

**Endrings-/tilleggssøknad**

# **Salten transformatorstasjon**

Bygging av ny transformatorstasjon på Lemmen,  
justert utbyggingsløsning

Mai 2019



# Forord

Planlegging av Salten ny transformatorstasjon startet i 2009. Søknad ble første gang sendt NVE 14. februar 2012. NVE ga tillatelse til prosjektet 8. januar 2013. Fylkesmannen i Nordland og Nordland fylkeskommune fremmet innsigelse, mens Bodø klatreklubb klaget på vedtaket. Stridspunktet var et buldreområde og en verdifull naturtype, som ville bli påvirket av omsøkt adkomstveg. OED ga 18. desember 2013 tillatelse til å starte bygging av selve stasjonen. NVE ga konsesjon til stasjonsveg og massedeponier 30. januar 2017.

I november 2017 besluttet Statnett å stoppe prosjektet på grunn av samfunnsøkonomiske vurderinger. Prosjektet ble vedtatt startet opp igjen sommeren 2018 etter pålegg fra NVE om retting av avvik i eksisterende Salten transformatorstasjon.

De siste par årene er det arbeidet med justerte løsninger for transformatorstasjonen, stasjonsvegen er detaljprosjektert og plassering av mastene inn mot stasjonen er endret. I tillegg er massebalansen endret ved justert plassering av stasjonen, og dermed behov for å ta i bruk større arealer.

Statnett SF har utarbeidet tilleggssøknad om konsesjon, ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse for en justert løsning.

Konsesjonssøknaden oversendes Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), som behandler den i henhold til gjeldende lovverk og sender den på høring.

Høringsuttalelser sendes til:

Norges vassdrags- og energidirektorat  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO  
e-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no)

Saksbehandler i NVE:

Martin Windju, tlf: 22 95 94 90

Spørsmål vedrørende søknaden kan rettes til:

Funksjon/stilling	Navn	Mobil	e-post
Prosjektleder	Bjørn Gulli	454 01 350	<a href="mailto:bjorn.gulli@statnett.no">bjorn.gulli@statnett.no</a>
Grunneierkontakt	Alf Roar Eidesmo	975 62 230	<a href="mailto:alf.eidesmo@statnett.no">alf.eidesmo@statnett.no</a>
Areal- og miljørådgiver	Lars Størset	906 88 740	<a href="mailto:lars.storset@statnett.no">lars.storset@statnett.no</a>

Informasjon om prosjektet og om Statnett finnes på Internettadressen: <http://www.statnett.no>

Oslo, mai 2019

Elisabeth Vike Vardheim  
Konserndirektør  
Divisjon Bygg og anlegg

# Innholdsfortegnelse

<b>1. GENERELLE OPPLYSNINGER .....</b>	<b>5</b>
1.1. PRESENTASJON AV TILTAKSHAVER .....	5
<b>2. SØKNADER OG FORMELLE FORHOLD .....</b>	<b>5</b>
2.1. SØKNAD OM KONSESJON ETTER ENERGILOVEN .....	5
2.2. SØKNAD OM EKSPROPRIASJONSTILLATELSE OG FORHÅNDSTILTREDELSE .....	5
2.3. GJELDENDE KONSESJONER .....	6
2.4. SAMTIDIGE SØKNADER .....	6
2.5. EIER- OG DRIFTSFORHOLD .....	6
2.6. ANDRE NØDVENDIGE TILLATELSER .....	6
<b>3. PLANPROSESSEN .....</b>	<b>7</b>
3.1. PLANLEGGINGSFASEN .....	7
3.2. FORHÅNDSUTTALELSER .....	7
3.3. ALTERNATIVE TRASÉER OG Plassering AV STASJON .....	8
3.4. KONSEKVENSANALYSER .....	8
3.5. VIDERE SAKSBEHANDLING OG FREMDRIFTSPLAN .....	8
<b>4. BESKRIVELSE AV PLANLAGTE TILTAK .....</b>	<b>8</b>
4.1. BEGRUNNELSE .....	8
4.2. BESKRIVELSE AV HVA SOM SKAL BYGGES .....	9
4.3. STASJON .....	11
4.4. INFRASTRUKTUR OG ØVRIGE ANLEGG .....	12
4.5. RIVING AV EKSISTERENDE ANLEGG .....	14
4.6. OMLEGGING AV LEDNINGER OG MASTER .....	14
4.7. SKOGRYDDING .....	14
4.8. SIKKERHET OG BEREDSKAP .....	14
4.9. SIKKERHET MOT FLOM OG SKRED .....	14
4.10. ALTERNATIVE LØSNINGER .....	15
4.11. TEKNISK/ØKONOMISK VURDERING .....	15
<b>5. VIRKNINGER FOR MILJØ, NATURRESSURSER OG SAMFUNN .....</b>	<b>15</b>
5.1. AREALBRUK .....	15
5.2. BEBYGGELSE OG BOMILJØ .....	16
5.3. INFRASTRUKTUR OG BIANLEGG .....	16
5.4. FRILUFTSLIV OG REKREASJON .....	16
5.5. LANDSKAP .....	18
5.6. KULTURMINNER .....	19
5.7. NATURMILJØ/NATURMANGFOLD .....	19
5.8. ANDRE NATURRESSURSER .....	20
5.9. REINDRIFT .....	21
5.10. LUFTFART OG KOMMUNIKASJONSSYSTEMER .....	22
5.11. UTSLIPP OG FORURENSNING .....	22
<b>6. AVBØTENDE TILTAK .....</b>	<b>23</b>
6.1. RESTRIKSJONER TILKNYTTET VANNFORSYNING .....	23
6.2. NATURMILJØ .....	23
6.3. REINDRIFT .....	23
6.4. FRILUFTSLIV .....	23
<b>7. OFFENTLIGE OG PRIVATE TILTAK .....</b>	<b>23</b>
<b>8. INNVIRKNING PÅ PRIVATE INTERESSER .....</b>	<b>23</b>
8.1. ERSTATNINGSPRINSIPPER .....	23
8.2. BERØRTE GRUNNEIERE .....	24

8.3.	OM RETTIGHETER TIL DEKNING AV JURIDISK OG TEKNISK BISTAND .....	24
8.4.	TILLATELSER TIL ADKOMST I OG LANGS LEDNINGSTRASÉEN .....	24
<b>9.</b>	<b>VEDLEGG .....</b>	<b>25</b>

# 1. Generelle opplysninger

## 1.1. Presentasjon av tiltakshaver

Strøm kan ikke lagres, og må brukes i det øyeblikket den produseres. Derfor må det til enhver tid være balanse mellom forbruk av og tilgang til elektrisitet. I Norge er det Statnett som er systemansvarlig nettselskap, og som har ansvaret for å koordinere produksjon og forbruk i kraftsystemet. Statnett eier og driver dessuten store deler av det sentrale norske kraftnettet (transmisjonsnettet) og den norske delen av ledninger og sjøkabler til utlandet. Transmisjonsnettet er en sentral del av samfunnets infrastruktur. Det å planlegge og bygge ut nettet i takt med behov og samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en av Statnetts hovedoppgaver. Gjennom en effektiv utvikling av nettet er målet å bidra til økt verdiskaping, legge til rette for reduserte klimagassutslipp og bevare en trygg strømforsyning.

Statnett som systemansvarlig nettselskap skal legge til rette for en sikker strømforsyning og et velfungerende kraftmarked. Statnett SF eies av staten og er organisert etter Lov om statsforetak. Olje- og energidepartementet representerer staten som eier.

Kontaktperson for dette prosjektet er prosjektleder Bjørn Gulli. Se også liste over kontaktpersoner i forordet.

Tiltakshaver er Statnett SF, organisasjonsnummer 962986633.

# 2. Søknader og formelle forhold

## 2.1. Søknad om konsesjon etter Energiloven

Statnett har allerede konsesjon til å bygge ny Salten transformatorstasjon. Konsesjon til å bygge stasjonen ble gitt av Olje- og energidepartementet i 2013 og konsesjon til å bygge veger og andre hjelpetiltak ble gitt av NVE i 2017. De allerede gitte konsesjonene til prosjektet legges til grunn for denne søknaden. Endringene er nærmere beskrevet i kapittel 4. Lokalisering av anleggene er vist på kart i vedlegg 1.

Søknaden gir en detaljert beskrivelse av tiltakene.

## 2.2. Søknad om ekspropriasjonstillatelse og forhåndstiltredelse

Statnett ønsker å oppnå frivillige avtaler med alle berørte grunneiere, og er godt i gang med å oppnå dette. I tilfelle slike avtaler ikke oppnås, søkes det i medhold av oreigningslovens § 2 punkt 19 om tillatelse til ekspropriasjon av nødvendig grunn og rettigheter for å bygge og drive de elektriske anleggene, herunder rettigheter for all nødvendig ferdsel og transport og deponering av masser.

Samtidig ber Statnett om at det blir fattet vedtak om forhåndstiltredelse etter oreigningslovens § 25, slik at arbeider med anlegget kan påbegynnes før skjønn er avholdt.

Nødvendige rettigheter til ferdsel og transport omfatter:

- Nødvendig terrengkjøring og landing med helikopter til bygging og drift av anleggene på alle eiendommer som er oppført på liste over grunneiere (vedlegg 2), herunder også nødvendig rydding av skog som hindrer slik kjøring eller landing. Arealene er vist på vedlagte kart, men vil bli tilpasset etter stedlige forhold.
- Bruk av eksisterende veger og plasser til bygging og drift av ledningene, herunder også rett til nødvendige utbedringer. Arealene er vist på vedlagte oversiktskart (vedlegg 1), men vil bli tilpasset etter stedlige forhold.

### 2.2.1. Tillatelse til adkomst i og langs ledningstraseen

I planleggingsfasen gir oreigningsloven § 4 rett til atkomst formæling, utstikking og andre førehandsundersøkingar til bruk for eit påtenkt oreigningsinngrep". Statnett vil i tråd med loven varsle grunneier og rettighetshavere før slike aktiviteter igangsettes.

I bygge- og driftsfasen vil enten minnelige avtaler, tillatelse til forhåndstiltredelse eller ekspropriasjonsskjønn gi tillatelse til atkomst til ledningstraseen.

Bruk av private veger vil søkes løst gjennom minnelige forhandlinger med eier. Statnetts søknad om ekspropriasjon og forhåndstiltredelse omfatter også transportrettigheter, i tillegg minnelige avtaler ikke oppnås.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 første ledd bokstav e, gir Statnett tillatelse til motorferdsel i utmark i forbindelse med bygging og drift av ledningsanlegg.

### 2.3. Gjeldende konsesjoner

Statnett har følgende konsesjoner tilknyttet Salten transformatorstasjon:

NVE referanse	Konsesjon	Dato	Konsesjonær
Ukjent	Salten transformatorstasjon og en 420 kV kraftledning Kobbelv – Salten, seksjon Sleipvatn – Salten transformatorstasjon.	15.07.1987	Statnett SF
Ukjent	Bygging og drift av en 132 kV ledning ved Salten transformatorstasjon.	27.11.1988	Statnett SF
Ukjent	Montasje og drift av shuntreaktor, 80 MVA, 420 kV og et 420 kV friluftsbryterfelt	19.02.1991	Statnett SF
NVE 201100850	Salten transformatorstasjon	08.01.2013 (stasjon) 30.01.2017 (adkomstveg)	Statnett SF

### 2.4. Samtidige søknader

Statnett har søkt om og fått tillatelse etter plan- og bygningsloven til rassikring av vegen langs Straumsvatnet. I tillegg til selve rassikringen vil vegen bli utbedret på noen strekninger, og det er søkt om disse tiltakene etter plan- og bygningsloven.

Statnett har søkt NVE om anleggskonsesjon for nytt 132 kV bryterfelt for ledning til Stigfjell. Søknaden ble sendt i 2014, men er ikke behandlet på grunn av at søknaden om Salten trafo har vært utsatt. Nordlandsnett har søkt om konsesjon til selve kraftledningen mellom Stigfjell og Salten.

### 2.5. Eier- og driftsforhold

Statnett er ansvarlig for det omsøkte anlegget.

### 2.6. Andre nødvendige tillatelser

Elektriske anlegg som er konsesjonsbehandlet etter energiloven er unntatt fra byggesaksreglene om søknad, ansvar og kontroll i plan- og bygningsloven.

#### 2.6.1. Undersøkelser etter lov om kulturminner

Det er allerede gjennomført undersøkelser av kulturminner i regi av Sametinget og Nordland fylkeskommune, og området er frigitt. De tilleggsøkte tiltakene er ikke i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner.

De nye planene krever større arealer enn tidligere planlagt. Det vil bli sendt henvendelse til Nordland fylkeskommune og Sametinget for å få en ny vurdering av forholdet til kulturminnelovens §9.

#### 2.6.2. Naturmangfoldloven

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-10 er håndtert i endringsøknaden. Det legges frem kunnskapsgrunnlag om naturmangfoldet i det berørte området som grunnlag for en beslutning, det er foreslåtte avbøtende tiltak som skal sørge for at føre-var-prinsippet overholdes og det er vurdert om tiltaket vil øke den samlede belastningen på økosystemene som blir berørt.

Ingen av anleggene berører områder som er vernet etter naturmangfoldloven.

### 2.6.3. Vannressursloven

Området er ikke flomutsatt.

Verken de omsøkte eller vurderte trasealternativene eller stasjonsområdet berører vassdrag vernet gjennom verneplanene for vassdrag.

### 2.6.4. Plan- og bygningsloven

Prosjektet faller ikke inn under KU-bestemmelsene og skal derfor ikke konsekvensutredes.

### 2.6.5. Forurensningsloven

Bygging av anlegget og tilhørende transport skal gjennomføres slik at forurensning unngås.

Det vil bli avklart med Fylkesmannen i Nordland om tiltaket krever egen tillatelse etter forurensningsloven. Lovens bestemmelse om at all forurensning er forbudt er uansett gjeldende for tiltaket.

### 2.6.6. Luftfartshindre

Det er ikke behov for luftfartshindre på ledningsstrekningen som blir bygd om.

### 2.6.7. Vern av telenettet

Det vil ikke bli endringer i forhold til dagens situasjon, da det allerede i dag er 420 kV-anlegg i området.

### 2.6.8. Reindrifftsloven

Det må søkes om tillatelse etter reindrifftslovens § 22 om tillatelse til å sperre flyttleia forbi stasjonsområdet på Lemmen. Slik prosjektet er planlagt vil ei flyttleie for rein bli sperret i hele anleggsperioden, dvs. i to eller tre sesonger. Mattilsynet / Landbruksdepartementet er myndighet.

### 2.6.1. Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)

Forskriftens § 4 bokstav d gir Statnett unntak fra konsesjonsplikt for landingsplasser ifm. anleggsprosjekter hvor landingsplassene ikke blir benyttet i mer enn ett år. Ved eventuell lang anleggsdrift, vil Luftfartstilsynet kontaktes. Det tas sikte på å benytte eksisterende landingsplass tilhørende Siso Energi AS.

## 3. Planprosessen

### 3.1. Planleggingsfasen

Denne tilleggssøknaden inneholder i hovedtrekk de samme tekniske løsningene som tidligere er konsesjonsgitt i flere omganger. Prosjektet ble satt i gang i 2008, og siden den gang har det skjedd flere endringer som har påvirket omfanget av utbyggingen i form av behov for flere bryterfelt, endring av spesifikasjoner på komponenter, flytting og endret størrelse på kontrollhus og andre komponenter. I tillegg er det avdekket at de tidligere søknadene har hatt mangler.

Prosjekteringen det siste året har vist at det blir større mengder overskuddsmasser enn først antatt og det blir behov for stein som frostsikkert fundament for stasjonsområdet og vegfundament. Dette krever større arealer både midlertidig i anleggsfasen og permanent.

Alle tidligere søknader, NVEs innstilling til OED, og begrunnelse for denne, er tilgjengelig på Statnett og NVE sine hjemmesider.

Statnett har siden prosjektet ble tatt opp igjen jobbet med detaljering, prosjektering og planlegging av anleggsgjennomføringen av de omsøkte tiltakene. Det har også vært kontakt med Sørfold kommune, de viktigste brukerne av området, Siso Energi AS, Nordlandsnett AS og berørte grunneiere.

### 3.2. Forhåndsuttalelser

Det er ikke innhentet forhåndsuttalelser i saken.

### **3.3. Alternative traséer og plassering av stasjon**

Den nå omsøkte løsningen er vurdert som eneste løsning. I og med at dette er en endringssøknad, har endringene bakgrunn i detaljert gjennomgang av tidligere vurderte og konsesjonsgitte løsninger. De tidligere løsningene er beskrevet i konsesjonssøknad fra 2011 og tilleggsøknad fra 2016, og vil ikke bli nærmere gjennomgått her.

### **3.4. Konsekvensanalyser**

Det foreligger ingen konsekvensutredning i saken, da tiltaket er vurdert til å ikke ha vesentlige virkninger og dermed ikke omfattes av plan og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Det er gjort en enkel konsekvensvurdering av endringene i kap. 5.

### **3.5. Videre saksbehandling og fremdriftsplan**

Statnett vil kommentere høringsuttalelsene overfor NVE, og NVE vil ta stilling til Statnetts søknad og innvilge eller avslå den. NVE kan også avgjøre om det skal knyttes nye vilkår til gjennomføringen av prosjektet.

Alle berørte parter har anledning til å påklage NVEs vedtak til Olje- og energidepartementet (OED). En avgjørelse i OED er endelig.

Arbeidet med rassikring av vegen mellom Straumen og Siso er allerede i gang, og utbedring av vegen starter også i 2019. Oppstart av bygging av Stasjonsvegen opp fra Straumsvatnet til Lemmen og selve transformatorstasjonen er planlagt til sommeren 2020. Anleggsperioden vil vare i tre år. Første idriftsettelse planlegges i fjerde kvartal 2022, mens hele stasjonen skal være ferdig bygd og i drift sommeren 2023.

## **4. Beskrivelse av planlagte tiltak**

### **4.1. Begrunnelse**

Planlegging av Salten ny transformatorstasjon startet i 2008. Søknad ble første gang sendt NVE 14. februar 2012. NVE ga tillatelse til prosjektet 8. januar 2013. Fylkesmannen i Nordland og Nordland fylkeskommune fremmet innsigelse, mens Bodø klatreklubb klaget på vedtaket. Årsaken til innsigelser og klage var konsekvenser for et buldreområde (friklatreområde) og en verdifull naturtype. OED ga tillatelse til å starte bygging av selve stasjonen 18. desember 2013.

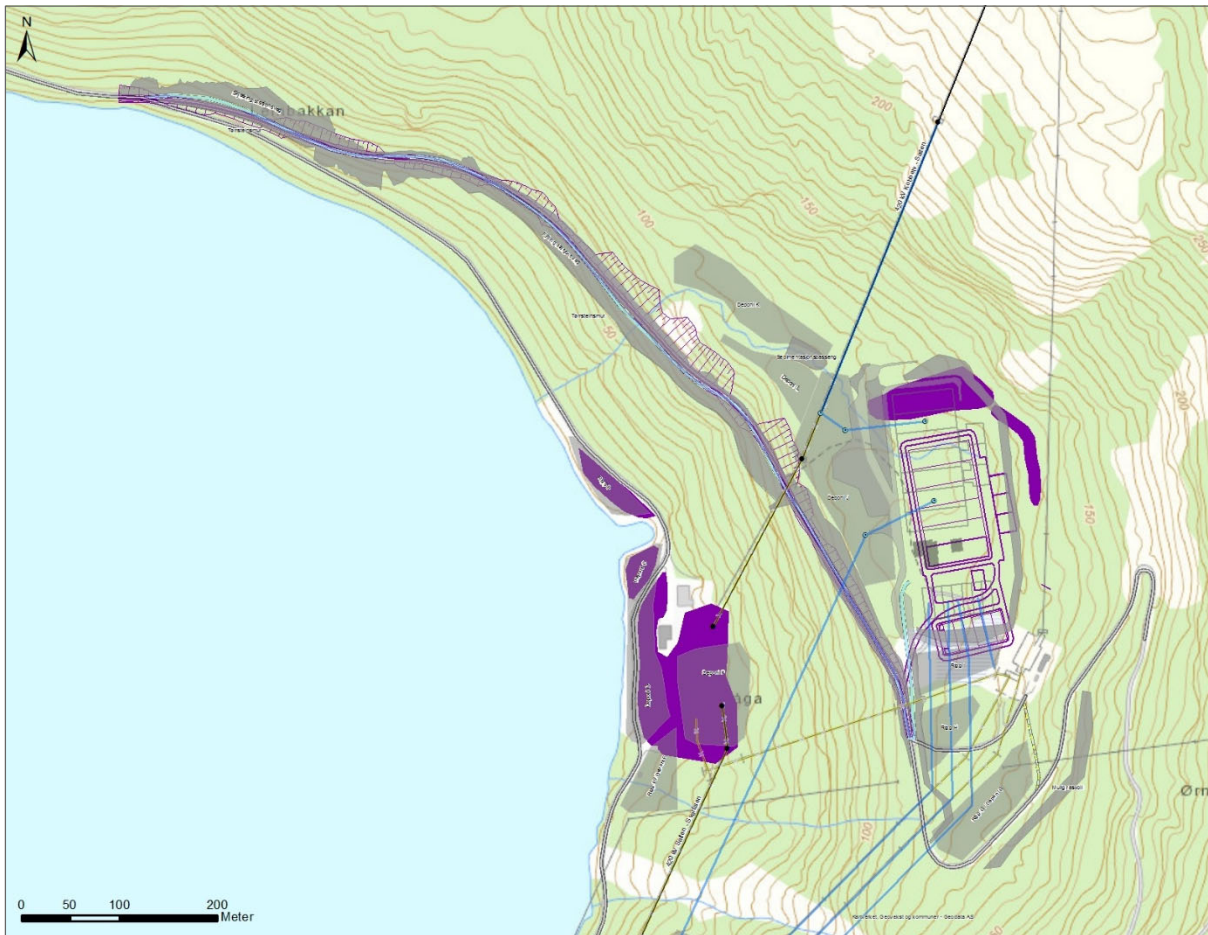
Det ble arbeidet videre for å finne alternative adkomstløsninger opp til Lemmen (fra Straumsvatnet - heretter kalt stasjonsvegen), noe som resulterte i søknad om ny løsning for stasjonsveg 26. februar 2016. I arbeidet med søknaden ble det avdekket at massedeponier ikke var med i opprinnelig søknad, og dette samt en rasvoll ble tatt med i omsøkt løsning. NVE ga konsesjon til stasjonsveg, massedeponier og rasvoll 30. januar 2017, og det ble utstedt ny konsesjon for hele prosjektet. Det ble søkt om utsatt frist for idriftsettelse i 2018, og denne ble utsatt til 30.7.2023 i vedtak fra NVE.

I november 2017 ble prosjektet stoppet av Statnett på grunn av samfunnsøkonomiske vurderinger. Prosjektet ble vedtatt startet opp igjen sommeren 2018 etter pålegg fra NVE om retting av avvik i eksisterende Salten transformatorstasjon.

Siden ny oppstart er det arbeidet videre med å optimalisere prosjektet, bl.a. ved noe endret utforming av stasjonsvegen og utforming/plassering av stasjonen, og dette endrer arealbruken. Det søkes nå om å ta i bruk noe større arealer til anleggsområder, samt midlertidige og permanente massedeponi, og selve stasjonsområdet flyttes nordover. I tillegg vil noen av komponentene ha større kapasitet i ny løsning. Massebalansen er optimalisert, og det er gjort nye geologiske undersøkelser som vil påvirke endelig utforming av stasjonsvegen. Det vil tas ut betydelige mengder stein på stasjonstomta og dette kan benyttes både til fundamentering av stasjonstomta samt deler av vegbygginga. Den nye løsningen er positiv både med tanke på sikkerhet og ytre miljø, da det betydelig mindre innkjøring av masser til stasjonstomt og veg. Ledningsinnføringen til stasjonen fra nord og sør er også noe endret for å tilpasses revidert plassering og utforming av stasjonen.



Konsesjonsgitt løsning fra 2015/16 og ny løsning er illustrert i figur 1. Det gjøres oppmerksom på at en del av den økte arealbruken skyldes større behov for arealer til midlertidig lagring av masser og anleggsområder (rigg, verksted, lager). Disse arealene var ikke med i de tidligere søknadene.



Figur 1 Ny og gammel løsning for Salten transformatorstasjon og stasjonsveg for trafotransport. Gammel løsning fra 2015/16 er tegnet med lilla farge, mens ny løsning er tegnet i grått.

På grunn av stor rasfare langs adkomstvegen inn fra Straumen langs Straumsvatnet, er det søkt etter plan- og bygningsloven om å få gjøre rassikringstiltak på de mest rasutsatte strekningene. Det er også søkt om å utvide/utbedre vegen. Sørfold kommune har allerede gitt tillatelse til tiltakene, og anleggsarbeidene gjennomføres i 2019. For å skille på de ulike tiltakene er vegen mellom Straumen og buldreområdet i søknaden kalt adkomstvegen, mens vegen fra Buldreområdet opp til Lemmen er kalt stasjonsvegen.

Prosjektet nye Salten transformatorstasjon med de nye tilleggene/endingene har en kostnadsramme på 610 – 710 MNOK eks. MVA, inkludert byggelånsrenter og prisstigning. I søknaden fra 2011 var kostnaden estimert til 295 MNOK. I 2015 ble utbyggingskostnaden estimert til 397 MNOK. Kostnadsøkningen skyldes i stor grad rassikringen, tiltakene på veganleggene, som ikke var medtatt i sin helhet tidligere, samt at det er nødvendig med mer masseforflytning enn tidligere. Se kap. 4.11 for utdyping.

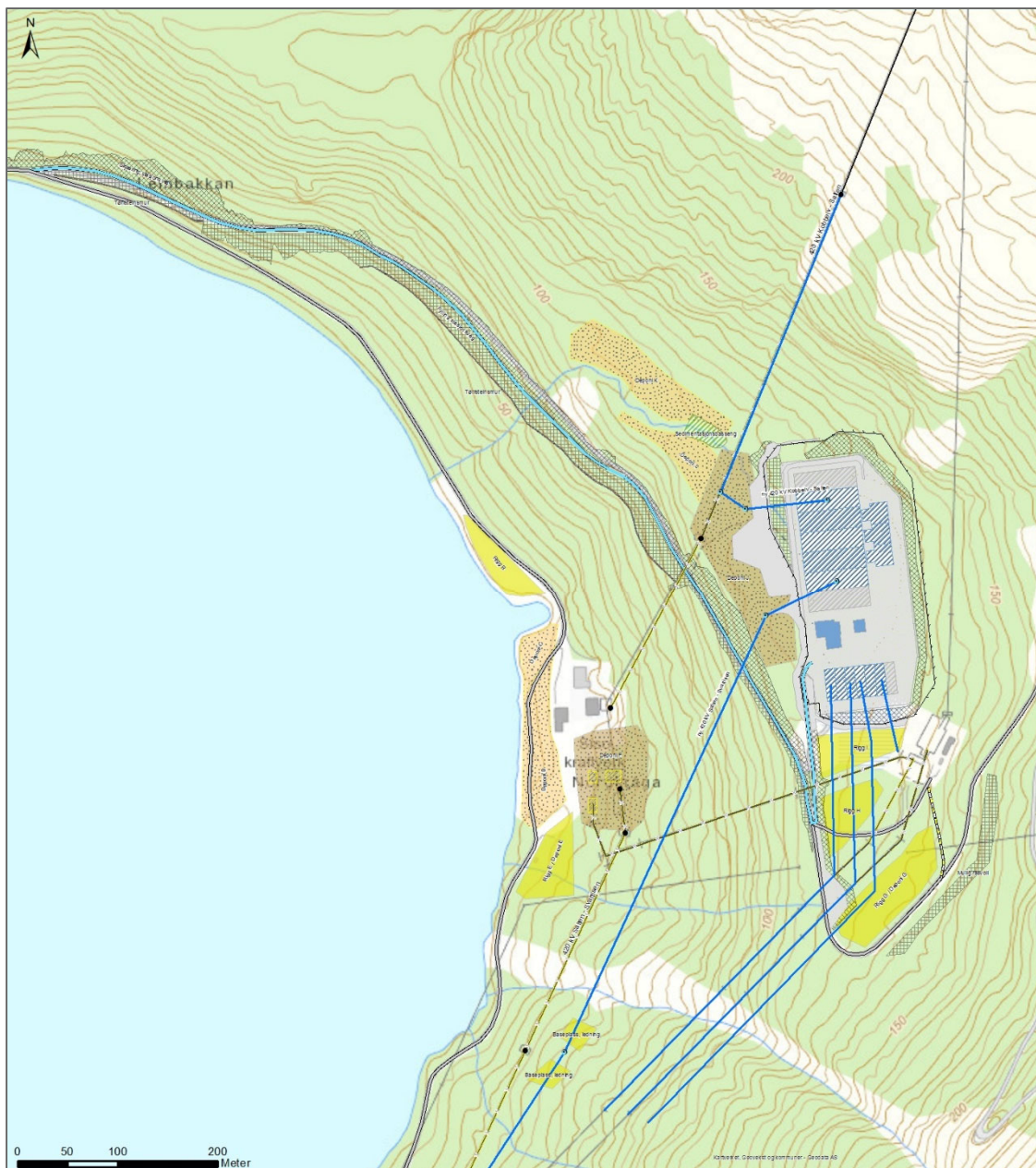
#### 4.2. Beskrivelse av hva som skal bygges

I oversiktskartet i figur 2 er de planlagte tiltakene tegnet inn (endring i parentes):

- Stasjonsområdet med tilknyttede massedeponi og anleggsområder (flyttet og rotert), slik at det kan tas ut mer stein lokalt til bruk på stasjonsområdet og til bygging av veg.
- Bygging av fundamenter for fire forankringsmaster, samt tilhørende maste- og linemontasje (punktene er justert). Mastepunktene er justert på grunn av endret plassering av stasjonen

- Ny løsning for oppgradering av stasjonsvegen fra Straumsvatnet til stasjonsområdet på Lemmen (skjæring og fylling er endret). Nye geologiske vurderinger har vist at grunnforholdene er vanskelig.
- To reservefelt for fremtidige utvidelser (flere enn konsesjonsgitt). Prognoser viser at det kan bli behov for større kapasitet, og det er lønnsomt å sette av plass allerede nå.
- Ett 132 kV reservefelt (ett mer enn konsesjonsgitt, tatt i betraktning egen søknad om Stigfjell) Prognoser viser at det kan bli behov for større kapasitet, og det er lønnsomt å sette av plass allerede nå.
- En transformator med omsetning på 420/132 kV og ytelse på 300 MVA (ytelse økt fra 250 MVA). Økt kapasitet på grunn av økt behov.
- Justert plassering av transformator T1, som skal flyttes fra eksisterende til ny stasjon. På grunn av endret layout.
- Midlertidige anleggsplasser for mastemontering (endret plassering). På grunn av endret layout.
- Skogrydding i deler av ledningstraseen og på anleggsområder (traseene er noe endret og anleggsplassene er betydelig større). Behov for å ta i bruk arealer til midlertidig til anleggsplasser og deponi.
- Vinsje- og trommeplasser for strekking av liner, tilpasset ny plassering av master og ledningstrase.
- Massedeponier, midlertidige og permanente. Endret plassering og større arealbeslag på grunn av revidert massebalanse.
- Mulig rasvoll (endret plassering). Som resultat av flytting av stasjon, slik at potensielle anleggsmråder blir liggende i rasutsatt område.
- Anleggsområder (nye arealer). På grunn av større behov for arealer til midlertidig deponering av steinfraksjoner, knuseverk, rigg, lager mm enn først vurdert. Riggområder har ikke vært beskrevet i tidligere søknader og tillatelser.
- Kontrollhus og lager (endret størrelse og ny plassering). På grunn av endret plassering av stasjonen.

I det følgende er omfanget av byggingen beskrevet.



Figur 2 Oversiktskart som viser stasjonsområdet, stasjonsvegen, kjørespor til nye master, interne vegger, massedeponi og anleggsplasser.

### 4.3. Stasjon

#### 4.3.1. Stasjonsområdet

Stasjonsområdet er flyttet noe lenger nord, men vil ligge på samme høyde som i konsesjonsgitt løsning. I tillegg er stasjonen noe dreid med klokken. Endringen er vist i figur 1. Den primære årsaken til endringen er ønske om å kunne sprengte ut stein lokalt og på denne måten unngå tilkjøring langs rasfarlige områder langs Straumsvatnet. I tillegg vil utsprenging gi et bedre fundament for selve stasjonsområdet, og mindre behov for stein totalt sett. Flyttingen av stasjonen gjør at det ikke er mulig å opprettholde konsesjonsgitt massedeponi rett nord for stasjonsområdet.

#### 4.3.2. Transformator og tilhørende sjakter

Eksisterende transformator (250 MVA) fra dagens Salten flyttes til nye Salten. Det søkes om å øke transformatorkapasiteten på den nye transformatoren fra 250 til 300 MVA.

Det bygges tre transformatorsjakter for å kunne utvide stasjonen med en transformator i fremtiden. Det er ønske fra lokale næringsinteresser å ha en total transformeringskapasitet på 1000MVA i Salten, mens dagens forbruksprognoser ikke støtter dette behovet. Det forberedes derimot for en tredje transformator siden det vil bli svært komplisert å få bygd en ekstra transformatorsjakt inne på området i en driftsfase for den nye stasjonen. Reaktoren nevnt i pkt. 4.3.3 vil bli plassert i den tredje sjakten ved ferdigstilling av anlegget, men det foreslås å sette av plass til en egen plate som reaktoren kan flyttes til dersom det i fremtiden bygges en tredje transformator (se kap. 4.3.3).

#### 4.3.3. Kompenseringsanlegg

Den tredje transformatorsjakta benyttes til reaktoren, som allerede er konsesjonsgitt.

#### 4.3.4. Høyspennings apparatanlegg og bryterfelter

Det søkes om å bygge sju bryterfelt med spenning på 420 kV og seks med spenning på 132 kV. Det er gitt konsesjon til fem bryterfelt for 420 kV og fem for 132 kV. To av 420 kV-feltene (det sørligste og nordligste) og ett av 132 kV-feltene (det østligste) er reservefelter.

#### 4.3.5. Bygninger

Det søkes om et noe større kontrollhus enn konsesjonsgitt, dvs. 450 m<sup>2</sup> (380 m<sup>2</sup> i gitt konsesjon). Kontrollrommet vil bli utvidet med 1 meter utover det som er angitt på tegning, da Statnetts standard kontrollhus ikke håndterer så mange felt som det blir i Salten.

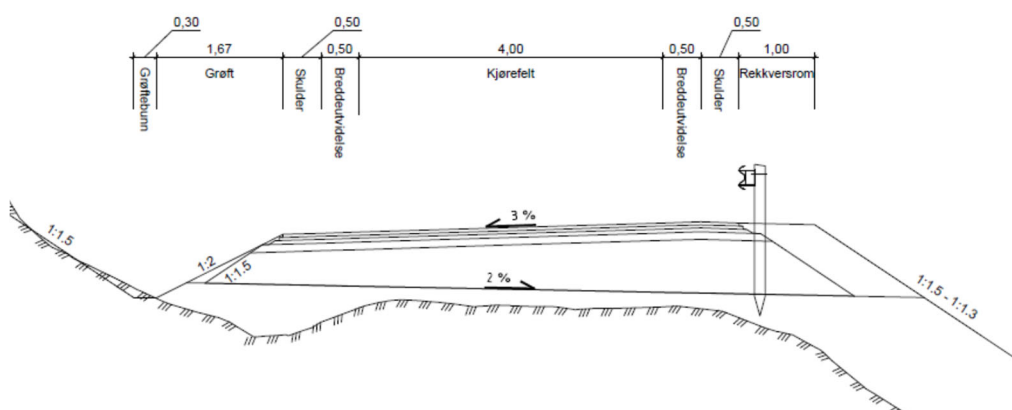
Det er allerede gitt konsesjon til lager med grunnflate på 220 m<sup>2</sup>. Det er ikke aktuelt å øke størrelse på denne. Kontrollhus og lager er noe flyttet på sammenliknet med konsesjonsgitt løsning. Dette fordi hele stasjonen er flyttet nordover og noe rotert.

Statnetts standard kontrollhus og lager har røde vinduer og dører. I Salten vil dette bli endret til farger i ulike gråtoner.

### 4.4. Infrastruktur og øvrige anlegg

#### 4.4.1. Veger og transport

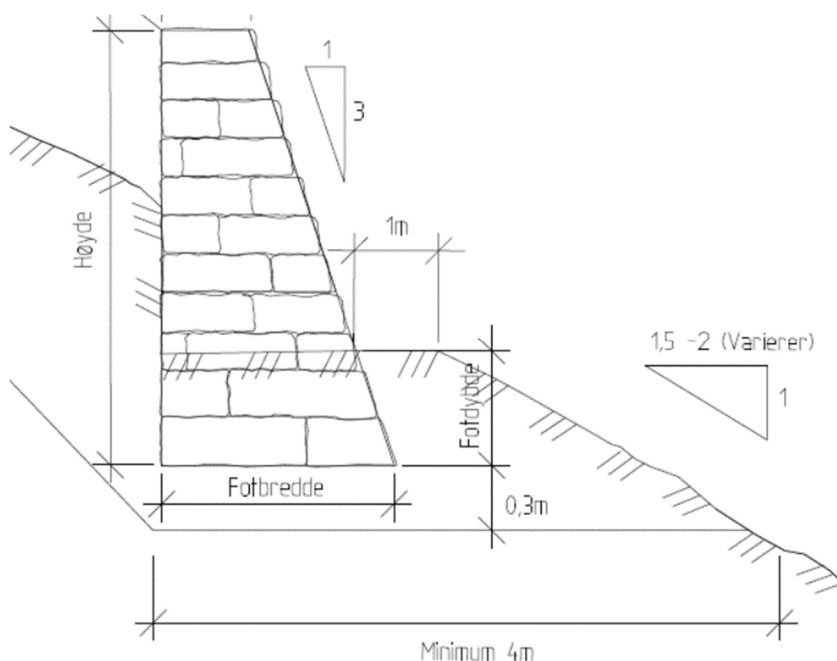
Stasjonsvegen går i samme trase som konsesjonsgitt, men er noe utvidet. Det var opprinnelig planlagt å i større grad sprengte vegen inn i ei skjæring i terrenget for å oppnå tilstrekkelig bredde og for å unngå fylling i verdifull naturtype. NGI utførte i mai 2017 en geoteknisk kvalitetssikring av den konsesjonsgitte vegløsningen. Konklusjonen var at vegen ikke kunne bygges slik det var gitt konsesjon til. Grunnforholdene er for dårlige og det vil i tillegg være umulig å bygge veg som konsesjonsgitt forbi mast 96 uten utkopling.



Figur 3 Normalprofil for vegen. Det er lagt inn ensidig fall mot grøft for å samle overvannet på innsiden av vegen.

Basert på nye geotekniske vurderinger er det foreslått en ny løsning som kan brukes til transformatortransport og som i størst mulig grad tar hensyn til naturmangfold og buldrester. Ny stasjonsveg vil følge eksisterende veg med noen justeringer i sideplanet, og løftes/senkes for å tilfredsstille kravet til stigning ved transformatortransport. Konsesjonsgitt veg ville gitt betydelig større

skjæringer enn det som fremkom av tilleggssøknaden fra 2016 på grunn av ny kunnskap om grunnforhold. Vegen vil nå ligge mer på fylling, noe som reduserer det visuelle inntrykket. Byggingen kan ikke gjøres vinterstid og i vårmeltingen pga. fare for utgliding. For å unngå store fyllinger søkes det om å etablere en støttemur rett nedenfor vegplanet på to lengre strekninger strekningen (se figur 4).



Figur 4 Prinsippskisse for omsøkt støttemur på deler av stasjonsvegen.

Adkomst til mastepunktene oppe på Lemmen (mast 1A, 96A og 97) vil være på stasjonsvegen og på lokale adkomster rundt stasjonsområdet. Dette er som konsesjonsgitt. Adkomst til mastepunkt 2A vil bli med gravemaskin opp fra eksisterende stasjonsområde/stasjonsveg på kjørespor i terrenget. Ved montering av mast 2A vil det bli behov for helikopter.

Det er også behov for adkomst til mastene 95 (nordover) og 3 (sørover) både med terrenggående kjøretøy og helikopter.

#### 4.4.1. Massetak og massetilførsel

Det er gjort nye beregninger av massebalansen som viser at det trengs ca. 51 000 m<sup>3</sup> frostsikre masser til oppfylling av stasjonsområdet. Disse massene er planlagt hentet fra stasjonstomt. Det trengs ca. 49 000 m<sup>3</sup> frostsikre masser til oppbygging av veg. 5 000 m<sup>3</sup> av disse trengs til bygging av tørrmur. Av disse massene antas det at 15 000 m<sup>3</sup> stein fra gravearbeidene på stasjonsvegen kan benyttes. Resten må tilføres/kjøpes fra eksterne steinbrudd (ca. 34 000 m<sup>3</sup>). I tillegg trengs det ca. 2000 m<sup>3</sup> for å bygge lokale tilkomstveger, brøytetraseer, masteplasser og vinsje-/tromleplasser. Disse tas fra utsprenging på stasjonstomt.

#### 4.4.2. Massedeponier

Det vil bli overskudd av skrotmasser fra utgraving av anleggsområder, stasjonstomt og stasjonsveg. Nye beregninger viser et overskudd av løsmasser fra stasjonsområdet på ca. 50 000 m<sup>3</sup>. Disse deponeres i permanent deponi oppe på Lemmen. Masseoverskuddet fra stasjonsvegen blir på ca. 26 000 m<sup>3</sup>. Disse deponeres midlertidig i flere deponier nede ved Straumsvatnet. Overskuddsmassene flyttes og deponeres permanent på området til eksisterende transformatorstasjon etter at denne er stengt ned og revet.

Ved å heve terrenget i et deponi vest for stasjonsområdet på Lemmen kan det oppnås en tilleggsgvinst ved plassering av de nye mastene. Terrenget i dette området er lavere enn stasjonsområdet, og det må bygges høye master for å oppnå tilstrekkelige avstander inne på stasjonsområdet. Dersom det legges opp overskuddsmasser her, kan mastefundamentene bygges inn i deponiet, og mastene vil dermed komme høyere i terrenget.

Det søkes om midlertidig deponering av ulike typer overskuddsmasser flere steder oppe på Lemmen.

Det vil bli ca. 12 000 m<sup>3</sup> toppdekke (jord) og dette vil bli deponert midlertidig og benyttet til revegetering og terrengjustering ved slutføring av massedeponier, anleggsområder og i overganger mellom veger og terreng. Toppdekket planlegges lagret på et område vest for det permanente massedeponiet oppe på Lemmen.

#### 4.4.3. Anleggsplasser

Det søkes om flere riggområder for bygging av stasjonsområdet (se figur 2). Dette er arealer i tillegg til de konsesjonsgitte områdene for massedeponering og rigg nede ved Straumsvatnet i nærheten av eksisterende stasjon.

#### 4.4.4. Rasvoll

Naturfarevurdering utført av NGI viser at flere av de sørlige anleggsområdene for rigg og deponi oppe på Lemmen vil ligge innenfor faresonen for ras. Det vil gjøres en oppdatert naturfarevurdering av NGI. Det kan derfor bli aktuelt å etablere en rasvoll på oversiden av deponi G for å beskytte anleggsområdene (se kart i vedlegg 1). Når oppdatert vurdering er gjort vil det bli konkludert med om det skal bygges rasvoll. Det søkes om å få bygge rasvoll.

### 4.5. Riving av eksisterende anlegg

Eksisterende stasjonsanlegg ved Straumsvatnet rives (uendret).

Det søkes om å la trafosjakta stå. Siso Energi ønsker å benytte denne som et lager. I den forbindelse må sjakta koples fra oljeoppsamlingssystemet og plomberes. Oljeutskilleren må tømmes. Det som vil stå igjen er veggene og gulvet i sjakta. Denne skal benyttes som lager. Det må avklares med Sørfold kommune hvordan endring av formål for sjakta skal formaliseres. Det er her viktig å vektlegge hensynet til drikkevannskilden.

### 4.6. Omlegging av ledninger og master

Det bygges fire nye forankringsmaster. De to sørligste på ledningen Kobbelv - Salten og de to nordligste på ledningen Salten – Ofoten. Det må også arbeides noe i de to tilgrensende mastene hhv. i nord og sør i forbindelse med strekking av liner. Det er gjort noen justeringer av mastepunktene, men ellers er det ingen endringer. Det kan bli aktuelt å bygge kun én forankringsmast nordover mot Kobbelv, dersom dette viser seg å være teknisk mulig.

Tre ledninger i underliggende nett må legges om inn mot stasjonen. Den ene går til Valjord og eies av Elkem. Ledningen ned til Salten er eid av Nordlandsnett og Elkem i fellesskap. Den siste eies av Nordlandsnett. Disse omleggingene er en del av gjeldende konsesjoner. Innføringen vil endres i og med at stasjonen flyttes. Eksisterende konsesjon er angitt som kabeltilkobling, men Siso ønsker nå å benytte ledning.

### 4.7. Skogrydding

Det er ingen vesentlige endringer i behovet for skogrydding, bortsett fra at det må tas ut skog der anleggsområdene skal utvides og der det skal anlegges deponier.

### 4.8. Sikkerhet og beredskap

Ingen endring sammenliknet med opprinnelige søknader.

### 4.9. Sikkerhet mot flom og skred

Det er gjort nye vurderinger av rasfare i prosjektområdet. Disse viser at den sørligste delen av det midlertidige anleggsområdet er rasutsatt. Det er derfor tatt med en mulig rasvoll i søknaden for om nødvendig kunne rassikre anleggsområdet. Det skal gjøres utfyllende rasvurderinger, og disse vil konkludere omkring behovet for en rasvoll (se kap. 4.4.4.).

Det var tidligere planlagt rasvoll rett øst for stasjonsområdet. Nye rasfarevurderinger viser at det ikke er behov for denne rasvollen.

Forøvrig er det ingen endringer sammenliknet med opprinnelige søknader.

#### **4.10. Alternative løsninger**

Alternative løsninger er beskrevet i de to forrige søknadene som er behandlet av NVE. Prosjektet har i løpet av mer enn ti år vurdert mange løsninger, og prosjekteringen det siste året har kommet opp med løsningen som presenteres i denne søknaden.

#### **4.11. Teknisk/økonomisk vurdering**

I opprinnelig søknad fra 2010 ble det presentert en teknisk/økonomisk vurdering av ulike løsninger. Det er ingen endringer i foretrukket løsning. Statnett konkluderte i 2017 at ulempene med eksisterende Salten ikke var store nok til å forsvare en investering, men grunnet pålegg fra NVE om rette avvik i forhold til beredskapsforskriften valgte Statnett å fremskynde investeringen. Mye av årsaken til at det ble besluttet å fremskynde investeringen skyldes at det ikke lot seg gjøre å korrigere avvikene i eksisterende anlegg uten omfattende investeringer i eksisterende anlegg som uansett ville måtte reinvesteres i løpet av en ti-års periode. I tillegg var det uklart om alle avvikene var mulig å lukke i eksisterende anlegg.

Prosjektet har fått større omfang siden første søknad og tilleggssøknad fra 2016.

- Rassikring av adkomstvegen var ikke med i opprinnelig løsning
- Rasvoll på stasjonstomten er tatt ut av prosjektet
- Det vil bli større behov for masseforflytning totalt sett, noe som øker kostnadene til graving og fylling. Men ved at en betydelig andel av behovet for stein tas ut på tomta holdes kostnadene nede.
- Riggkostnadene har økt
- Kostnadene til stasjonsvegen har økt fordi veggen måtte omprosjekteres og dermed fikk et større omfang i form av skjæringer og fyllinger.
- Veggen inn langs Straumsvatnet er i dårligere forfatning enn først antatt og må oppgraderes.
- Kostnaden til transformator har økt
- Kostnader for kontrollhus og lager hovedsakelig på grunn av større areal. I tillegg skal det installeres stasjonsovervåking

Dette er bakgrunnen for at kostnadsestimatet har økt siden første søknad i 2010 og tilleggssøknad i 2015/16.

## **5. Virkninger for miljø, naturressurser og samfunn**

Slik Statnett vurderer det er tiltakene innenfor omfanget av det som allerede er vurdert i konsekvensvurderinger som er gjennomført for tiltaket i tidligere faser.

### **5.1. Arealbruk**

Tiltakene er i stor grad planlagt på arealer som Statnett allerede har fått konsesjon til tidligere. Prosjektområdet er noe utvidet i retning nord, men i dette området var det i gitte konsesjon foreslått å ta i bruk arealer til massedeponier og rasvoll.

Stasjonsvegen vil beslaglegge noe større arealer enn konsesjonsgitt. Veggen blir noe breiere, og den vil medføre mere utfylling enn tidligere planlagt.

I kommuneplanens arealdel for Sørfold kommune for perioden 2009-2021 er de aktuelle arealene avsatt til LNF-område hvor spredt bygging ikke er tillatt. Området rundt Straumsvatnet er i tillegg markert som restriksjonsområde da det er nedslagsfelt for drikkevann. Området rundt eksisterende Siso kraftverk og Salten trafo er avsatt til byggeområde industri.

Det er ikke nødvendig å søke om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, da anlegg med konsesjon etter energiloven bare trenger konsesjonsbehandling og derfor ikke omfattes av planbestemmelsene i plan- og bygningsloven.

Tabell 1 Arealbruk.

Navn	Formål	Varighet	Arealbehov, daa
Område B	Riggområde, brakker, helikopterlandingsplass, premontering master, lager	Midlertidig	2,5
Område C	Deponi for løsmasser og stein fra stasjonsvegen	Midlertidig	1,5
Område D	Deponi for løsmasser og stein fra stasjonsvegen	Midlertidig	4,5
Område E	Deponi for løsmasser, mulig riggområde	Midlertidig	3,1
Område F	Deponi for løsmasser og stein fra stasjonsvegen.	Permanent	7,0
Område G	Riggområde, mulig deponi for kvalitetsmasser, knuseverk	Midlertidig	5,0
Område H	Riggområde, mulig deponi for kvalitetsmasser, knuseverk	Midlertidig	3,0
Område I	Riggområde	Midlertidig	3,0
Område J	Deponi for overskuddsmasser fra stasjonstomta	Permanent	12,0
Område K	Deponi for jord/toppdekke fra stasjonstomt	Midlertidig	6,0
Område L	Mulig deponi for toppdekke og røtter fra anleggsområdet, sprengstofflager.	Midlertidig	2,5
Område M	Stasjonsområdet. Kan benyttes som rigg tidlig i anleggsperioden og reservefeltene kan benyttes som lager	Permanent	ca. 30
Stasjonsveg	Vegen opp fra Straumsvatnet til Lemmen. Skjæring og fylling.	Permanent	Ca. 35
Mulig rasvoll	Bygging av rassikring for å beskytte 132 kV-anlegget.	Permanent	Ca. 3

## 5.2. Bebyggelse og bomiljø

Ingen endringer.

## 5.3. Infrastruktur og bianlegg

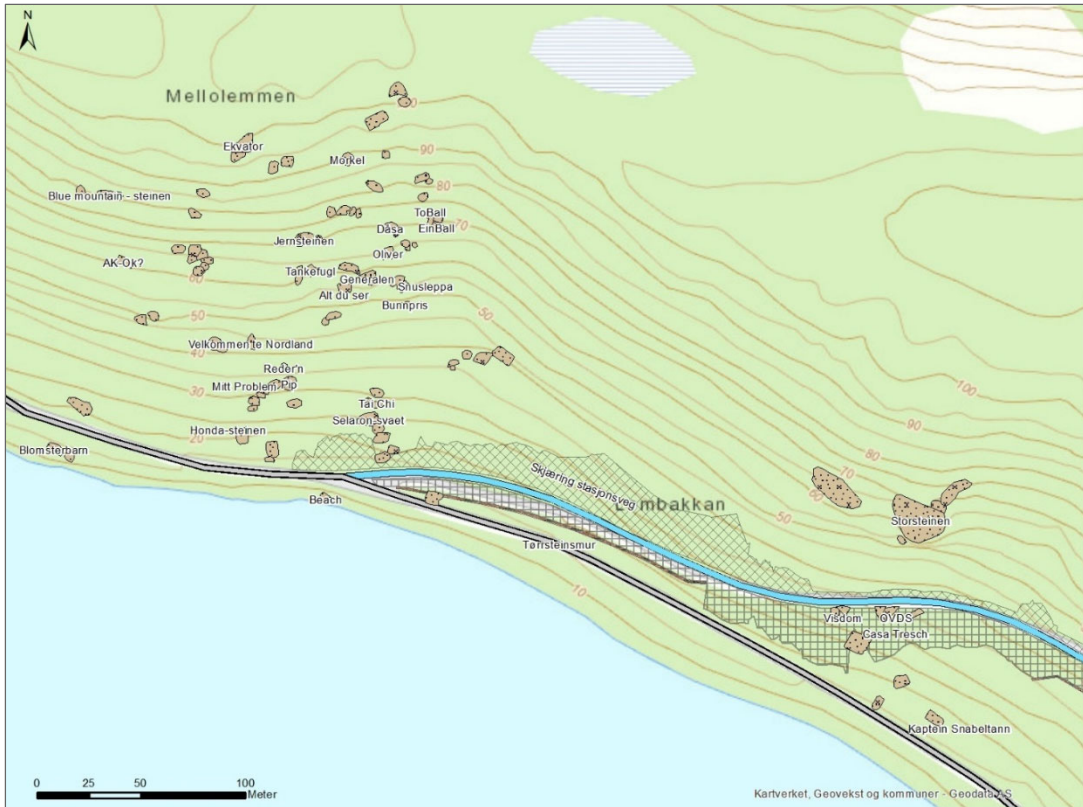
Tiltaket vil berøre annen infrastruktur i svært liten grad.

## 5.4. Friluftsliv og rekreasjon

Den nye vegen er drøftet med Bodø klatreklubb i møte 28. februar 2019. I møtet ble prosjekteringsgrunnlaget for vegen presentert. Klateklubben er tilfreds med at det er tatt hensyn til så mange buldresteinene som mulig i de justerte planene.

Oversiktskart med vegen og alle buldresteinene er vist i figur 5.



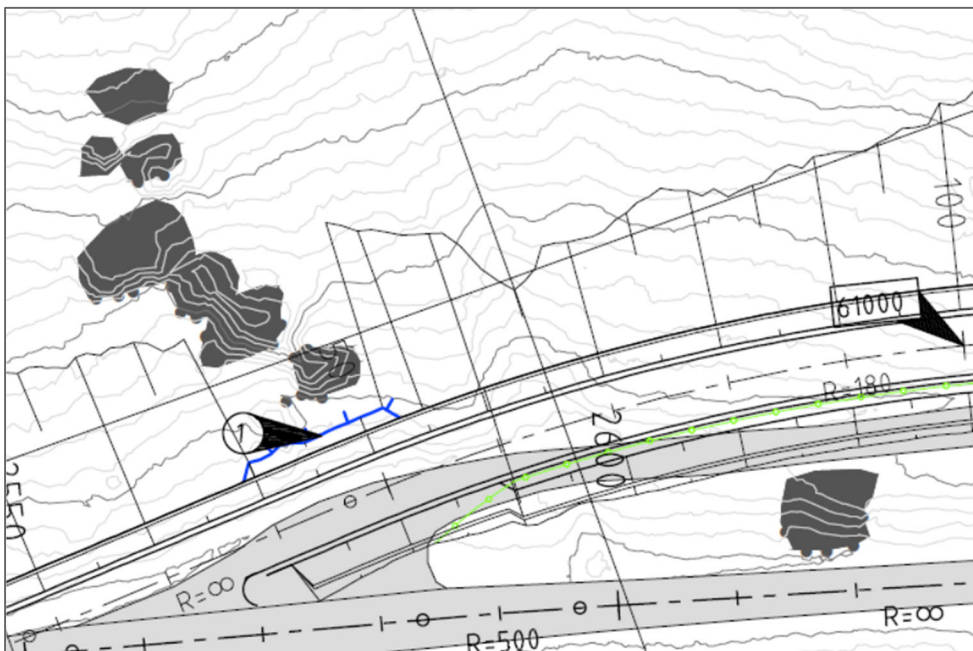


Figur 5 Buldresteinene i området. Noen av steinene vil gå tapt som følge av vegbyggingen.

Ved to steder vil Stasjonsvegen komme nær buldresteinene. Det er ved profil 30-50 og ved profil 260-330. I anleggsfasen kan de aktuelle to områdene ikke brukes til buldring. I prosjekteringen er det så langt det er mulig tatt hensyn til buldresteinene ved disse profilene.

#### Profil 30-50 buldresteinene Faithless og Selaron-svaet

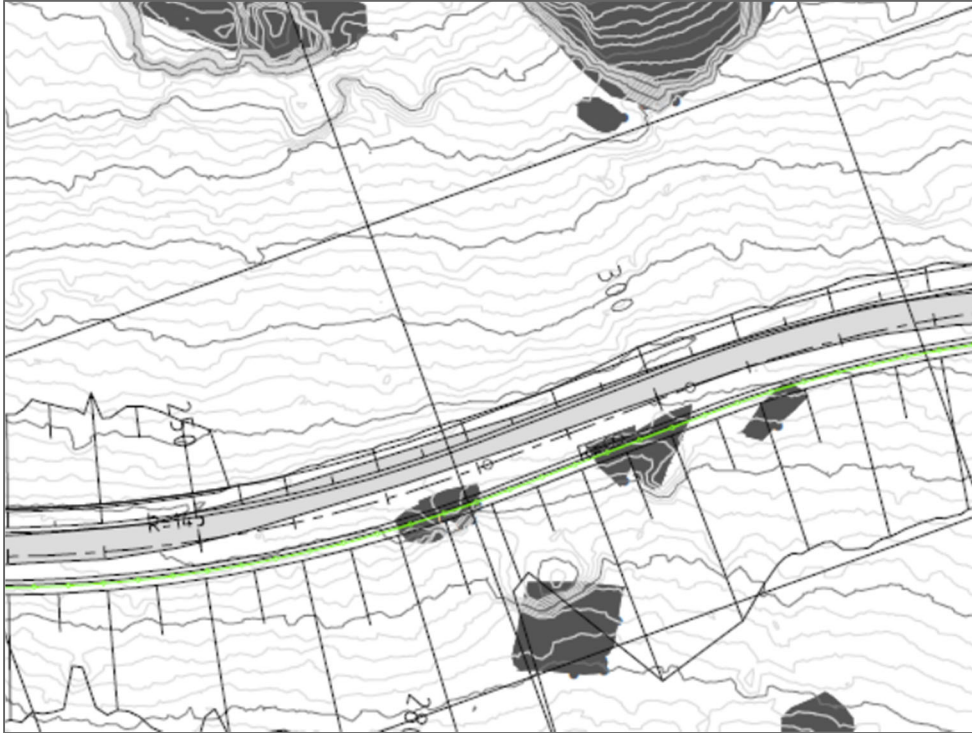
Det er mulig å bygge en tørrmur for å hindre at buldresteinene Faithless og Selaron-svaet (på oversiden av Stasjonsvegen) havner i skjæringen og må fjernes. Parkeringssteinen mellom Stasjonsvegen og Adkomstvegen vil forbli slik den er i dag.



Figur 6 Planlagt tørrmur (blå strek) nedenfor buldresteinene Faithless og Selaron-svaet. Parkeringsstien ligger mellom de to vegene.

### Profil 300 Storsteinen, Visdom, HH-steinen og Casa Tresch

Ved profil 300 er det flere buldreteiner både oversiden og på nedsiden av dagens veg. Storsteinen vil ikke bli berørt. Steinene Visdom og HH-steinen kommer i selve vegbanen og vil gå tapt. Steinen Casa Tresch kommer delvis i fyllingen. Klatresiden som vender ned mot Straumsvatnet kan sannsynligvis bevares. Det er en del sprang i terrenget ved Casa Tresch som påvirker fyllingen og derfor vanskelig å si helt eksakt hvor mye av steinen som blir liggende inne i fyllinga.



Figur 7 Storsteinen ved profil 300 rett nord for vegen og buldreteiner rett sør for vegen.

### **5.5. Landskap**

Stasjonsområdet vil bli noe utvidet. Det vil bli tatt i bruk større arealer enn opprinnelig omsøkt til deponier og riggområder. Ett av de nye områdene vil bli permanent tatt i bruk som deponi, mens de andre områdene vil bli tatt i bruk midlertidig. Stasjonen vil beslaglegge et permanent areal på ca. 45 dekar, og vil bli et betydelig inngrep i landskapet, men endringen er ubetydelig sammenliknet med konsesjonsgitt løsning. Det går allerede ledninger inn til området, det er en transformatorstasjon i området og det går veg opp på Lemmen og videre inn mot Sisodammen. Selv om de nye inngrepene vil bli godt synlige i landskapet, vil det meste av anlegget ligge skjult for innsyn nede fra Straumsvatnet. Det er først ved ferdsel i umiddelbar nærhet til anlegget og høyere i terrenget enn anlegget den vil bli et godt synlig element.

Stasjonsvegen vil få et noe større fotavtrykk enn opprinnelig konsesjonsgitt løsning. Det vil bygges en støttemur for å unngå betydelig utfylling i verdifull naturtype. For den opprinnelige konsesjonsgitte traseen var det brukt en unøyaktig terrengmodell sammenliknet med terrengmodellen som er generert fra nye målinger. Terrengmodellen med den konsesjonsgitte løsningen gir et skjæringsareal på 11,5 dekar, et fyllingsareal på 3 dekar og en vegkropp på ca. 6 dekar. Sammenlikning av den terrengmodellen som ble benyttet og mer presis terrengmodell fra nye målinger viser at både skjæring og fylling i realiteten ville ha gitt større arealer enn dette. Revidert vegtrase vil gi et totalt fotavtrykk på ca. 35 dekar. På grunn av en noe breiere veg enn frøst planlagt vil arealbehovet bli noe større i ny løsning.

Steinmuren vil bli synlig, men ved å ta vare på så mange trær som mulig nedenfor muren vil dette skjerme en del for innsyn. Alternativet ville ha vært en større fylling som ville blitt betydelig mer synlig.

## 5.6. Kulturminner

Ny løsning vil berøre større arealer, og arealer som ikke var med i konsesjonsgitt løsning. Dette må avklares med kulturminnemyndighetene (Nordland fylkeskommune og Sametinget).

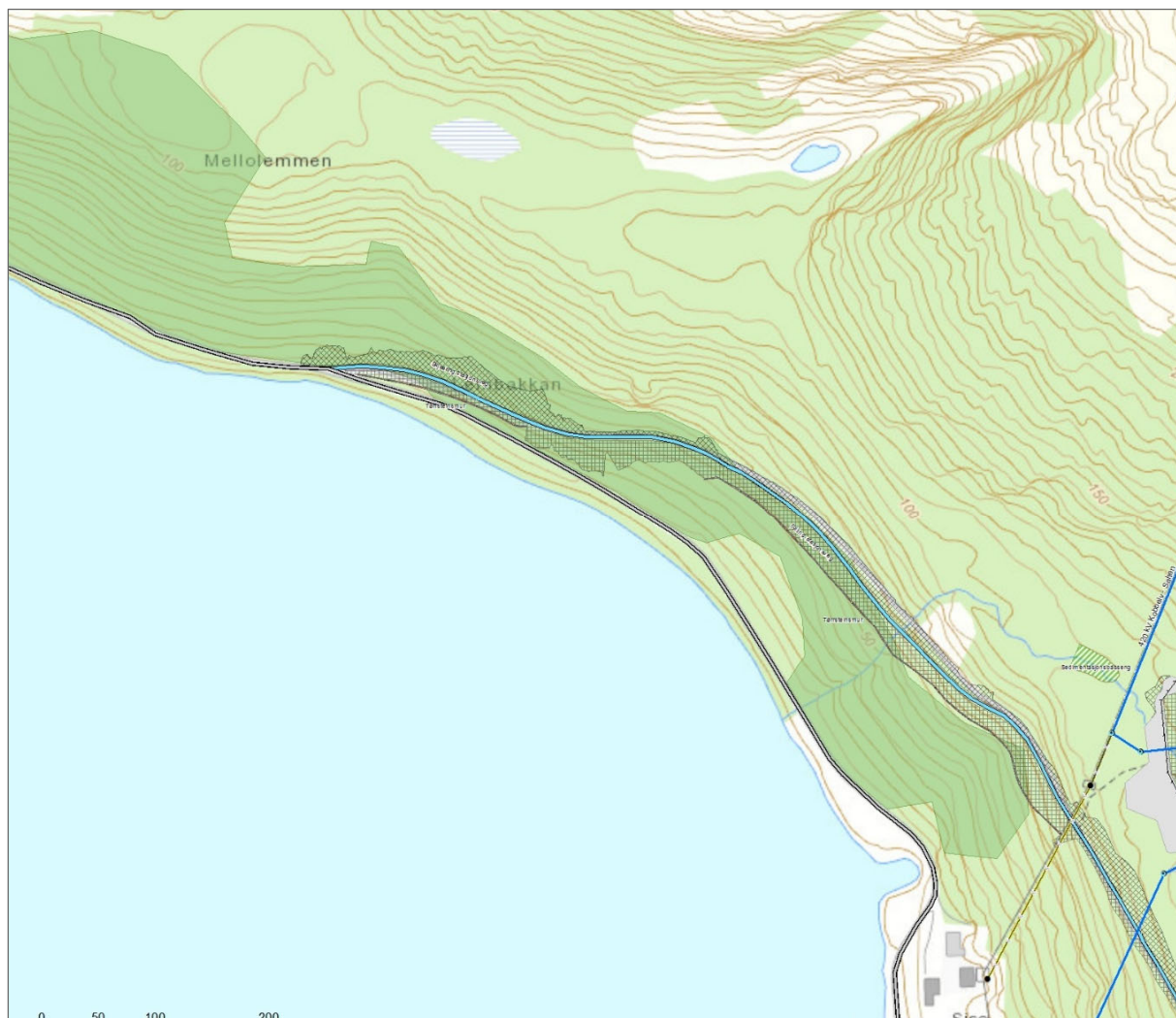
Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller nyere tids kulturminner innenfor prosjektområdet i Riksantikvarens databaser (Askeladden og Kulturminnesøk)

Selve 420 kV-ledningen er en del av energiforsyningsens kulturminner, nevnt i en rapport fra NVE fra 2010. I allerede gjeldende konsesjoner er det stilt krav om fotodokumentasjon av ledningen før den endres. Dette gjelder strekningen sørover fra mast 94/95 på ledningen Kobbelv –Salten og strekningen nordover fra mast 2/3 på ledningen Ofoten – Salten. Statnett vil sørge for at strekningen dokumenteres.

## 5.7. Naturmiljø/naturmangfold

Naturtypen Lemmen ble registrert og lagt inn i Naturbase som følge av en rapport utarbeidet for Statnett. Den strekker seg langs nordsiden av Straumsvatnet fra Lemmen og vestover.

Lokaliteten er av typen boreal regnskog med lauvtrær. Området har ifølge Naturbase «...stor treslagsvariasjon, lokalt (meget) rik vegetasjon, gammelskogkvaliteter og ikke minst en spesiell og artsrik lavflora tilknyttet lungenever-samfunnet. Arten granfylltav er av særlig interesse. Lembakkan er en av Norges to rikeste forekomster av granfylltav....». Naturtypen og vegen er vist i Figur 8.



Figur 8 Naturtypen Lemmen, som stasjonsvegen går gjennom.

Ved å bruke eksisterende vegtrase, som i konsesjonsgitt løsning, og med en så begrenset arealbruk som mulig, vil det meste av lokaliteten fortsatt bestå. Hele lokaliteten har et areal på litt over 200 dekar. Vegen beslaglegger i dag ca. 4-6 dekar over en strekning på nesten 400 meter. Økt vegbredde, skjæring og fylling vil totalt gi et arealbeslag på ca. 12 dekar med en gjennomsnittsbredde på ca. 30 meter, dvs. omtrent en dobling sammenliknet med dagens veg. Det vil bli gjennomført en botanisk kartlegging av hele området sommeren 2019. Dette ble pålagt Statnett i konsesjonsvedtaket i 2017. Dersom det registreres granfylling på steiner innenfor det planlagte anleggsområdet vil det bli vurdert å flytte disse som et avbøtende tiltak.

Det vil bli et større arealbeslag enn konsesjonsgitt oppe på Lemmen. Dette gjelder spesielt deponiområdet rett vest for stasjonen, der vegetasjonen fjernes, terrenget heves og det til slutt legges på jord for å reetablere vegetasjon. Området er ikke befart med tanke på vurdering av konsekvenser for naturmangfold. Det er småvokst blandingsskog i dette området. Når det legges tilbake toppdekke med frøbank og røtter fra tidligere vegetasjon, vil det skje en gradvis reetablering av stedegen vegetasjonen over tid.



Figur 9 Typisk vegetasjonen på Lemmen der det er planlagt permanent massedeponi.

## 5.8. Andre naturressurser

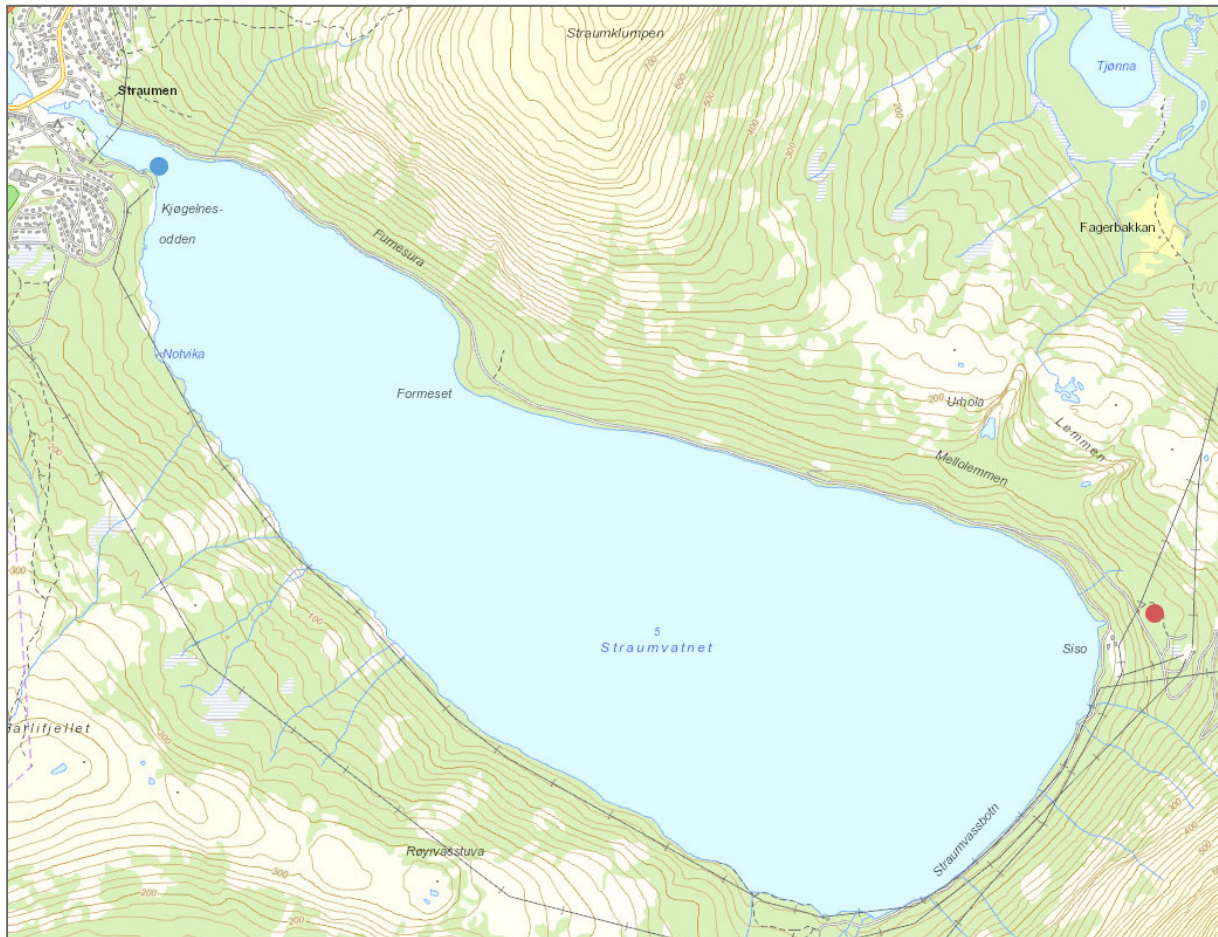
### Vannforsyning

Straumsvatnet er vannforsyning til befolkningen på Straumen. Inntaket til vannforsyningsanlegget ligger helt vest i Straumsvatnet (figur 10). På samme sted er det vanninntak til et settefiskanlegg. Det er ca. 5 km i luftlinje mellom anleggsområdet på Lemmen og vanninntakene.

Problematikken omkring vannforsyning har vært omtalt i tidligere søknader. Det er utarbeidet en egen risikovurdering som foreslår tiltak for å unngå forurensning av Straumsvatnet. Tiltakene er i første rekke å unngå utslipp fra anleggsområdet, samt å unngå utslipp fra transportaktiviteter. Det vil anlegges et sedimentasjonsbasseng for å samle opp alt vann fra anleggsområdet oppe på Lemmen, slik at partikler kan felles ut og eventuelle oljesøl samles opp. Massedeponier vil utformes slik at

avrenning konsentreres og kan kontrolleres med tanke på avrenning. Se kapittel 6 Avbøtende tiltak. Anleggsmaskiner må være utstyrt med absorbenter og kontrolleres med tanke på tilstand.

Forskjellen mellom prosjektet slik det nå omsøkes og tidligere konsesjonsgitte løsninger er at arealbeslagene er noe større, det vil bli noe mer aktivitet nede ved Straumsvatnet og det vil bli mere transport internt på anleggsområdet. Det er primært sannsynligheten for at det skal skje utvasking eller utslipp som har økt. Samtidig vil det bli mindre transport langs Straumsvatnet fordi mer stein vil bli sprengt ut oppe på Lemmen. Ved god anleggsgjennomføring og avbøtende tiltak vil risiko for forurensning av vannkilden kunne reduseres til et minimum.



Figur 10 Anleggsområdet er markert med rødt punkt og inntaket til vassverket og settefiskanlegget er markert med blått punkt. Det er 4,8 km i luftlinje mellom potensielt utslippspunkt og inntakene.

### 5.9. Reindrift

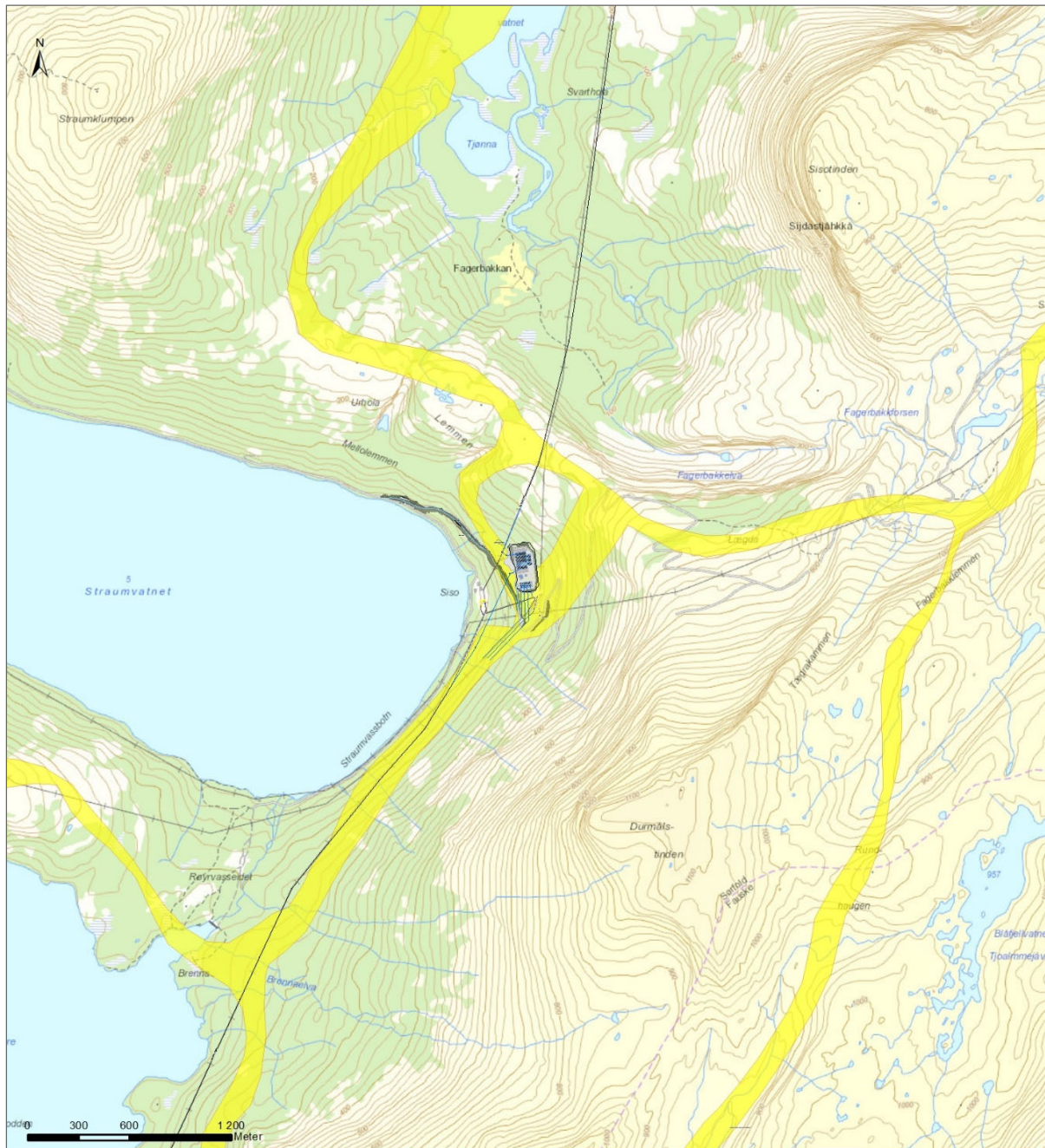
Det går en flyttleie for rein forbi stasjonsområdet (Figur 11). Dette har vært kjent siden de første planene forelå for 10 år siden, og stasjonen ble vridd 90 grader tidlig i planleggingen nettopp for å opprettholde denne flyttleia. Det var kontakt med reindistriktet i forbindelse med innsending av den første søknaden til NVE i 2012. Det har vært nytt møte med reindistriktet vinteren 2019. Det ble tidligere opplyst at flyttleia ikke ble benyttet hvert år. Det opplyses nå at flyttleia benyttes hvert år.

De reviderte planene vil påvirke reindriften i større grad enn konsesjonsgitt løsning. Det var opprinnelig planlagt å tilrettelegge anleggsaktivitetene og ha pauser i arbeidet, slik at rein kunne passere forbi i flytteperiodene. Det er nå foreslått å etablere et massedeponi der reinen passerer, og mye aktivitet vil pågå i området. I tillegg vil større områder bli utnyttet til rigg og lager. Dette vil hindre flytting av rein i de årene anleggsperioden pågår i den leia som passerer vest for det nye stasjonsområdet.

Doukta reinbeitedistrikt har alternativ flyttleie, men ifølge dem selv er det store ulemper med å benytte den, og de ønsker i utgangspunktet å benytte flyttleia forbi Lemmen hvert år.

Det vil bli gjennomført befarings- og møter med reindistriktet tidlig sommer 2019 med tanke på å finne en løsning for flytting av rein. Det må også søkes Mattilsynet og Landbruksdepartementet om tillatelse til å stenge flyttleia.

I driftsfasen vil det bli fullt mulig å passere vest for stasjonen. Massedeponi og overganger til vegger og anleggsområder vil utformes slik at reinen lett skal kunne passere.



Figur 11 Flyttleier for rein i og ved prosjektområdet.

### 5.10. Luftfart og kommunikasjonssystemer

Ingen endringer.

### 5.11. Utslipp og forurensning

I forbindelse med anleggsarbeidet kan det skje uforutsette utslipp av oljer fra anleggsmaskiner. Det settes krav til at entreprenør har beredskap for håndtering av eventuelle utslipp.

På et avgrenset område rett vest for stasjonsområdet er det spor av en gammel skytebane. På dette området er det mistanke om forurenset grunn. Det skal gjøres miljøundersøkelser på området sommeren 2019 for å finne mer ut av dette. Dersom det må graves i disse massene som del av anleggsarbeidet, vil forurenset grunn bli gravd ut og håndtert i tråd med gjeldende retningslinjer.

I forbindelse med sanering av eksisterende komponenter som inneholder SF6-gass kan det skje utslipp av denne klimagassen. Tømming av anlegget vil følge prosedyrer som reduserer risiko for slike utslipp.

Se kap. 5.8 ang utslipp og mulig forurensning av drikkevannskilde.

## **6. Avbøtende tiltak**

Ved etablering av energianlegg er det mulig å redusere antatt negative virkninger ved forskjellige avbøtende tiltak. Mulige avbøtende tiltak er beskrevet under.

### **6.1. Restriksjoner tilknyttet vannforsyning**

Det er svært viktig å unngå forurensning av vannkilden i utløpet av Straumsvatnet. Det vil bli etablert sedimentasjonsbasseng for å felle ut partikler og hindre eventuelle oljeutslipp i å nå Straumsvatnet.

Det vil bli stilt strenge krav til entreprenører som skal arbeide på anlegget.

Sørfold kommune har satt en begrensning på 6000 liter olje pr. transport langs Straumsvatnet.

### **6.2. Naturmiljø**

I tråd med konsesjonsvilkåret fra opprinnelig konsesjon skal det gjøres en kartlegging av botaniske verdier i vegtraseen tidlig sommer 2019. Funnene skal tas med i MTA-planen og danne grunnlag for endelig prosjektering. Det skal tas ut så lite skog som mulig ved bygging av veg gjennom naturtypelokaliteten Lembakkan.

### **6.3. Reindrift**

Statnett er i dialog med reindriften for å finne tiltak som skal redusere ulempene for reindriften i anleggsperioden. Dette gjelder spesielt flytting av rein forbi anleggsområdet. Det er mulig å fore reinen i inngjerding etter høstslakting og deretter flytte rein med lastebil i de årene anleggsarbeidet pågår. Flytting av rein med bil er benyttet i liknende saker.

Reindistriktet skal informeres fortløpende om fremdrift i prosjektet.

### **6.4. Friluftsliv**

Anleggsområdene skal skiltes og merkes, og det skal legges til rette for at friluftslivsutøvere kan benytte fjellområdene øst for Lemmen i anleggsperioden. Bodø klatreklubb skal informeres om anleggsaktiviteter i nærheten av buldrefeltet, slik at det ikke oppstår farlige situasjoner.

## **7. Offentlige og private tiltak**

De omsøkte endringene påvirker ikke offentlige eller private utover allerede innstilte tiltak.

## **8. Innvirkning på private interesser**

### **8.1. Erstatningsprinsipper**

Erstatninger til grunneiere og rettighetshavere vil bli utbetalt som en engangserstatning, og skal i utgangspunktet tilsvare det varige økonomiske tapet som eiendommer påføres ved utbygging. I traséen beholder grunneier eiendomsretten, men det erverves rett til å bygge, drive og oppgradere ledningen. Før eller i løpet av anleggsperioden gir Statnett tilbud til grunneierne om erstatning for

eventuelle tap og ulemper som tiltaket innebærer. Bli man enige om en avtale vil denne bli tinglyst og erstatninger utbetales. Om man ikke kommer til enighet, går saken til rettslig skjønn.

## **8.2. Berørte grunneiere**

Det er utarbeidet liste med berørte eiendommer for de konsesjonssøkte alternativene på bakgrunn av offentlige databaser (matrikkel og grunnbok). En liste over berørte eiendommer er vedlagt.

Det tas forbehold om eventuelle feil og mangler. Vi ber om at eventuelle feil og mangler i grunneierlistene meldes til Statnett. For kontaktopplysninger, se forord. Søknaden vil bli annonsert og lagt ut til offentlig høring.

## **8.3. Om rettigheter til dekning av juridisk og teknisk bistand**

Statnett dekker utgifter til nødvendig juridisk bistand til berørte grunn- og rettighetshavere i forbindelse med erstatningssaken. Dette gjelder både knyttet til minnelige avtaler og rettslig skjønn. I sistnevnte tilfelle gjelder prinsippene i skjønnsprosessloven § 54 annet ledd. I begge tilfelle skal Statnett godkjenne bruk av advokat samt eventuell annen sakkyndig bistand om slike utgifter kreves dekket.

Det henvises forøvrig til vår hjemmeside under «prosjekter/grunneierinformasjon» for mer informasjon.

## **8.4. Tillatelser til adkomst i og langs ledningstraséen**

I den grad tidligere avtaler eller skjønn ikke dekker behovet tiltaket har for grunn- og rettigheter for adkomst inn til lednings- og stasjonsanlegg, vil Statnett inngå nye avtaler med grunneierne. I tilfelle avtaler ikke oppnås avgjøres erstatningssaken i rettslig skjønn etter forutgående ekspropriasjonsprosess. For øvrig har Statnett tillatelse til motorferdsel i utmark i forbindelse med bygging og drift av sine anlegg (Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 4 første ledd bokstav e).



## **9.Vedlegg**

### Offentlige vedlegg som følger konsesjonssøknaden

- Vedlegg 1. Oversiktskart, ledning, stasjon og andre tiltak
- Vedlegg 2. Situasjonsplan stasjonsområde og stasjonsvegen
- Vedlegg 3. Oversikt over berørte eiendommer
- Vedlegg 4. Oppdaterte tegninger av kontrollhus og garasje, plan og snitt

### Begrensede vedlegg, sendes separat til NVE

- Vedlegg 5. Oppdatert enlinjeskjema
- Vedlegg 6. Oppdaterte tegninger av kontrollhus, detaljer

## **Vedlegg 1. Oversiktskart, ledning, stasjon og andre tiltak**

# Salten transformatorstasjon



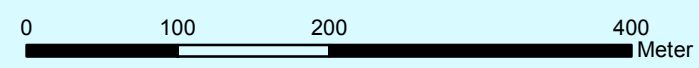
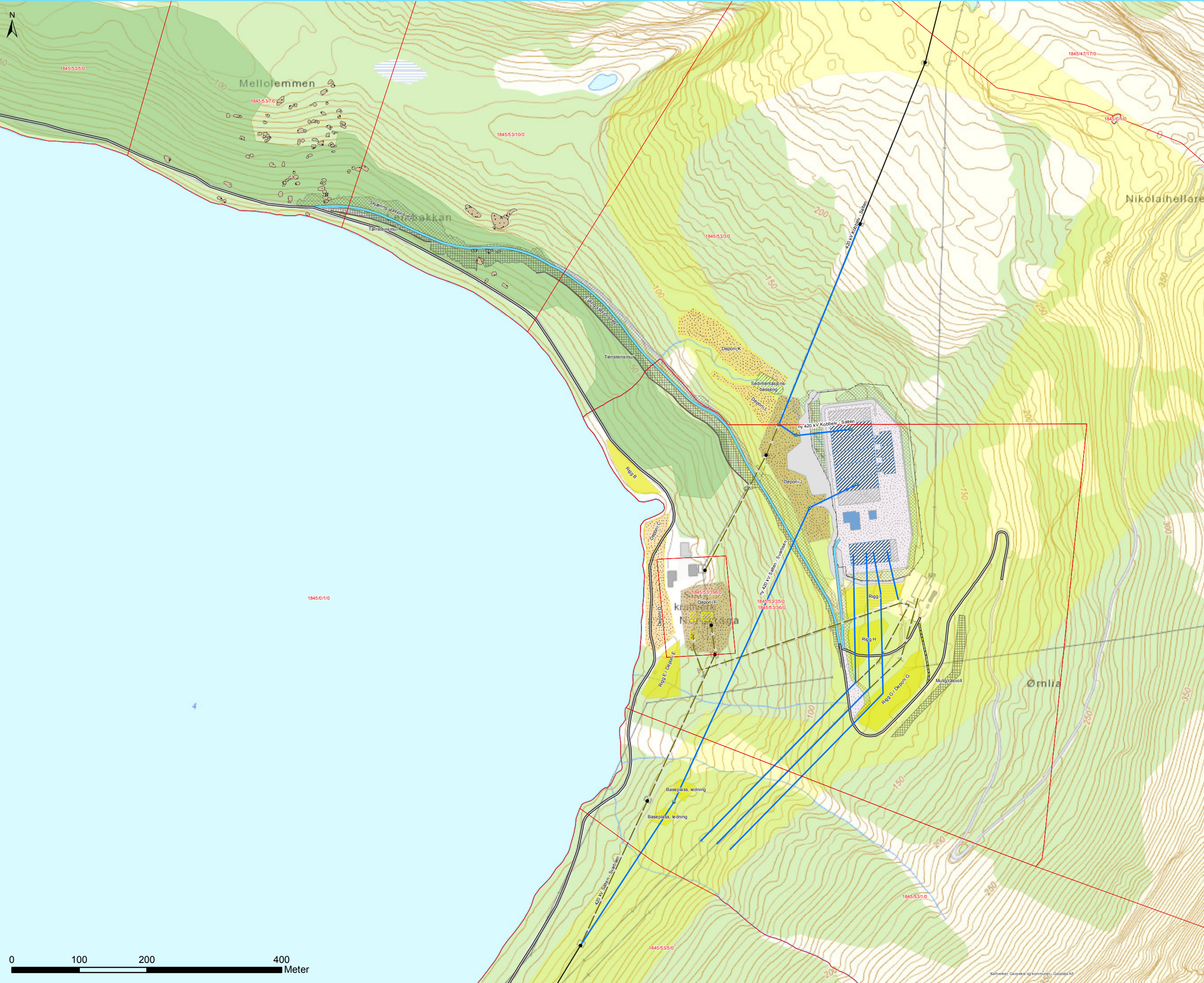
Kartverket, Geovekst og 1149  
Kommuner - Geodata AS

- Eiendomsgrenser
- Mast, eksisterende
- Mast, planlagt
- Ledning, konsesjonsøkt
- Ledning, planlagt revet
- 420 kV eksisterende ledning
- Traktorveg, planlagt midlertidig
- Bilveg, eksisterende
- Bilveg, planlagt permanent
- Annet, Tørrsteinsmur
- Nytt bygg
- Veiareal
- Stasjonsgrense
- Elektrisk anlegg, eksisterende
- Elektrisk anlegg, planlagt
- Elektrisk anlegg, mulig utvidelse
- Elektrisk anlegg, planlagt revet
- Gjerde
- Opparbeidet område
- Fylling
- Miljøtiltak
- Skjæring
- Baseplass, midlertidig
- Massedeponi, Permanent
- Massedeponi, Midlertidig
- Buldrestein
- Flyttelei for rein
- Naturtypelokalitet

Rev.	Årsvise/rev. beskrivelse	Utarbeidet	Kontrollert/rev.	Godkjent	Dato
1.0		18.10.19	17.10.19	17.10.19	20.05.2019

Prosjekt:	Salten transformatorstasjon	Målestokk:	1:5 000
Tittel:	Overiktskart konsesjonsøknad	Koordinatsystem:	WGS 1984 UTM Zone 33N
Byggherre:	<b>Statnett</b>	Format:	NW2000
Gradering:	K0	Leverandørens dok.no:	Kartblad:
Erstatnings dokument:		Dokumentnummer:	<b>Vedlegg 1</b>



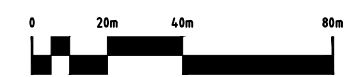
## **Vedlegg 2. Situasjonsplan stasjonsområde og stasjonsveg**

Tegnforklaring:

- Ny eiendomsgrense. Areal ca. 57 000 m<sup>2</sup>
- Eksisterende eiendomsgrenser
- 420 kV apparatleggsfelt
- 132 kV apparatleggsfelt
- Avsatt areal til fremtidige 420 kV apparatleggsfelt
- Avsatt areal til fremtidig 132 kV apparatleggsfelt
- Eksisterende 132 kV ledninger
- Eksisterende 132 kV ledninger saneres
- Eksisterende 132 kV anlegg saneres
- Nye 420 kV ledninger med lynavledere
- Nye 132 kV ledninger med lynavledere
- Eksisterende 420 kV ledninger
- Eksisterende 420 kV ledninger saneres
- Eksisterende 420 kV anlegg saneres
- Eksisterende 22 kV ledninger
- Eksisterende vei
- Nytt gjerde
- Nye bygninger/konstruksjoner
- Aktsomhetsområde snø/steinsprang >= 1/100 år
- Aktsomhetsområde snø/steinsprang >= 1/1000 år
- Vann/bekk
- Eksisterende kart
- Eksisterende kart tellekoter
- Fremtidig kart
- Fremtidig kart tellekoter
- Fanggrøft brukes for avrenning terreng
- Eksisterende gjerde
- Eksisterende gjerde saneres
- Ny vei (asfalt) fylling og grøfteskråning gress
- Ny vei (grus) fylling stein og skjæring jord
- Midlertidig anleggsbelte
- Mulig rasvoll
- Kabelkulvert
- Tørrmur

Klassifisering:  
Klasse etter Kbf §5-2:3

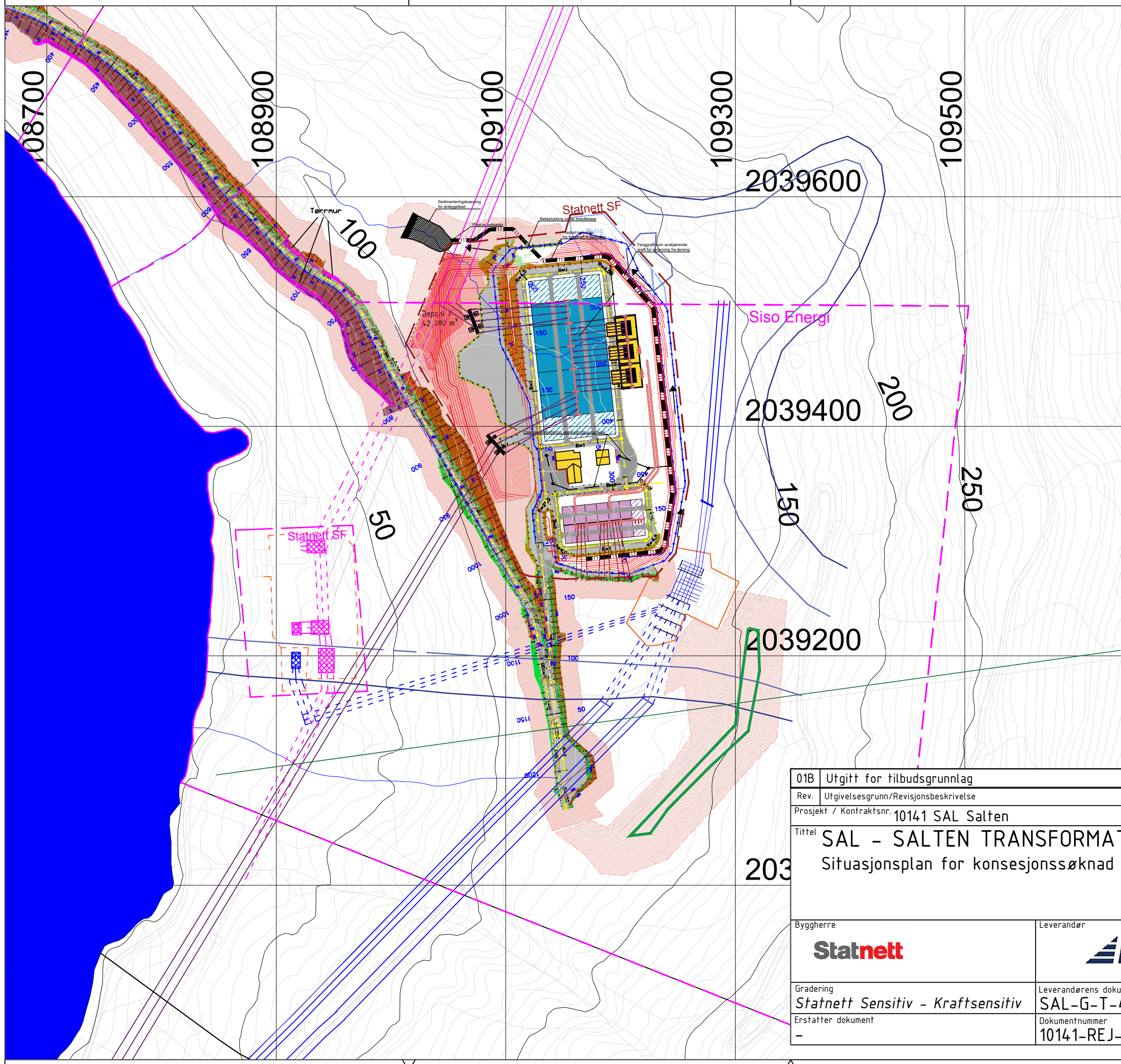
Sikkerhetsklasse etter TEK17 kap 7:  
mot flom og storflo:F3  
mot skred: S2

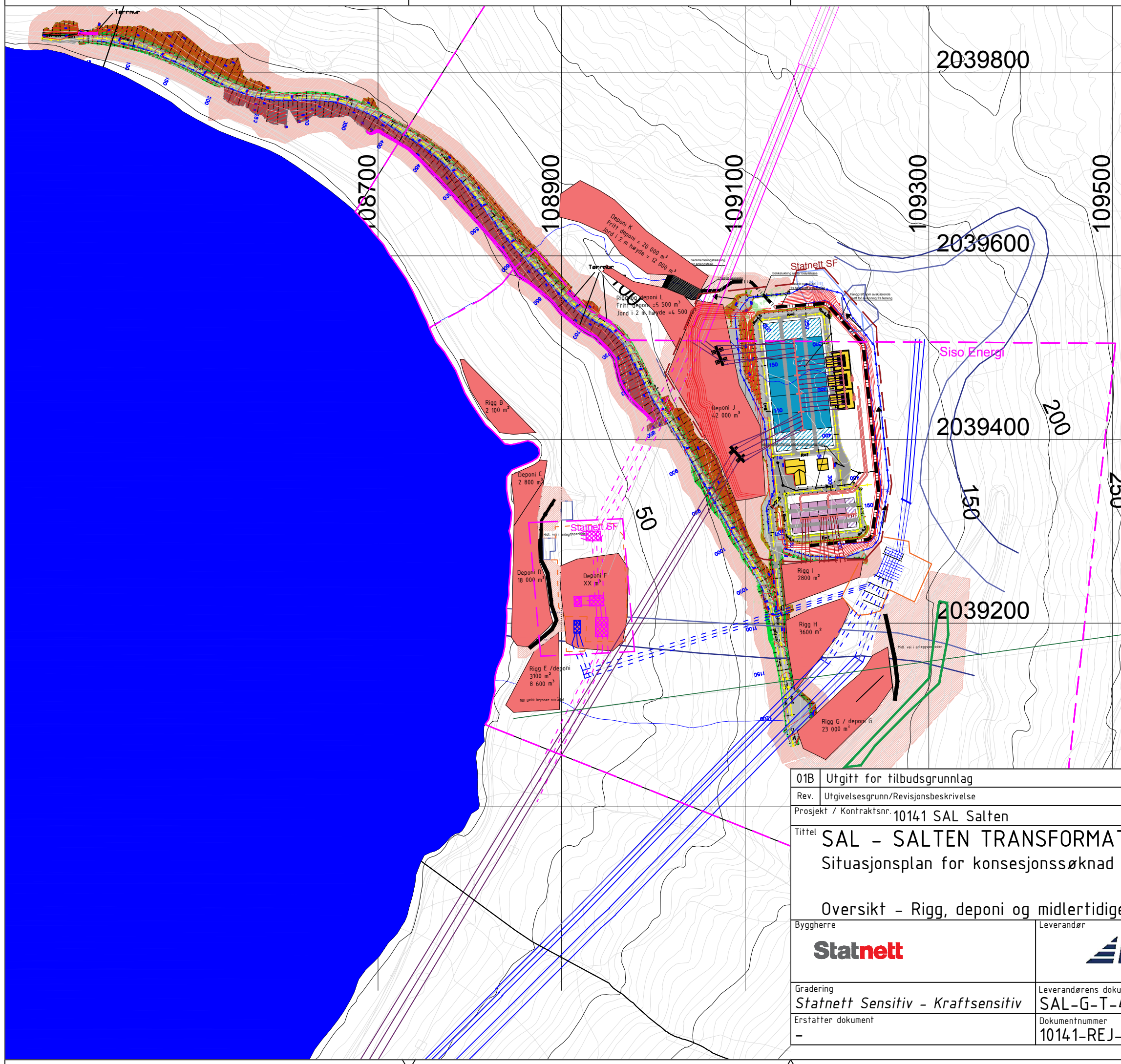


Ekvidistanse 1/5 m



01B	Utgitt for tilbudsgrunnlag	EFO	KRM/TME	GST	04.04.2019
Rev.	Utgivelsesgrunn/Revisjonsbeskrivelse	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent	Dato dd.mm.åååå
Prosjekt / Kontraktsnr. 10141 SAL Salten					
Tittel <b>SAL - SALTEN TRANSFORMATORSTASJON</b> Situasjonsplan for konsesjonssøknad				Målestokk <b>1:2000</b>	Koordinatsystem Euref89 NTM15
				Høydesystem NN2000	Fagansvarlig -
Byggherre <b>Statnett</b>		Leverandør <b>REJLERS</b>		Utførende 10141	
Gradering <i>Statnett Sensitiv - Kraftsensitiv</i>		Leverandørens dokumentnummer SAL-G-T-401		Format A3	
Erstatter dokument -		Dokumentnummer 10141-REJ-SAL-C-XN-0002		Blad 1 av 2	





Tegnforklaring:

- Ny eiendomsgrense. Areal ca. 57 000 m<sup>2</sup>
- Eksisterende eiendomsgrenser
- 420 kV apparatanleggfelt
- 132 kV apparatanleggfelt
- Avsatt areal til fremtidige 420 kV apparatanleggfelt
- Avsatt areal til fremtidig 132 kV apparatanleggfelt
- Eksisterende 132 kV ledninger
- Eksisterende 132 kV ledninger saneres
- Eksisterende 132 kV anlegg saneres
- Nye 420 kV ledninger med lynavledere
- Nye 132 kV ledninger med lynavledere
- Eksisterende 420 kV ledninger
- Eksisterende 420 kV ledninger saneres
- Eksisterende 420 kV anlegg saneres
- Eksisterende 22 kV ledninger
- Eksisterende vei
- Nytt gjerde
- Nye bygninger/konstruksjoner
- Aktsomhetsområde snø/steinsprang >= 1/100 år
- Aktsomhetsområde snø/steinsprang >= 1/1000 år
- Vann/bekk
- Eksisterende kart
- Eksisterende kart tellekoter
- Fremtidig kart
- Fremtidig kart tellekoter
- Fanggrøft brukes for avrenning terreng
- Eksisterende gjerde
- Eksisterende gjerde saneres
- Ny vei (asfalt) fylling og grøfteskråning gress
- Ny vei (grus) fylling stein og skjering jord
- Midlertidig anleggsbelte
- Midlertidige anleggsveier
- Rigg- og deponiområder
- Mulig rasvöll
- Kabelkulvert
- Tørrmur

Klassifisering:  
Klasse etter Kbf §5-2:3

Sikkerhetsklasse etter TEK17 kap 7:  
mot flom og storflo: F3  
mot skred: S2

0 40m 80m 160m

Ekvidistanse 1/5 m

01B	Utgitt for tilbudsgrunnlag	EFO	KRM/TME	GST	04.04.2019
Rev.	Utgivelsesgrunn/Revisjonsbeskrivelse	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent	Dato dd.mm.åååå
Prosjekt / Kontraktsnr. 10141 SAL Salten					
Tittel					Målestokk
SAL - SALTEN TRANSFORMATORSTASJON					1:4000
Situasjonsplan for konsesjonssøknad					Koordinatsystem
					Euref89 NTM15
Oversikt - Rigg, deponi og midlertidige veier					Høydesystem
					NN2000
Byggherre	Leverandør				Fagansvarlig
<b>Statnett</b>	<b>REJLERS</b>				-
Gradering	Leverandørens dokumentnummer				Utførende
Statnett Sensitiv - Kraftsensitiv	SAL-G-T-401				10141
Erstatter dokument	Dokumentnummer				Format
-	10141-REJ-SAL-C-XN-0002				A3
					Blad
					2 av 2

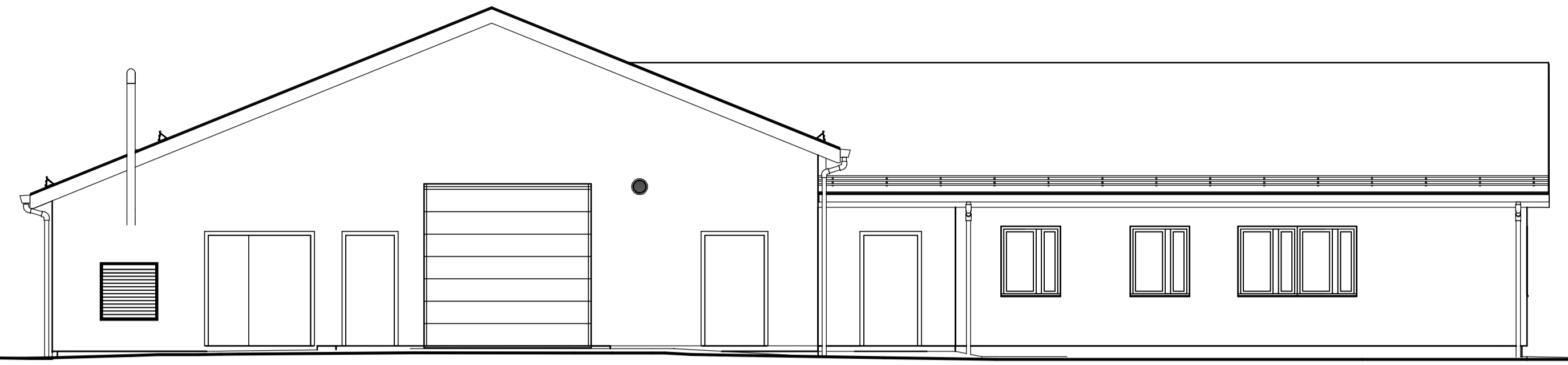
### **Vedlegg 3. Oversikt over berørte eiendommer**

## Berørte eiendommer Nye Salten transformatorstasjon

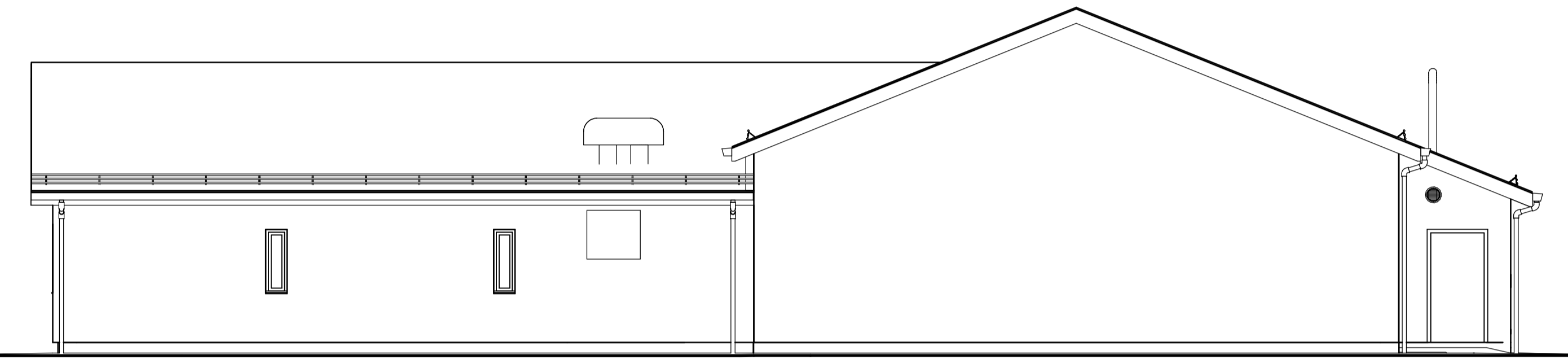
Kommune	Grunneier	Gnr	Bnr	Eierbrøk	Adresse
Sørfold		53	7	1/2	
Sørfold		53	7	1/2	
Sørfold		53	10	1	
Sørfold		53	3	1	
Sørfold		53	35	1	
Sørfold		53	36	1	
Sørfold		53	396	1	
Sørfold		53	1	1	
Sørfold		53	5	1/2	
Sørfold		53	5	1/2	



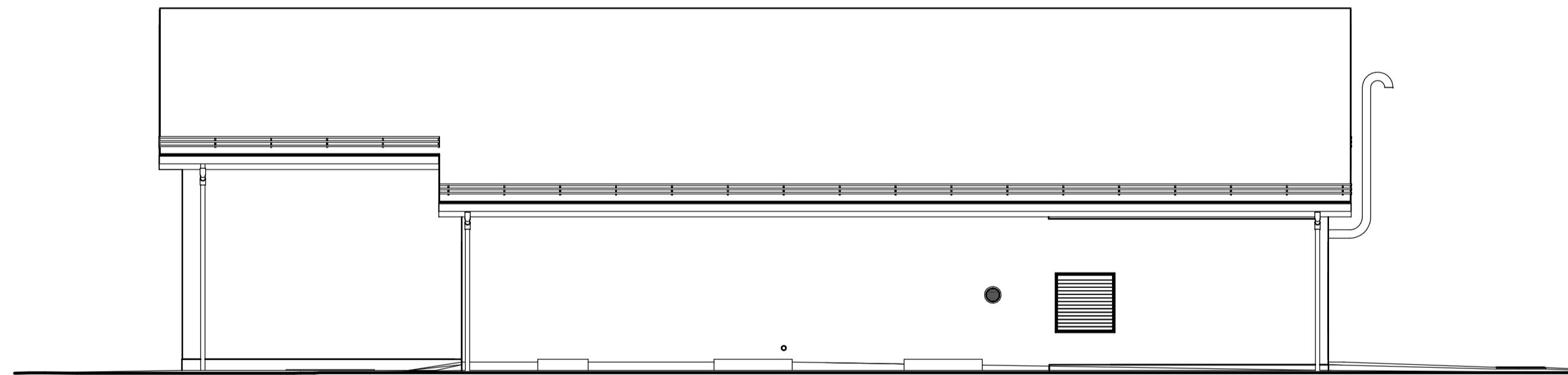
**Vedlegg 4.** Oppdaterte tegninger av kontrollhus og garasje,  
plan og snitt



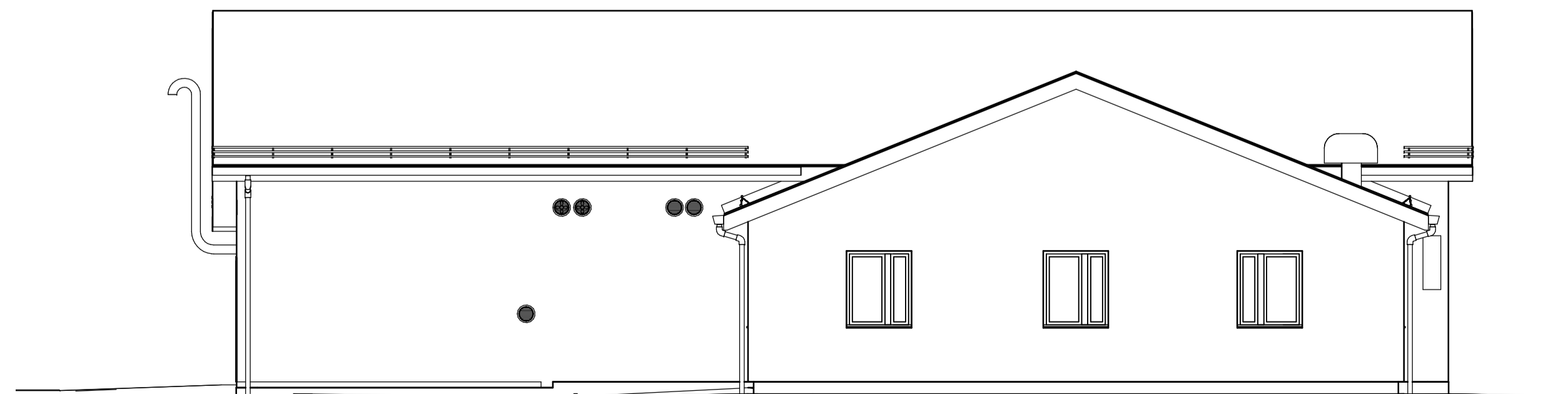
Fasade A 1 : 80



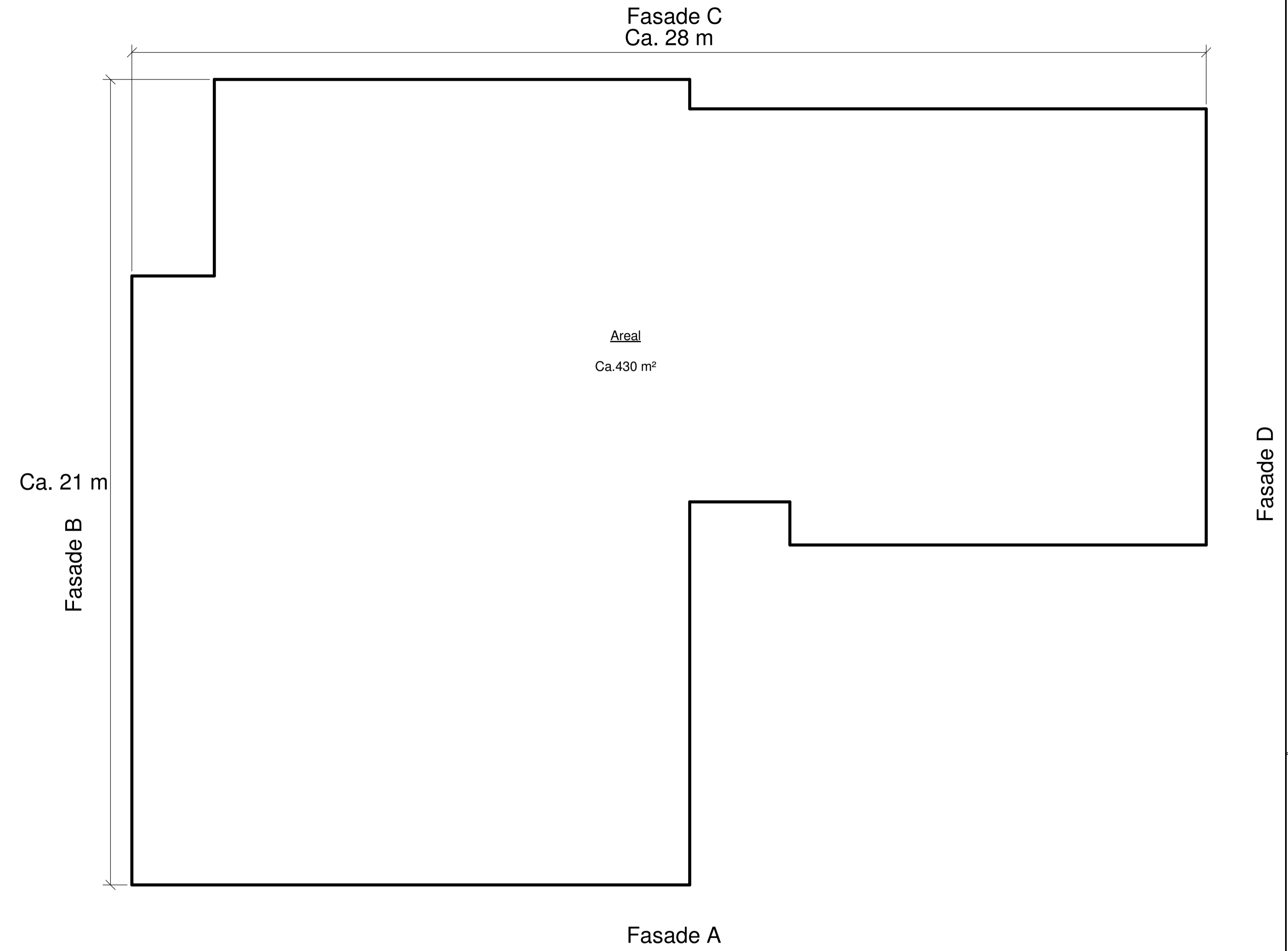
Fasade C 1 : 80



Fasade B 1 : 80

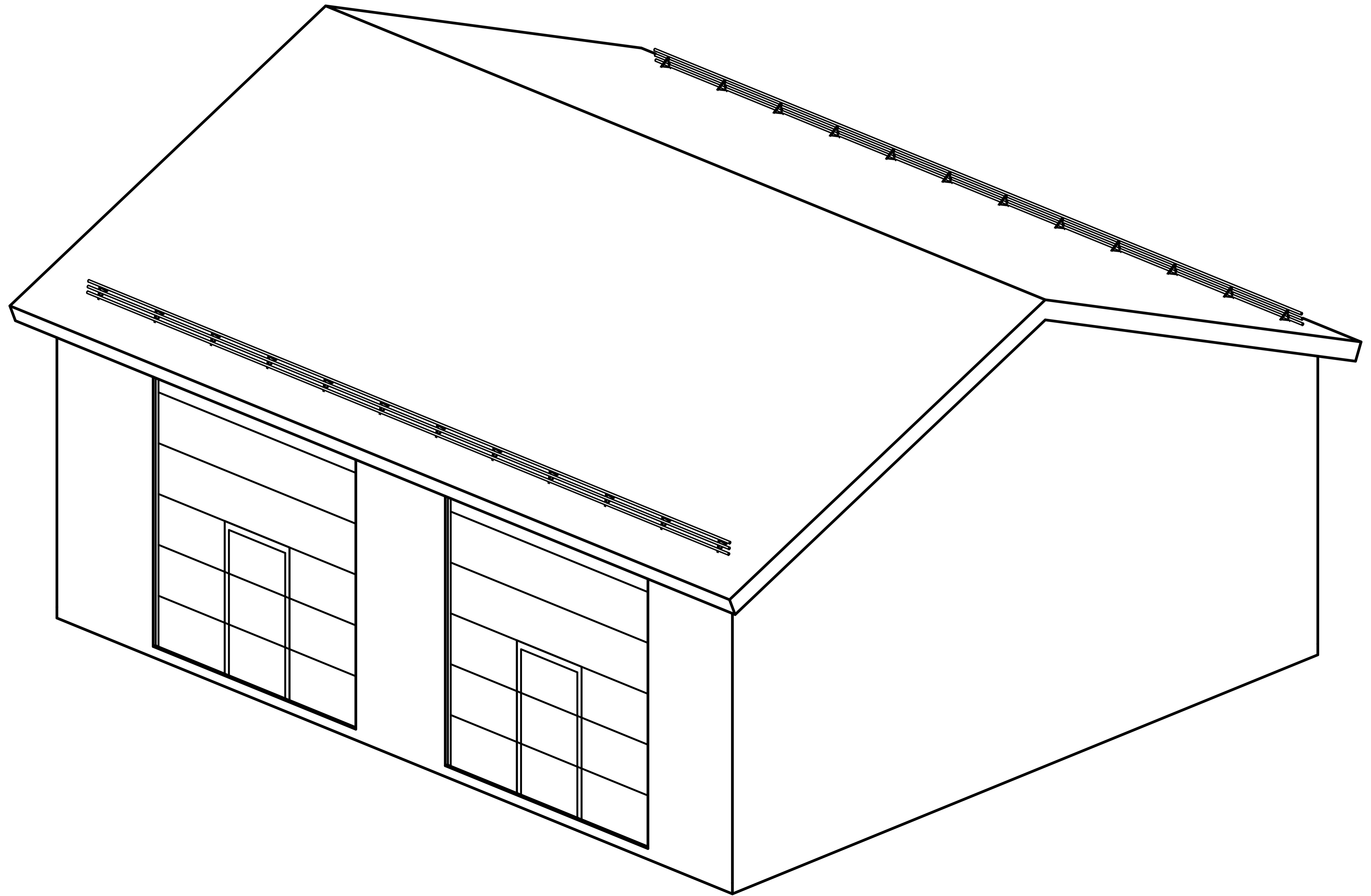


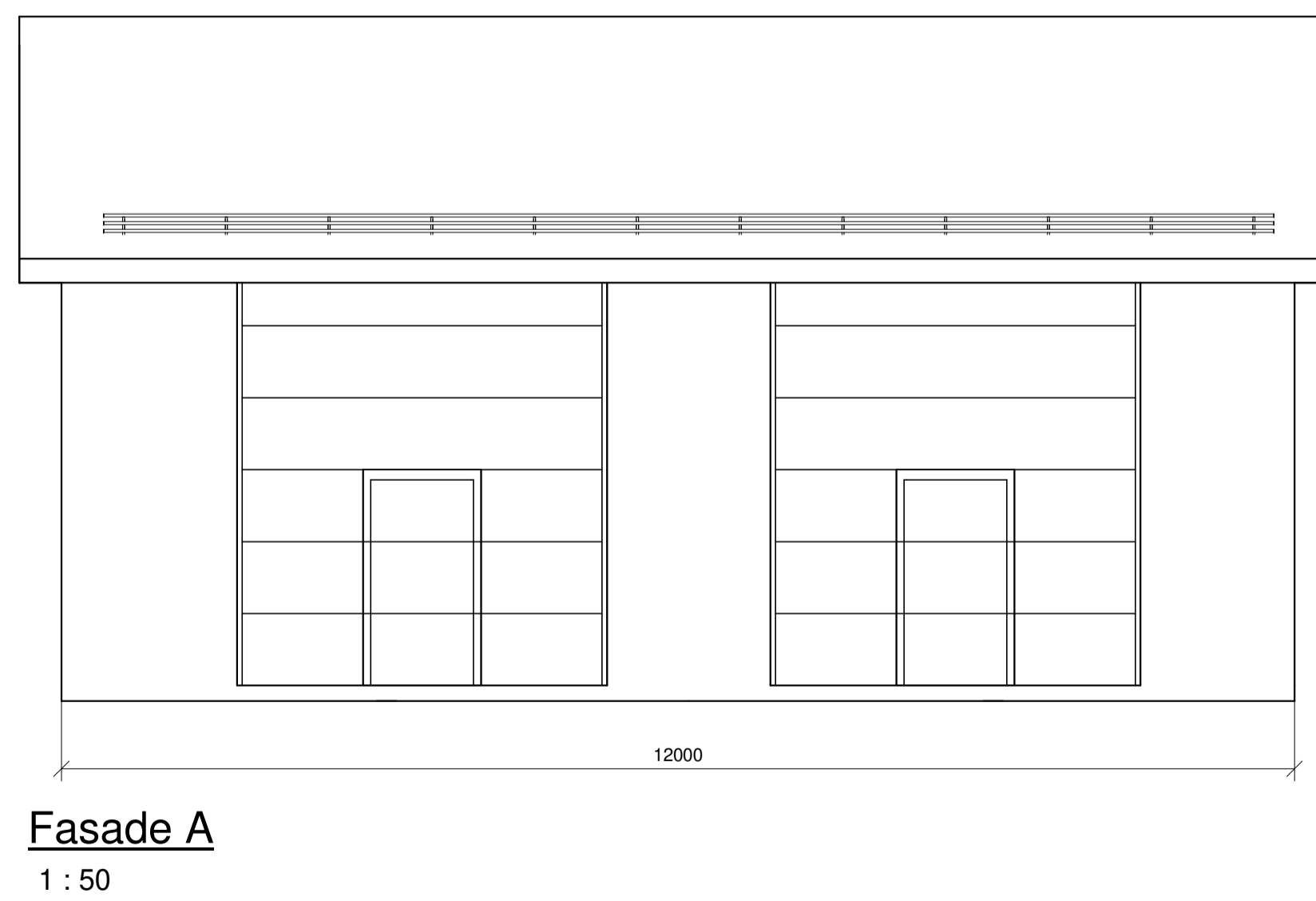
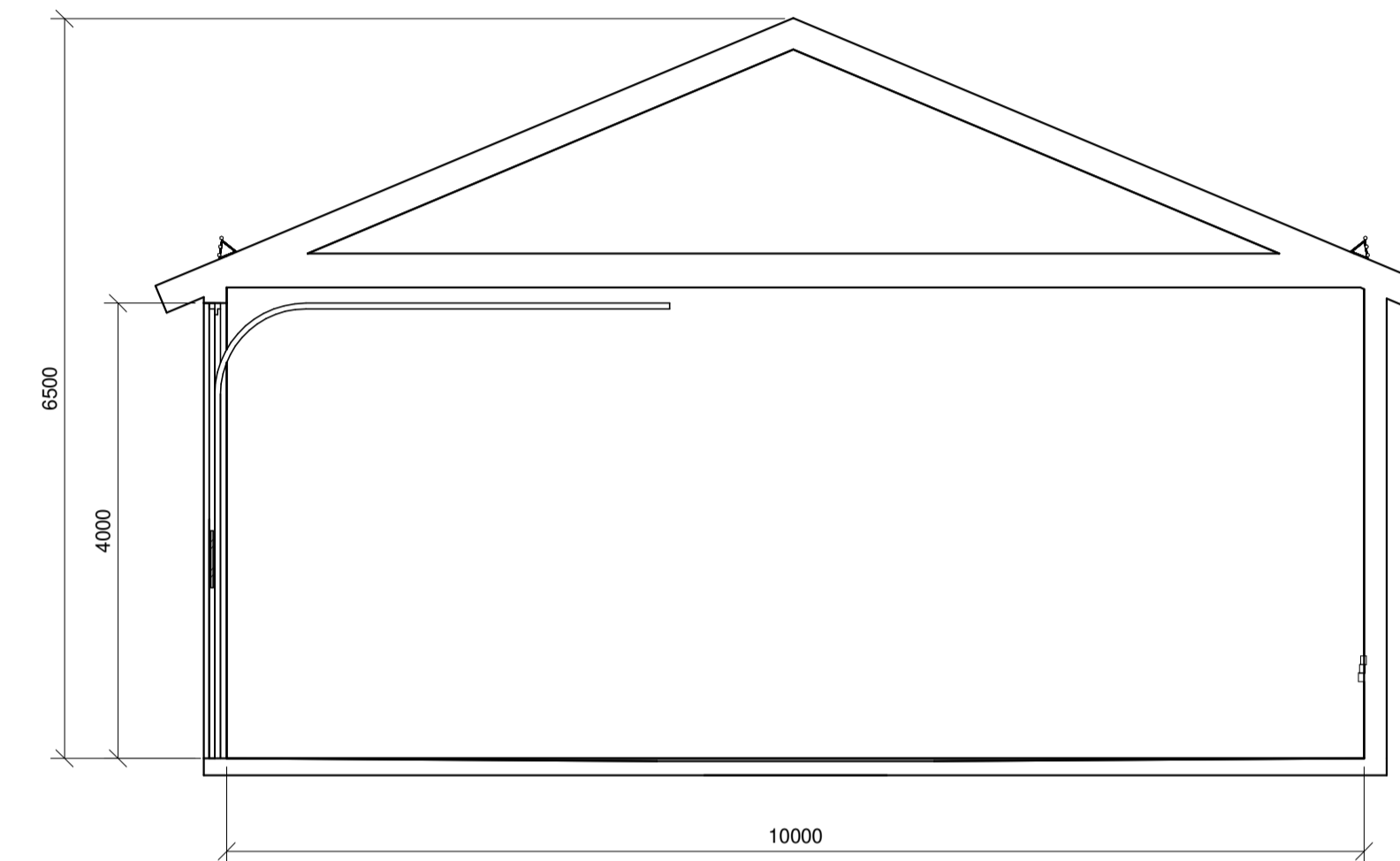
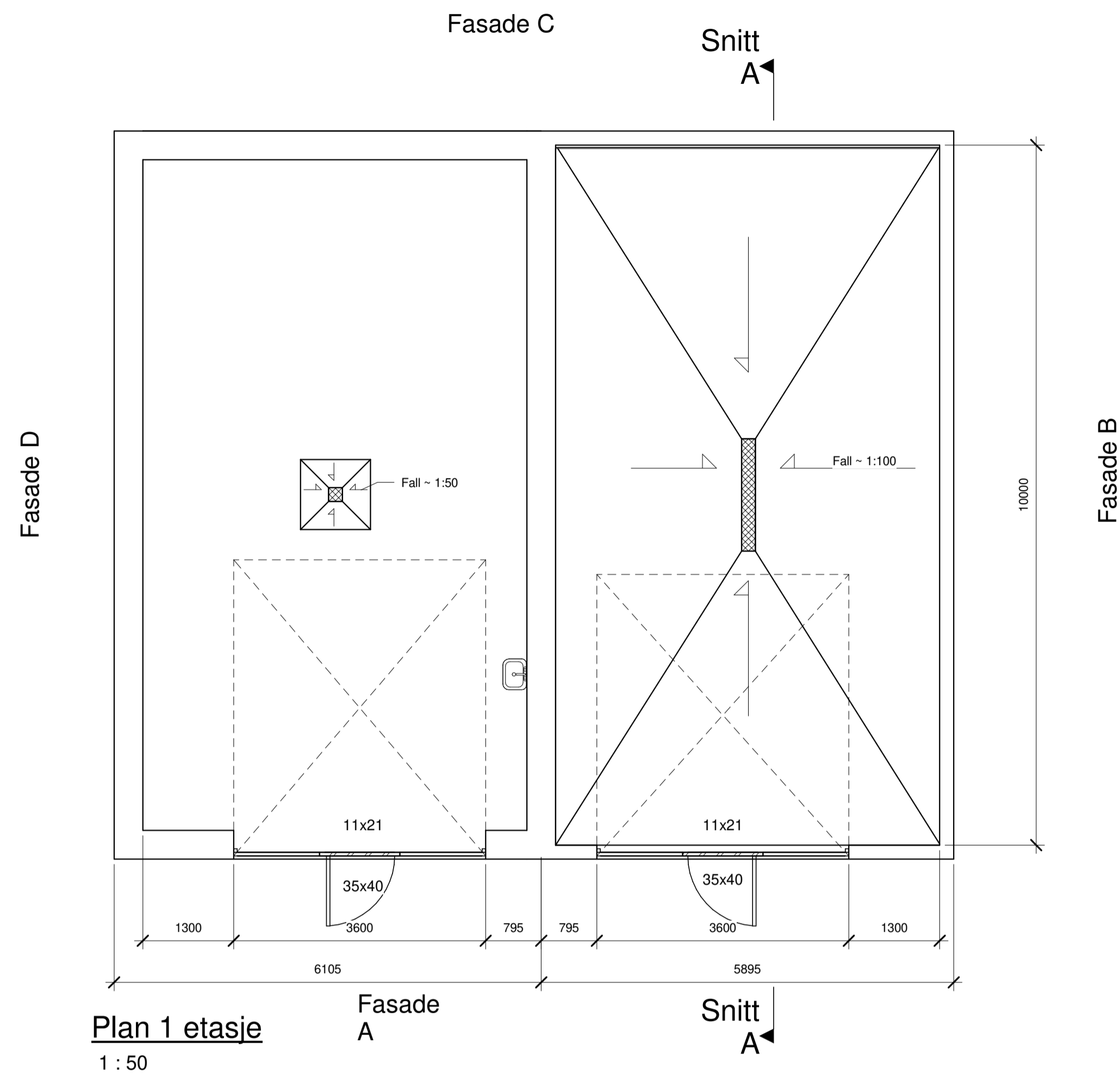
Fasade D 1 : 80



Plan 1. etasje 1 : 80

4.0	3D-modell, delvis nye dok.id samt nye prinsipptegninger, nytt tittelfelt.	DAL	ØEG	ASA	GB	16.12.16
Rev.	Utgangspunkt/Revisjonsversjon	Revisjon	Revisjon	Revisjon (2%)	Saks.jnr	1000
Prosjekt / Kildeinformasjon						
<b>Prinsipptegning</b> Prinsipp kontrollhus 6-10 felt Plan og fasader vedlegg til søknad om konsesjon						1:80
Byggherre <b>Statnett</b>		Eier/utvikler DIVISJON TEKNOLOGI & UTVIKLING			Prosjektleder A1	
Godkjenning (Signaturet)		Dokumentnummer SDOK- 119-8			Side 5	





**ANMERKNINGER:**

Bygget må dimensjoneres mht. belastninger og grunnforhold.

Avløp i lager og garasje føres via oljeutskiller.

4.0	Snefangere, fjernet vindu i dører, skifte av littfelt	Øyvind E Gulbrandsen
3.0	Forlengelse gyldighetsperiode	Øyvind E Gulbrandsen
2.0	Overgang fra IFS til SDOK	Øyvind E Gulbrandsen
2	3D-modell	Øyvind E Gulbrandsen
Rev.	Utgavesgrunn/Revisjonsbeskrivelse	Utarbeidet
	Gradering	
	Tittel	K1 Intern
	Statnett	Prinsipp tegning - bygg
		Lager og garasje
		Plan, fasader og snitt
	Utarbeidet	
	Øyvind E Gulbrandsen	Dokumentnummer
		SDOK-119-12
		Måstokk
		1:50
		Format
		A1
		Blad

## **Vedlegg 5.** Oppdatert enlinjeskjema

Begrenset iht. Beredskapsforskriften

**Vedlegg 6.** Oppdaterte tegninger av kontrollhus, detaljer

Begrenset iht. Beredskapsforskriften

