente lokaliteter av arten. Hovedhabitatet er kalkgranskog, der den danner mykorrhiza med gran. Det er noe usikkerhet i markeringen av forekomster i Naturbase, og med tanke på artens habitat tviler NVE på at den befinner seg midt i veibanen, men den kan finne seg i tilknytning til granrøtter i nærheten av veien. Det er soppens fruktlegeme som kan være synlig over bakken i deler av året, mens resten av soppene lever under bakken. Det er derfor vanskelig å finne soppene i andre perioder enn når det eventuelt er synlige fruktlegemer. Basert på at soppene kan være vanskelig å finne, at den kan ha en stor utbredelse og derfor ikke blir berørt av oppgraderingen av veien, vurderer NVE at det ikke er hensiktsmessig å sette vilkår om at Statnett skal undersøke og ta hensyn til forekomsten av grångråkjuke.



Kartet viser de markerte forekomstene av grångråkjuke (NT) i Naturbase.

Det er funnet fremmede arter i området rundt stasjonen: rødhyll, parkslirekne og valurt. Det er funnet flere forekomster på anleggsområdet sør for stasjonen. Fagrapporten informerer om at det særlig må tas hensyn til forekomstene av parkslirekne og valurt, slik at ikke disse spres til nye områder som følge av gravearbeid og masseforflytning. Skien kommune ber i sin uttalelse om at Statnett utviser særlig varsomhet i håndtering av svartlistede arter i området. Statnett kommenterer at det vil bli stilt krav til

entreprenører om sikker håndtering av fremmedarter. NVE vil i en eventuell konsesjon sette vilkår om at det skal utvises forsiktighet under massehåndtering for å forhindre spredning av fremmede arter.

Samlet sett vurderer NVE at de planlagte tiltakene ikke vil være i konflikt med forvaltningsmålet for naturtyper, arter eller økosystemet gitt i naturmangfoldloven §§ 4 og 5. Etter NVEs vurdering foreligger det tilstrekkelig kunnskap om virkninger tiltaket kan ha på naturmiljøet, og NVE mener at naturmangfoldlovens § 9 (føre-var-prinsippet) ikke skal tillegges særlig vekt i denne saken. NVE vurderer at tiltaket har små virkninger for naturmangfoldet og derfor ikke vil øke den samlede belastningen på økosystemer, jf. naturmangfoldloven § 10.

## **2.6 Andre forhold**

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark viser til at det er planlagt et midlertidig baseområde nært jordbruksareal på gnr. 14 bnr. 19 og sier det bør sikres en hensiktsmessig buffersone mot jordbruksarealene for å minimere eventuell negativ påvirkning fra anleggsarbeidet og aktivitet i anleggsområdet sør for stasjonen. Statnett skal holde seg innenfor de avgrensede områdene til det omsøkte anleggsområdet og NVE vurderer at det er tilstrekkelig avstand fra dette området til jordbruksareal. NVE vurderer at det ikke er nødvendig å sette vilkår om buffersone til jordbruksareal.

Telemark fylkeskommune uttaler at det må vurderes hvilke vannforekomster som kan bli berørt av tiltaket, og om økologisk og kjemisk tilstand kan bli påvirket i negativ retning. Bru over Hoppetadelta og kai er tatt ut av konsesjonssøknaden og vil bli behandlet etter plan- og bygningsloven og ev. vannressursloven. Statnett informerer om at en vurdering av hvordan tiltakene evt. vil påvirke vannkvalitet og vannmiljø vil bli gjort i forbindelse med prosjektering.

## **3 NVEs avveiiinger, konklusjon og vedtak om søknad etter energiloven**

NVE har vurdert Statnetts søknad og tilleggssøknad om oppgradering av Rød transformatorstasjon med tilhørende anlegg. Vi har i dette notatet redegjort for vurderingsgrunnlag og tekniske, økonomiske, samfunns- og miljømessige virkninger.

Konsesjonsbehandling etter energiloven innebærer en konkret vurdering av de fordeler og ulemper det omsøkte prosjektet har for samfunnet som helhet. Det kan innvilges konsesjon til prosjekter som anses som samfunnsmessig rasjonelle, det vil si hvis de positive virkningene anses som større enn de negative, jf. energiloven § 1.

Det er kun noen virkninger av tiltaket som kan tallfestes og som kan omtales som prissatte virkninger (investeringskostnader, endringer i taps- og avbruddskostnader osv.). De aller fleste virkningene ved etablering av kraftoverføringsanlegg, er såkalt ikke-prissatte virkninger (virkninger for landskap, kulturmiljø, friluftsliv, bomiljø, naturmangfold osv). Slike virkninger kan vanskelig tallfestes, og de samlede konsekvensene kan dermed heller ikke summeres opp til et positivt eller negativt resultat i kroner og øre. NVEs vurdering av om det skal gis konsesjon til et omsøkt tiltak er derfor en faglig skjønnsvurdering.

### **3.1 Oppsummering av NVEs vurderinger**

Under er en oppsummering av virkninger for allmenne miljø- og arealbruksinteresser som følge av de omsøkte anleggene. For oversiktens skyld gis oppsummeringen i en tabell. Bakgrunnen for oppsummeringen under er i NVEs vurderinger gjort i kapitel 2.

Vurderingskriterier	Fordeler/nytte	Ulemper/kostnad
Investeringskostnader	-	Ca. 596 600 000 NOK
Tapskostnader	0	
Forsyningssikkerhet utover avbruddskostnader	Fornyer anlegg i stasjonen som har overskredet teknisk levetid, har dårlig teknisk stand og ikke tilfredsstillende forskriftskrav	
Tilknytning av nytt forbruk	Gjør det mulig å tilknytte nytt forbruk, herunder nytt datasenter på Kiseåsen	
Visuelle virkninger		Liten økning i synligheten av anleggene som følge av utvidelse av stasjonsområdet og nye bygninger
Friluftsliv		Anleggsveien som benyttes som turvei vil få økt trafikk i anleggsfasen
Kulturminner	Berører ikke kjente automatisk fredede kulturminner	
Naturmangfold		Forekomst av naturtype «frisk rik edelløvskog» vest for stasjonen vil kunne bli redusert som følge av massedeponi
Jordbruk		Små virkninger for jordbruket
Arealbeslag		Stasjonsområdet utvides til å omfatte området Mudda, ca. 6 dekar. Massedeponi vest for stasjonen.

### 3.2 NVEs konklusjon og vedtak

Rød transformatorstasjon er et viktig punkt i kraftnettet og NVE mener det er viktig at stasjonen har tilfredsstillende kvalitet på komponentene. Vi mener det er viktig at Statnett oppgraderer stasjonen slik at påliteligheten til anlegget er god. De omsøkte tiltakene vil også legge til rette for økt uttak av strøm og tilrettelegging for nytt datasenter på Kiseåsen. Samlet vurderer NVE fordelene av tiltakene som Statnett søker konsesjon for, herunder elektriske anlegg, bygninger og tilhørende anlegg som massedeponi og anleggsvei, er større enn de negative virkningene som følge av tiltakene.

I medhold av energiloven gir NVE konsesjon til å bygge og drive følgende elektriske anlegg i Rød transformatorstasjon i Skien kommune i Vestfold og Telemark fylke, jf. anleggskonsesjon gitt Statnett i dag (ref. NVE 201904611-48). Anleggskonsesjonen gir rett til:

## 1. Rød transformatorstasjon i Skien kommune

Bygge og drive følgende anlegg:

- To transformatorer, hver med ytelse 300 MVA og omsetning 300 (420)/132 kV. Transformatorene etableres i hver sin nye transformatorcelle
- Kondensatorbatteri med ytelse 100 MVAr og spenning 420 kV
- Petersen-spole med ytelse 300 A
- Ett 420 kV bryterfelt (i tilknytning til kondensatorbatteri)
- To 132 kV utendørs bryterfelt
- To 17 kV bryterfelt
- Kontrollbygg med én etasje og grunnflate ca. 380 m<sup>2</sup>
- Oppmøtebygg med én etasje og grunnflate ca. 490 m<sup>2</sup>
- Garasjebygg/verksted med én og en halv etasje og grunnflate ca. 1260 m<sup>2</sup>
- Nødvendig høyspenningsanlegg

De nye bygningene skal i det vesentlige utformes i tråd med kart og fasadetegninger vedlagt anleggskonsesjonen.

Fortsatt drive følgende anlegg:

- En transformator med ytelse 250 MVA og omsetning 300/132 kV
- En transformator med ytelse 1000 MVA og omsetning 420/300 kV
- En transformator med ytelse 250 MVA og omsetning 420/17 kV
- Åtte 300 kV utendørs bryterfelt
- Tre 420 kV innendørs gassisolerte linjebryterfelt og to transformatorbryterfelt
- Et 420 kV reserve innendørs gassisolert bryterfelt
- Et SVC-anlegg
- Nødvendig høyspenningsanlegg

Ha stående på stasjonen:

- En beredskapstransformator (dagens T3) med ytelse 200 MVA og omsetning 300/132 kV. Transformatoren skal stå i eksisterende celle. Transformatoren skal til daglig ikke være tilkoblet.

Rive følgende anlegg:

- En transformator (dagens T2) med ytelse 116 MVA og omsetning 300/132 kV.
- Fire kondensatorbatteri
- Alle dagens 17 kV bryterfelt
- Petersenspole med ytelse 200 A
- Eksisterende fasekompensatorbygg
- Eksisterende kontroll-/oppmøtebygg

## **2. Anleggsvei til Rød transformatorstasjon**

Tillatelse til å bygge en ca. 150 meter lang vei fra bru over jernbanen og frem til eksisterende anleggsvei, i en trasé som følger langs jernbanen. Veien skal i det vesentlige utformes som vist på kart vedlagt anleggskonsesjonen.

Veien vil ha en bredde på ca. 5 meter, opptil 9 meter i sving, i tillegg til eventuelle grøfter og skjæringer.

Veien skal ikke asfalteres med mindre det er nødvendig for å gjennomføre transformatortransport eller andre tyngre transporter.

## **3. Massedeponi**

Tillatelse til å bygge et permanent massedeponi vest for stasjonen. Deponiet vil berøre et område på ca. 9 dekar og bestå av 18 000–30 000 m<sup>3</sup> masser.

Deponiet kan ha maksimal utstrekning slik det er vist i kart vedlagt anleggskonsesjonen.

## **4. Anleggsområde**

Tillatelse til å etablere et midlertidig anleggsområde sør for stasjonen. Deponiet vil berøre et område på ca. 5 dekar.

Anleggsplassen kan ha maksimal utstrekning slik det er vist i kart vedlagt anleggskonsesjonen.

## **Vilkår i konsesjonen**

NVE har i konsesjonen satt vilkår om avbøtende tiltak for å redusere virkningene av anleggsarbeidet:

- Hogst av større trær innenfor naturtypen «Nordre Bø» skal begrenses til det strengt nødvendige.

- Reirlokalisering for hønsehauk ved naturtypen «Nordre Bø» skal undersøkes og at tas hensyn for å minimere forstyrrelse i hekkeperioden.
- Det skal utvises forsiktighet under massehåndtering for å forhindre spredning av fremmede arter.
- Det skal forsøkes å unngå at massedeponiet vest for stasjonen påvirker naturtypen «Frisk rik edelløvsskog» så langt det er hensiktsmessig for gjennomføringen av anleggsarbeidet. Kart over endelig utforming av massedeponiet skal forelegges for NVE før anleggsarbeidet starter.

NVE har også satt vilkår om bruk av anleggsvei til Rød transformatorstasjon:

- Statnett kan benytte anleggsveien i anleggsperioden og til transport i driftsfasen som pga. transportens størrelse e.l. ikke kan foretas på dagens adkomstvei (Hoppestadveien, Stulenvegen og Rosvall).

#### **4 NVEs vurdering av søknad(er) om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse**

Ekspropriasjon innebærer at en grunneier/rettighetshaver må gi fra seg eiendomsrettigheter eller andre rettigheter uten å godta dette frivillig, mot at det i en etterfølgende skjønns sak fastsettes erstatning. Dette vil kunne skje dersom grunneier/rettighetshaver og søker ikke lykkes i å forhandle seg fram til minnelige avtaler. NVE forutsetter at tiltakshaver forsøker å komme frem til minnelige ordninger med berørte grunneiere og rettighetshavere jf. ekspropriasjonsloven § 12.

##### **4.1 Hjemmel**

Statnett har i medhold av lov om overføring av fast eiendom av 23. oktober 1959 (ekspropriasjonsloven) § 2 nr. 19 søkt om tillatelse til å foreta ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for å bygge og drive de omsøkte elektriske anleggene, herunder rettigheter for lagring, atkomst og transport. Ekspropriasjonsloven § 2 nr.19 gir hjemmel til å ekspropriere «*så langt det trengst til eller for (...) varmekraftverk, vindkraftverk, kraftlinjer, transformatorstasjoner og andre elektriske anlegg.*»

Bestemmelsen gir NVE hjemmel til å samtykke til ekspropriasjon av eiendomsrett eller bruksrettigheter for å bygge og drive de omsøkte anleggene. Søknaden oppgir at 22 eiendommer blir berørt av tiltaket.

##### **4.2 Omfang av ekspropriasjon**

Søknaden gjelder ekspropriasjon til nødvendige rettigheter til ferdsel og transport:

- Nødvendig terrengkjøring og landing med helikopter til bygging og drift av anleggene på alle eiendommer som er oppført på liste over grunneiere (vedlegg 3 i søknaden), herunder også nødvendig rydding av skog som hindrer slik kjøring eller landing. Arealene er vist på kartene, men vil bli tilpasset etter stedlige forhold.

- Bruk av eksisterende veier og plasser til bygging og drift av ledningene, herunder også rett til nødvendige utbedringer og omlegginger. Arealene er vist på oversiktskart vedlagt søknaden (vedlegg 1 og 2), men vil bli tilpasset etter stedlige forhold.
- I tilleggssøknad om ny trasé for anleggsveien søkes det om tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for å bygge og drive adkomstveien, herunder rettigheter for all nødvendig ferdsel, transport, uttak og deponering av masser. Ny trasé for anleggsveien er vist på kart vedlagt tilleggssøknaden.

### 4.3 Interesseavveining

Samtykke til ekspropriasjon kan bare gis etter at det er foretatt en interesseavveining etter ekspropriasjonsloven § 2 annet ledd: «Vedtak eller samtykke kan ikkje gjerast eller gjevast uten at det må reknast med at inngrepet tvillaust er meir til gagn enn skade.» Dette innebærer at samtlige skader og ulemper de omsøkte anlegg medfører, skal avveies mot den nytten som oppnås med ekspropriasjonen.

Statnett har søkt om ekspropriasjon for begge de to alternativene for ny trasé for anleggsveien, men har frafalt søknaden om det første alternativet. Den konsesjonsgitte veitraseen følger langs jernbanen, der det i dag er eksisterende kjørespor. Denne veitraseen berører derfor i mindre grad nye arealer enn opprinnelig omsøkt veitrasé. Ny trasé går også i lengre avstand fra bebyggelsen på Søndre Bø. NVE vurderer at den omsøkte traseen har mindre virkninger enn opprinnelig omsøkt trasé.

NVE ser at det kan oppfattes som at Statnett har gitt ulike signaler i løpet av prosessen om hvor mye de vil bruke den omsøkte anleggsveien i driftsfasen. NVE forstår det som at Statnett ønsker å benytte anleggsveien også som daglig adkomstvei.

NVE er enig med Statnett i at trafikk på Hoppestadveien/Stulenvegen/Rosvall vil berøre bebygde områder, mens anleggsveien har den fordelen at den går gjennom landsbruks- og skogsområder med større avstand til boliger. Hvis anleggsveien benyttes av Statnett til daglig drift i driftsfasen, vil dette på den annen side gi litt biltrafikk i et område som i dag ikke har noe. NVE viser imidlertid til at teksten i tilleggssøknaden kan forstås som at Statnett går tilbake på sine tidligere planer om å benytte anleggsveien til daglig drift:

«Veien vil i hovedsak bli brukt til transformatortransport og tyngre transport i anleggsfasen. I driftsfasen vil veien kunne stenges med bom i begge ender.»

NVE vurderer at dette kan ha hatt betydning for prosessen, og viser spesielt til Skien kommunes uttalelse til opprinnelig søknad. NVE vurderer at hensynet til en gjennomsluttig behandling av konsesjons- og ekspropriasjonssøknaden veier så tungt at vi ikke har grunnlag til å kunne fatte vedtak om å gi rettigheter til at den nye delen av anleggsveien kan benyttes som daglig adkomstvei i driftsfasen. NVE vil derfor kun gi ekspropriasjonstillatelse til at den nye veistrekningen kan benyttes i anleggsperioden og til transport i driftsfasen som pga. transportens størrelse e.l. ikke kan foretas på dagens adkomstvei (Hoppestadveien, Stulenvegen og Rosvall). Om Statnett ønsker å benytte anleggsveien som daglig adkomstvei, så må de sende inn ny søknad om dette, der det fremgår tydelig hvilken bruk Statnett ser for seg. Statnett har tilgang til stasjonen via dagens adkomstvei og er på den måten uansett sikret daglig adkomst.

Nordang og Skien kommune sier i sine uttalelser til opprinnelig søknad at Statnett ikke er gitt rettigheter til å benytte anleggsveien til daglig adkomstvei. NVE viser til at Statnett ikke har søkt rettigheter til å benytte eksisterende adkomstvei til daglig drift. Denne veien er derfor ikke gjenstand

for NVEs behandling og NVE vil derfor heller ikke ta stilling til hvilke rettigheter Statnett har i dag for bruk av denne veien.

#### *4.3.1 Vurdering av om inngrepet uten tvil er til mer gagn enn til skade*

Interesseavveiningen i denne saken innebærer at hensynet til samfunnets interesse i forsyningssikkerhet og tilrettelegging for uttak til nytt forbruk av kraft avveies mot hensynet til de grunneiere eller rettighetshavere som blir berørt og til andre allmenne interesser knyttet til miljø i vid forstand, se kapittel 2.

Enkeltpersoner blir i varierende grad direkte berørt av bygging og drift av de anleggene det er gitt konsesjon til. NVE mener allikevel at de samfunnsmessige fordelene ved dette tiltaket veier tyngre enn hensynet til den enkelte grunneier eller rettighetshaver. NVE har etter en samlet vurdering funnet at de samfunnsmessige fordeler ved de tiltakene det er gitt konsesjon til utvilsomt er større enn skader og ulemper som påføres andre.

#### **4.4 NVEs samtykke til ekspropriasjon**

Det foreligger grunnlag etter ekspropriasjonsloven § 2 annet ledd, jf. § 2 nr. 19 til å gi samtykke til ekspropriasjon for de anleggene Statnett har søkt om. NVE viser til vedtak om samtykke til ekspropriasjon, ref. NVE 201904611-50.

NVE gjør samtidig oppmerksom på at ekspropriasjonstillatelsen faller bort dersom begjæring av skjønn ikke er framsatt innen ett år etter endelig vedtak er fattet, jf. ekspropriasjonsloven § 16.

NVE forutsetter at Statnett forsøker å komme fram til minnelige ordninger med berørte grunneiere og rettighetshavere. Dersom dette ikke er mulig, skal den enkelte grunneier kompenseres gjennom skjønn.

#### **4.5 Forhåndstiltredelse**

Statnett søker også om forhåndstiltredelse etter ekspropriasjonsloven § 25. Forhåndstiltredelse innebærer at tiltakshaver kan sette i gang anleggsarbeidet før skjønn er avholdt/erstatning er fastsatt.

Normalt forutsetter samtykke til forhåndstiltredelse at skjønn er begjært. NVE har foreløpig ikke realitetsbehandlet denne delen av søknaden, og vil avgjøre søknaden om forhåndstiltredelse når skjønn eventuelt er begjært.



## Vedlegg A – Sammenfatning av høringsuttalelser

### Innkommne merknader til søknader av 24.4.2019

Skien kommune fattet følgende vedtak i møte i bystyret 20.6.2019:

*«Skien kommune støtter søknaden fra Statnett om konsesjon for å oppgradere og fornye Rød transformatorstasjon.*

*Hovedutvalg for teknisk sektor ber utbygger utvise særlig varsomhet i håndtering av svartelistede arter i området, parkslirekne og valurt. Særlig parkslirekne er en meget invaderende art som må håndteres av fagpersonell. Dette gjelder i planlegging- så vel som gjennomføringsfasen.*

*Videre må det tas hensyn til sjeldne rødliste arter gjennom grunnarbeid og deponering av masser.*

*Det oppfordres til at planlagt vegløsning berører dyrka mark i minst mulig grad.*

*Dagens strekning fra Jernbanen er gitt rettigheter som transportvei til Rød transformatorstasjon. Det er ikke gitt rettighet til daglig eller allmenn trafikk på denne strekningen. Dersom det er behov for å endre disse rettighetene ber Skien bystyre om å få saken til høring på nytt.»*

Mindretallets høringsuttalelse (nedstemt forslag i bystyret) sier i tillegg følgende:

*«Bystyret ønsker ikke at transportveien fra søndre Bø til Rød transformatorstasjon brukes til daglig drift, men bare i de tilfeller det er nødvendig for å få frem nødvendig transport slik som rettighetene er gitt for den eksisterende veien i dag.»*

**Fylkesmannen i Vestfold og Telemark** sier i epost av 20.6.2019 at Rød transformatorstasjon en viktig del av strømforsyningssystemet både i regionalt og nasjonalt perspektiv. Oppgradering og fornyelse av anlegget er fra et samfunnsikkerhets- og beredskapsperspektiv både ønskelig og nødvendig. Fylkesmannen forutsetter at det blir utarbeidet nødvendige risiko- og sårbarhetsanalyser og beredskapsplaner for opprettholdelse/gjenoppretting av nødvendig drift/funksjonalitet i anleggsperioden.

Det er planlagt et midlertidig baseområde nært jordbruksareal på gnr. 14 bnr. 19. Her bør det sikres en hensiktsmessig buffersoner mot jordbruksarealene for å minimere eventuell negativ påvirkning fra anleggsarbeidet og aktivitet i baseområdet.

Fylkesmannen minner om at etablering av traktorveier må omsøkes hos kommunen. Graden av veiens landbruksnytte er bestemmende for hvilket regelverk søknaden skal behandles etter.

Fylkesmannen vurderer at det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om naturmangfold i tiltaksområdet til at de kan avgi endelig uttalelse. Arealet ligger på kalkfjell, og dette danner grunnlag for spesielle naturkvaliteter. Generelt er det i tiltaksområdene stort potensial for forekomst av både truede arter (rødlistearter) og truede naturtyper iht. gjeldende rødliste for naturtyper. Intakte skogareal utenfor hogstflate og plantefelt (bl.a. i østre del av tiltaksområdene) kan ha innslag av kalklindeskog som er en utvalgt naturtype, kalkfuruskog og kalkgranskog. Videre kan det forekomme truede arter av bl.a. karplanter og flere andre artsgrupper også på nylig hogd/avvirket areal, som der det planlegges massedeponi i vestre del.

Fylkesmannen støtter at det legges opp til å bevare så mye som mulig av vegetasjonen i forbindelse med bruarbeid ved Hoppestadelva/Bøelva.

**Telemark fylkeskommune** sier i brev av 25.6.2019 at ny eller midlertidig bru over Hoppestadelva og tilrettelegging av kaianlegg i Skienselva må behandles etter plan- og bygningsloven. Statnett skal videre søke tillatelse til kryssing eller nærføring med eksisterende veier, og det er opprettet kontakt med Statens vegvesen.

Telemark fylkeskommune minner om «Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest-Viken for planperioden 2016-2021» og minner om at det må vurderes hvilke vannforekomster som kan bli berørt av tiltaket, og om økologisk og kjemisk tilstand kan bli påvirket i negativ retning.

Området for kaianlegg på Borgestad ligger i tilknytning til fredede Borgestad gård og den regionale kulturminneforvaltningen må inkluderes i planarbeidet for kaia.

Deler av eksisterende bygningsmasse i Rød transformatorstasjon ønskes rives. Den regionale kulturminneforvaltningen støtter NVEs vurdering av stasjonsbygningen på Rød transformatorstasjon. Bygningen er oppført i betong og «fremstår som et godt eksempel på 1960-tallets industriarkitektur». Bygget bør derfor, om mulig, bevares da det representerer en viktig del av industriarkitekturen på 1960-tallet.

Fylkeskommunen har ikke opplysninger om automatisk fredete kulturminner i de områdene hvor der planlagt nye tiltak, men vurderer at det er potensiale for funn i området. Det er tidligere gjennomført registreringer i deler av de aktuelle områdene. I denne saken er behov for avklaringer i forbindelse med planlagt ny vei ved Bø søndre. Telemark fylkeskommune vil ikke gi endelig uttalelse i saken før undersøkelsene etter kulturminneloven § 9 er oppfylt.

**Avinor** sier i uttalelse av 14.6.2019 at Skien lufthavn må gis anledning til å uttale seg til tiltaket, blant annet med hensyn til hinderflater i restriksjonsplanen for lufthavnen og byggerestriksjoner for flynavigasjonsanleggene. Det minnes samtidig om regelverk for rapportering og registrering av luftfartshinder og merking av luftfartshinder.

**Bane Nor** ber 17.6.2019 om at det utredes om tunneltaket over jernbanen tåler transformatortransporten. Det vises til liten overdekning og fjellets beskaffenhet. Bane Nor ber om å få tilsendt dokumentasjon i god tid før eventuell transport skal finne sted som viser at sikkerheten er ivaretatt.

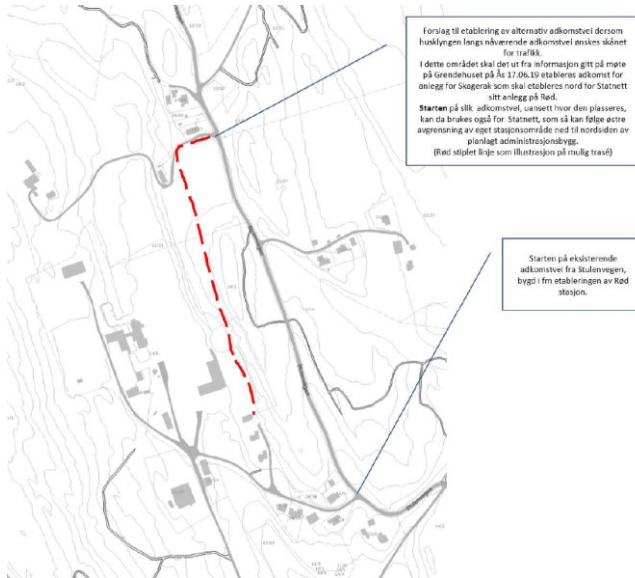
**Stian Reiersen** sier i epost av 16.6.2019 at han ser at ledningen Rød–Porsgrunn skal spenningsoppgraderes fra 300 til 420 kV. Han bor på eiendom 13/44 som ligger 44 m fra ledningen Rød–Porsgrunn. Siden oppgraderingen vil føre til økning i magnetfeltet, ønsker de informasjon om hvilke tiltak som vil bli utført for å redusere feltverdiene.

**Linn Iren Stendalen Gusfre og Kjetil Gusfre** er grunneiere av 10/27 og sier i uttalelse av 18.6.2019 at de er negative til ny permanent vei fra Søndre Bø til Rød, men har forståelse for at det er behov for å bruke veien i anleggsperioden.

Den nye planlagte veien vil gå ca. 30 meter nord for deres utkjøring, og området vil bli mer utsatt for ulykker. Dagens skogsbilvei brukes i dag som en trygg gangvei, og det er ikke ønskelig at denne veien blir permanent.

De stiller seg positive til utbedring av Hoppestad bru, såfremt det også innebærer utbedringer for myke trafikanter. De vil gjerne være med å støtte forslaget om ny innkjøring i nordre del av Rød transformatorstasjon.

Vedlagt uttalelsen er et forslag til alternativ adkomstvei (rød stiplet linje) dersom det er ønskelig å skåne bebyggelsen ved Rosvall for trafikk. I dette området planlegges ny adkomst til anlegget for Skagerrak Nett.



**Nils Ytterbø** sier i brev av 19.6.2019 at han har full forståelse for behovet for oppgradering og fornyelse av stasjonen. Han mener det er forståelig og akseptabelt at anleggsveien beholdes som beredskapsvei, og at asfaltering av veien også kan aksepteres om det er nødvendig for transformatortransporten. Han mener det er mindre forståelig at anleggsveien endres til ordinær adkomstvei til stasjonen.

Selv om trafikk til Rød transformatorstasjon har virkninger for bebyggelsen langs Stulenvegen, er det ikke akseptabelt at trafikken overføres til anleggsveien, som går gjennom et LNF-område med vesentlige landbruks, natur- og friluftverdier. Dagens vei brukes til tur til fots og med hest, og til landbruksmaskiner i forbindelse med driften. Områdets verdi for natur og rekreasjon fremgår på ingen måte av Statnetts søknad. Anleggsveien brøytes ikke, og det er dermed ikke trafikk av noe slag vinterstid. Området er beiteområde for rådyr, særlig om vinteren, og endret bruk av veien vil trolig ha vesentlige virkninger for dyrenes bruk av området. Alle utbyggingene i området gjør det ekstra viktig å bevare områder med natur- og friluftverdier.

Det må fremgå at anleggsveien skal stenges med bom, som Statnett orienterte på møte.

Anleggsveiens høye skjæringer hindrer adkomst til østre del av eiendommen, noe som i dag er løst ved å kjøre om stasjonsområdet og deretter syddover på anleggsveien. Om det bygges bom ved stasjonsområdet, må det sikres full tilgang, alternativt opprette en ny vei eller påkjøring.

Statnetts rettigheter etter ekspropriasjonen fra 1960 omfatter ikke daglig bruk av veien.

Alternativ adkomstvei fra nord foreslås, ref. uttalelsen fra Gusfre.

**Tove Ytterbø** sier i brev av 19.6.2019 at hun har full forståelse for behovet for at anleggsveien må tas i bruk igjen, og ev. oppgradering av veien, men kan ikke akseptere en slik dramatisk bruksendring som Statnett søker om. Området med nåværende anleggsvei har store kultur-, landskaps-, landbruks-, miljø- og rekreasjonsverdier som vil bli drastisk forringet ved en slik bruksendring.

Eventuelle endringer på eller flytting av nåværende adkomstvei fra Stulenvegen til stasjonen kan løses ved for eksempel vei fra nord, jf. uttalelse fra Gusfre. I dette området planlegges også ny innkjøring i regi av Skagerrak.

**Ingar Nordang** opplyser i brev av 20.6.2019 at ekspropriasjonsskjønnet i 1960 ga rett til adkomstveg fra Ås-Stulen til transformatorstasjonen, og anleggsvei fra jernbanen til stasjonen. Anleggsveien har kun vært bruk av Statnett 4-5 ganger siden 1960. Å bruke anleggsveien som adkomstvei er ikke med i rettighetene som er gitt.

Den foreslåtte utvidelsen av anleggsveien over gnr 10 bnr 11 berører dyrket mark. Det vises til møte 17.6.2019, der Statnett fremla alternativ trasé langs jernbanen, en løsning som fremstår mye bedre.

Anleggsveien er i dag en tur- og rekreasjonsvei gjennom kulturlandskapet. Nordang ønsker å beholde en av de få utrafikkerte veiene som er igjen og en trygg bilfri vei til trening, tur, rekreasjon og rideveg. Veien har rettstrekker som åpner for høy fart, noe som er lite forenelig med tur og landbruksmaskiner. Veien skiller beiteområder i to, og økt trafikk vil utgjøre en stor forskjell fra i dag.

Å omgjøre anleggsveien til daglig adkomstvei vil redusere eiendomsverdi og bokkvalitet for flere gårdsbruk.

Veien går langs beitelandskap verdi A og et skogsområde på 100 da definert som kalklågurtskog med rik bakkevegetasjon og eldre granskog på leirskifer med verdi A. I skogen er det av den grunn ikke tillatt ordinær skogsdrift. Her finnes også et reir for hønsehauk (NT) i aktiv bruk. Rundt dette redet skal det ikke drives skogbruksaktivitet innenfor 50 m meter radius høst/vinter og 300 m radius vår/sommer, i tillegg til innflyvningssoner. Videre er det registrert bestand av hekkende vipe (EN) på flere eiendommer langs denne vegen. Her er det også en forekomst av eldre lindeskog.



Bilde av anleggsveien (hentet fra Nordangs uttalelse).

Når det gjelder ombygging og utvidelse av selve transformatorstasjonen pekes det på at anlegget har en betydelig lydforurensning i perioder med stor belastning på strømmettet. Lyden høres godt helt ned til eiendom gnr. 10 bnr. 12. De forutsetter at dette utredes og utformes på en skånsom måte for de nærmeste naboene.

**Skagerak Nett** sier i epost av 13.8.2019 at oppgraderingene av Rød transformatorstasjon er viktig for å opprettholde forsynings sikkerheten i området og for tilrettelegging for etablering av datasenter og annen lastutvikling i området. Skagerak Nett er positive til Statnetts søknad.

### **Merknader til tilleggssøknad av 30.10.2019**

**Ingar Nordang** ga uttalelse 15.12.2019. Han viser til at Statnett i tilleggssøknaden skriver at «veien vil i hovedsak bli brukt til transformatortransport og tyngre transport i anleggsfasen. I driftsfasen vil veien kunne stenges med bom i begge endrer.» Han mener Statnett her gir en mer uklar beskrivelse av hvordan veien planlegges brukt, som åpner for annen bruk enn forutsatt og ikke i tråd med Skien kommunes bystyrevedtak av juni 2019. Han mener også at teksten «i driftsfasen vil veien kunne stenges» sår usikkerhet om veien faktisk vil bli stengt. Han tar utgangspunkt i at teksten «bruk av veien begrenses til transport i anleggsfasen og til tyngre transport. Veien stenges med bom i begge ender» fra Statnetts kommentarer til høringsuttalelsene fortsatt gjelder, også for denne del av transportveien.

**Fylkesmannen i Vestfold og Telemark** sier i brev av 13.12.2019 at det er positivt at det nå planlegges for en veitrasé som i mindre grad enn opprinnelig alternativ er i konflikt med landbruksinteressene i det aktuelle området. Tiltaket må likevel gjennomføres på en slik måte at påvirkningen på landbruksarealene blir så liten mulig. Det bør gjøres avbøtende tiltak gjennom etterbruk av jorda og optimal arrondering.

Fylkesmannen minner om at kommunen har ansvar for å se overordnet på planer og tiltak i nordlige del av Skien, for å sikre helhetlige løsninger der jordvernet blir nøye vektet. Det vil være hensiktsmessig at det utarbeides en samlet plan for veibehovet ved transformatortransporten.

**Telemark fylkeskommune** sier i brev av 16.12.2019 de viser til tidligere korrespondanse i saken, og bestilling av arkeologiske registreringer. Ut fra en skjønsmessig vurdering av det tilsendte materialet kan de ikke se at det omsøkte tiltaket vil ha negativ innvirkning på de andre interessene fylkeskommunen skal ivareta.

**Linn Iren Gusfre** sier i uttalelse av 5.1.2020 at de er opptatt av at den planlagte anleggsveien bare blir brukt i anleggsfasen, ikke i driftsfasen.