

Norges vassdrags- og energidirektorat
Att: Jan Are Gildestad
Postboks 5091, Majorstua
0301 Oslo

Sogndal 21/2-2023

Kvåle transformatorstasjon (sak: 202217394) – konsesjonssøker sine tilsvær på høringsuttalelser.

Viser til e-post datert 20/1-2023 fra Jan Are Gildestad med oversendelse av innkomne uttalelser til høringen av konsesjonssøknaden for nye Kvåle transformatorstasjon, samt Sogndal kommune sitt høringsinnspill vedtatt av formannskapet 9/2-2023.

Generelt:

Sygnir AS har utarbeidet konsesjonssøknaden basert på NVE sin «Veileder for utforming av søknader om konsesjon for nettanlegg, Nr. 2/2020.», og forutsetter at det er Energiloven som legges til grunn for den videre behandlingen av søknaden, og at vilkårene i § 14 i Plan- og bygningsloven, om at det ikke er nødvendig med konsekvensutredninger for tiltak og planer etter annet lovverk, er oppfylt. Sygnir anser at opplysninger gitt i konsesjonssøknaden, med disse supplerende opplysninger, skal være tilstrekkelige til at NVE kan fatte sitt vedtak. Den konsesjonssøkte plasseringen er valgt ut fra en intern ROS analyse for de ulike vurderte lokasjonene. Parametere i vurderingene som ble utført var: naturfare tomt, innføring linje, egne kabeltraseer, naturfare kabeltraseer, vekst og utvikling, nærhet bosetning, grunnforhold og riggareal, veitilkomst, grunneier og kommune, gjennomføringstid og kostnad. Vi vil i denne sammenhengen spesielt peke på at Kvåle transformatorstasjon er å anse som samfunnskritisk infrastruktur, og at det utfra klassifisering i Kraftberedskapsforskriften (KBF) settes høye sikkerhetskrav til byggegrunnen. Tettstedet Sogndalsfjora/Sogndal sentrum er historisk gradvis utbygd og fortettet på elvedeltaet ved utløpet av Sogndalselvi, og er omkranset av høge og bratte dalsider. Etter hvert som tettstedet har vokst, er det begrenset med areal tilgjengelig for videre utbygging, og især areal som tilfredsstiller krav i KBF innenfor det fysiske arealet som er begrenset av fjorden og omkransede dalsider, samt avstand til lastsentrum for å

unngå økt nett tap og unødige høye kostnader for fremtidige tilknytninger. Det konsesjonssøkte arealet er vurdert, og funnet best egnet på alle parametere. Vi ber videre NVE spesielt merke seg at dagens installasjoner er teknisk aldrende, og kapasiteten nærmer seg 100%. Basert på senere års lastutvikling samt fremskriving av forbruk og tilknytninger, kan dette medføre at det ikke kan åpnes for nye nettilknytninger i 2025/2026, uten at ny transformatorstasjon realiseres. Vi ønsker følgelig å kunne realisere ny stasjon innenfor denne tidsperioden slik at denne problemstillingen kan unngås.

	Alternativ 1 (Konsesjonssøkt)	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4	Alternativ 5	Alternativ 6
Kriterium	Fjærlandsvegen sør	Fjærlandsvegen nord	Flugheim/Kløv	Bjelde nord	Bjelde sør	Skjeldestad
Naturfare tomt	1	1	1	2	2	3
Innføring linje	1	2	1	3	2	1
Eigna kabeltrasear - Bandlegging areal, tilknytning eksisterande kabelnett	1	1	3	2	2	3
Naturfare kabeltrasear	1	1	1	1	1	3
Vekst og utvikling - Tilrettelegging nytt forbruk	1	1	3	2	2	3
Nærleik busetnad	1	3	1	3	1	2
Grunnforhold og riggareal	1	1	1	2	2	3
Vegtilkomst - Byggjefase, drift og beredskap	1	1	1	3	3	2
Grunneigar og kommune	2	3	2	3	2	2
Gjennomføringstid - Utgreiing og byggetid	1	2	3	3	2	3
Kostnad	1	1	3	3	2	3
Totalvurdering	12	17	20	27	21	28

Figur 1: Matrise fra ROS-analyse, 6 ulike lokasjoner. Kvåle, sør for Fjærlandsvegen er vurdert som mest hensiktsmessige plassering.

Konsesjonssøker har videre følgende kommentarer til de mottatte høringsuttalelsene:

Statnett SF:

Funksjonalitetsegenskaper:

Vi merker oss at systemansvarlig støtter tiltaket og vurderer vår fremlagte tekniske løsning på stasjonsanlegget til å gi høy fleksibilitet. Vi vil videre ha dialog med Statnett om anleggenes funksjonalitetsegenskaper, både før bestilling av anlegg og før planlagt idriftsettelse. Det er konsesjonssøker sitt ansvar at § 14 i forskrift om systemansvaret tilfredsstilles.

Linja AS:

Vi merker oss Linja sin tilbakemelding som støtter Sygnir sine vurderinger av behov for gjennomføring av tiltak. Sygnir har ingen øvrige kommentarer til uttalelsen.

Statsforvalteren i Vestland:

Behov og samfunnsnytte:

Vi merker oss Statsforvalterens tilbakemelding vedrørende behovet for og samfunnsverdien ved tiltaket.

Jordbruksareal:

Statsforvalteren legger til grunn at det blir stilt vilkår i konsesjonen om at tapt dyrka areal, så langt som råd, skal erstattes med nytt areal. Sygnir viser i denne sammenhengen til konsesjonssøknaden kapittel 5.1 Arealbruk tredje avsnitt, kapittel 5.4 Friluftsliv og rekreasjon andre avsnitt samt kapittel 5.8 Andre naturressurser. Matjord ressurser vil bli tatt vare på. Det er funnet areal hos grunneier ved Vatnasete (permanent massedeponi) som kan bli dyrket til overflate/fulldyrket areal, i minst samme omfang som går tapt ved bygging av transformatorstasjonen. Sygnir anser Statsforvalteren sitt høringsinnspill for ivaretatt i konsesjonssøknaden.

Kantvegetasjonsbelte langs elva:

Sygnir viser til konsesjonssøknaden kapitel 5.7. Vassdrag og vassressursloven. Sygnir anser Statsforvalteren sitt høringsinnspill for ivaretatt i konsesjonssøknaden.

Vestland fylkeskommune:

Kraftforsyning:

Vi merker oss at Vestland fylkeskommune anser det som viktig for kraftforsyninga i Sogndal at nye Kvåle transformatorstasjon realiseres.

Kulturminner:

Sygnir bekrefter at § 9 i kulturminnelova vil bli fulgt, dersom det mot formodning blir aktuelt med andre lokasjoner. Vi bekrefter videre at § 8, 2. ledd vil bli fulgt. Meldeplikt vil bli ivaretatt gjennom særlige kontraktsvilkår i relevante entreprisekontrakter.

Friluftsliv:

Parsellen på eiendom gnr. 23 bnr. 43 som er lokalisert mellom Rv. 5 og Sogndalselvi er om lag 6538 m². Ved realisering av nye Kvåle transformatorstasjon på den konsesjonssøkte lokaliteten, vil det benyttes om lag 4000 m² til formålet. Etter bygging av nye Kvåle transformatorstasjon vil det være et om lag 15-20 meter bredt belte mellom områdesikringen til stasjonen og elvebredden. Dette beltet vil være uberørt langs elvebredden, jf. føringer i Vassressurslova, og det vil være fullt mulig å etablere planlagt turveg i det resterende arealet. Vi viser i denne sammenheng til vår konsesjonssøknad kapitel 5.4. Friluftsliv og rekreasjon og kapitel 10.1 3d-skisser av stasjonsområde, figur 10.1.1. Fremtidig gangveg mellom elv og stasjonsområde er her vist. Vi gjør oppmerksom på at området ikke er detaljprosjektet, slik at skråningsutslaget som er vist inn i gangveg ikke er reelt. Sygnir har også en dialog med Sogndal kommune om temaet, og er innstilt på at utformingen av stasjonsområdet gjøres på en best mulig måte som ivaretar turopplevelsen for brukere av denne turvegen. Vi anser at friluftslivsinteresser er ivaretatt med eventuelle avbøtende tiltak. Vi gjør oppmerksom på at etablering av turveg ikke er en

del av vårt konsesjonssøkte tiltak, men vi ønsker å ha en konstruktiv tilnærming ovenfor Sogndal kommune og deres behov i denne saken.

Landbruk:

Grunneier av eiendom gnr. 23 bnr. 43 driver i dag et foretak basert på sauehold ut fra naturressursene på eiendommen. Foretaket drives som attåttnæring til annen jobb. Vi viser videre til vårt tilsvarende til Statsforvalteren i Vestland om tilsvarende tema. Ved flytting av matjord vil veilederen det henvises til, følges så langt som råd er. Vi vil samtidig minne NVE om at omsøkt areal i områdeplan for Fosshaugane Campus, vedtatt 25/4-2019 av Sogndal kommune, er omregulert fra LNFR-område til naturområde.

Mangelfull skildring av alternativvurdering:

Vi registrerer Vestland fylkeskommune sitt syn på dette. Sygnir er ikke enig i denne vurderinga, og viser til konsesjonssøknaden kapittel 4.2. Det er i dette kapittelet skildra 5 ulike lokasjoner som er vurdert, men ikke konsesjonssøkt. Det er ikke korrekt at disse alternativene er valgt vekk hovedsakelig av økonomiske årsaker, men sum av flere faktorer, se generelt innledningsvis.

Statens vegvesen:

Historikk:

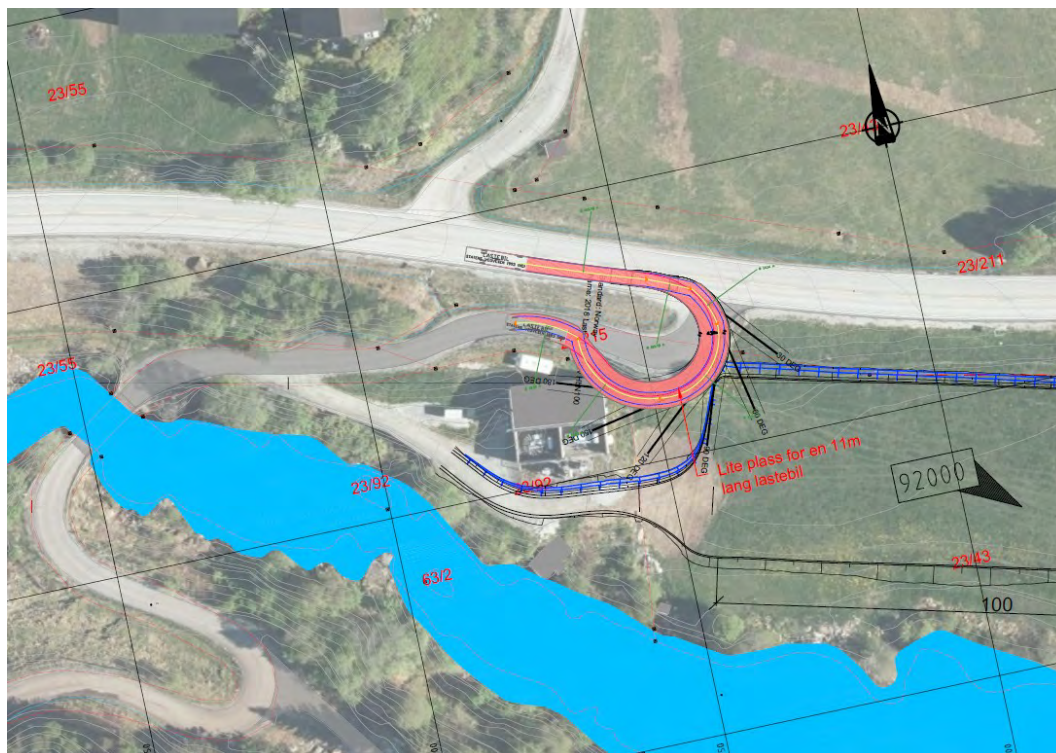
Vi registrerer at Statens vegvesen nevner en historisk kontakt mellom partene i 2020, der det skildra alternativ 4 var drøfta, samt skildrer et møte mellom partene og Sogndal kommune 12/12-2022, der det ble drøftet midlertidig avkjørsel til det konsesjonssøkte alternativet. Sygnir vil gjøre NVE oppmerksom på at partene også hadde et møte 28/10-2020 der det utelukkende ble drøftet avkjørsel til det konsesjonssøkte alternativet. Det ble da blant annet drøftet om Statens vegvesen kunne samlokalisere en fremtidig kjettingplass på Rv.5 med midlertidig- og/eller beredskapsavkjørsel til Kvåle transformatorstasjon i området som Statens vegvesen omtaler som «Ny avkøyrsl» i sitt høringssvar.

Nærmere vurdering av tilkomst:

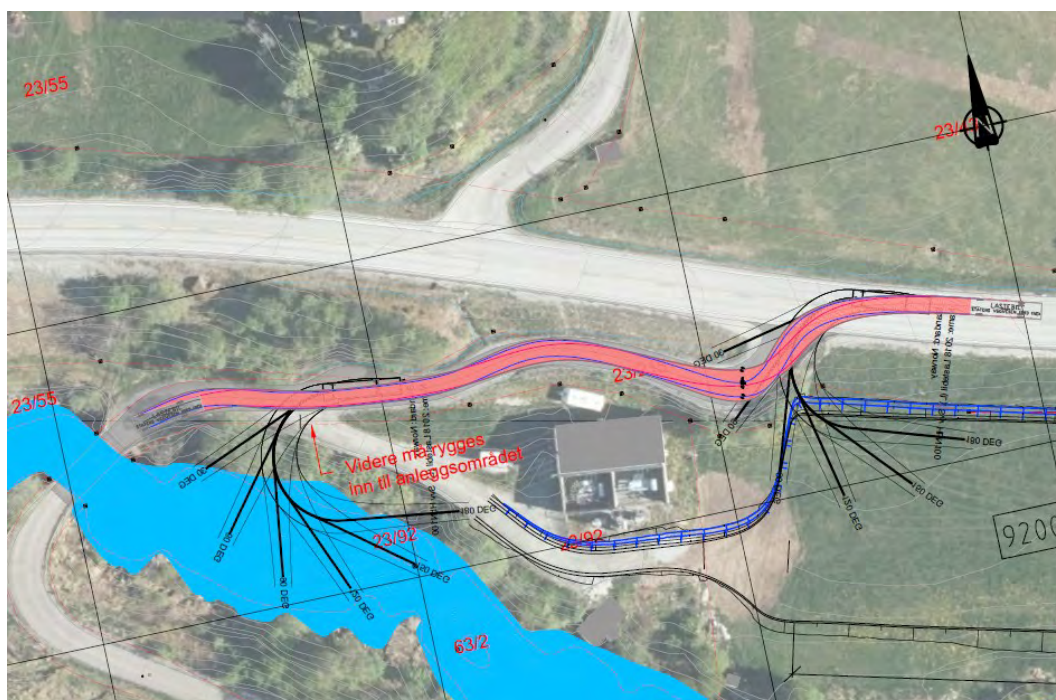
Sygnir viser her til konsesjonssøknaden kapittel 7.2. Vi finner dagens avkjørsel via kommunal veg til Skjeldestad, omtalt som «Trafokrysset» i Statens vegvesen sitt høringssvar, lite tjenlig i byggefasen. Det er i etterkant av høringsuttalelsen til Statens vegvesen utført modelleringer av sporingskurver for påregnelig spesialkjøretøy som skal transportere krafttransformatorer til ny stasjon og for 11 meter lange lastebiler. Konklusjonen fra Asplan Viak er at «Trafokrysset» ikke kan benyttes slik det fysisk er etablert i dag. En utbedring eller ombygging av eksisterende kryss er heller ikke tilrådelig. Adkomsten fra kommunal veg og inn under dagens transformatorstasjon innebærer en 180 graders sving, der store kjøretøy i praksis vil måtte rygge inn på anleggsplassen med ugunstig stigningsforhold, videre er adkomsten mellom dagens trafostasjon og Sogndalselva veldig smal. Adkomstvegen er bygd på fylling med en støttemurkonstruksjon mot elva av ukjent dimensjonering. Ferdsel på denne vegen i byggefasen er identifisert som en uønsket risiko, da spesielt med tanke på utforkjøring til elv med tilhørende risiko med hensyn til HMS og miljøforurensning, samt ferdsel nær/ved spenningssatt anlegg på eksisterende transformatorstasjon.



Figur 2: Sporingskurve for spesialtransport transformator, utført av Asplan Viak.



Figur 3: Sporingskurve for 11 m lang lastebil fra vest, utført av Asplan Viak.



Figur 4: Sporingskurve for 11 m lang lastebil fra øst, utført av Asplan Viak.

For å minimere denne risikoen ønsker Sygnir å få etablert en midlertidig avkjørsel, som skal benyttes både til spesialtransport og til generell bruk i anleggsfasen. I sin høringsuttalelse problematiserer Statens vegvesen stigningsforholdet på Rv.5 i området, og at etablering av ny midlertidig avkjørsel kan skape uheldige situasjoner, spesielt vinterstid, for tunge kjøretøy som må stoppe for motgående kjøretøy. Sygnir ser ikke at dette er en relevant problemstilling ved etablering av en midlertidig avkjørsel. Asplan Viak har utført en analyse av stigningsforholdet på vegen, både ved «Trafokrysset» og «Ny avkøyrsløp». Begge steder er stigningen ca. 6 % retning vest, denne problemstillingen vil dermed være lik for begge avkjørsler. Statens vegvesen legger videre til grunn en daglig trafikkmengde til/fra anlegget på 40-50 turer gjennom hele byggefasen 2-3 år, dette basert på foreløpige og ufullstendige opplysninger gitt av Sygnir i møtet 12/12-2022. Vi beklager at vi ikke har utført nærmere vurderinger av trafikkmengden på et tidligere tidspunkt, men ser at vårt anslag gitt i møtet 12/12-2022 er vesentlig for høyt. Vi har gjort følgende vurderinger av forventa bruk, relatert Sygnirs tiltak, av nåværende og ny midlertidig avkjørsel:

Periode	Fase	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy	Snitt pr. døgn
Frem til februar 2024	Dagens drift	0,05	0,0	0,05
Mars 2024	Tilrigging	3,55	3,23	6,77
April 2024	Grunnarbeid tomt	3,67	3,33	7,00
Mai 2024 – desember 2024	Bygningsmessige arbeider mv.	8,66	1,23	9,89
Januar 2025 – april 2025	Ferdigstilling bygg og diverse installasjonsarbeid	2,89	0	2,89
Mai 2025 – Mars 2026	Montasje av høyspenningsanlegg	5,77	0,01	5,78
Mars 2026	Spesialtransporter	0	0,23	0,23
April 2026 – Mai 2026	Uttestingsfase og opprydding	2,89	0,02	2,90
Juni 2026	Ordinær driftsfase	0,05	0,0	0,05

på våre supplerende opplysninger over, anser vi Statens vegvesen sine merknader til også bruk til annen anleggstrafikk på denne avkjørselen for å være grunnløse. Sygnir legger derfor til grunn at Statens vegvesen vil innvilge løyve til midlertidig avkjørsel, uten begrensninger i byggeperioden, slik det er vist på kartutsnittet Figur 5 over, og at avkjørsel fjernes ved anleggs slutt. Det er derfor ikke, etter våre vurderinger, grunnlag for pålegg om videre koordinering av kommunale tiltak som ikke har noe med det konsesjonssøkte energianlegget å gjøre. Sygnir vil videre ha en dialog med Statens vegvesen om midlertidig avkjørsel, med mål om at denne skal være detaljprosjektert og godkjent av Statens vegvesen, før konsesjon blir gitt.

Sogndal kommune:

Samfunnsnytte:

Vi merker oss at Sogndal kommune anser realisering av nye Kvåle transformatorstasjon som et nødvendig tiltak for sikker kraftforsyning til Sogndal kommune, og at det må bli prioritert tiltak for å sikre sikker strømforsyning i Sogndal sentrum.

Tettstedsutvikling og friluftsinnteresser:

Vi viser her til vårt tilsvaret til Vestland fylkeskommune under temaet «Friluftsliv». Når det gjelder påstanden fra Sogndal kommune der de ber om at turveier tilgrensende til trafooområdet blir sikra opparbeidet i sammenheng med utbygginga, vil vi minne NVE om at Sygnir AS som nettselskap er strengt regulert. Nettselskapene skal sørge for at nettet utnyttes og utbygges på en sikker og samfunnsmessig rasjonell måte slik at kraft overføres til riktig leveringskvalitet og pris. Sygnir anser derfor at kostnader med etablering av kommunale turveier ikke bør inngå i utbyggingskostnadene til et konsesjonsgitt energianlegg. Som konsesjonssøker er vi likevel positive til et godt samarbeid med Sogndal kommune om tilrettelegging og realisering av turveier tilgrensende til transformatorstasjonen i forbindelse med byggeaktiviteten. Vi viser her spesielt til at Sygnir selv også har omtalt dette temaet i konsesjonssøknaden kapittel 5.4. Friluftsliv og rekreasjon. Vi gjør igjen oppmerksom på at etablering av turveier ikke er en del av vårt konsesjonssøkte tiltak.

Landbruk:

Vi viser til vårt tilsvare om samme tema til Vestland fylkeskommune og Statsforvalteren i Vestland. Vi vil samtidig minne NVE om at Sogndal kommune i områdeplan for Fosshaugane Campus, vedtatt 25/4-2019 selv har omregulert dette fulldyrka jordbruksarealet fra LNFR-område til naturområde.

Visuelle kvaliteter/lokalisering:

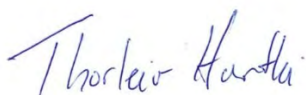
Vi er enige i at ny transformatorstasjon vil ligge mer eksponert for området rundt enn eksisterende stasjon, og vi vil i den videre detaljprosjekteringa ha fokus på dette faktum. Vi merker oss videre Sogndal kommune sine synspunkter på arkitektur, estetikk og material- og fargebruk, noe som også tidligere er blitt kommunisert i møter mellom partene. Det vil i videre detaljprosjektering bli vektlagt at stasjonsanlegget skal passe inn i omgivelsene på Kvåle, men vi vil samtidig presisere at estetiske hensyn ikke kan gå utover krav til sikkerhetsnivå på denne samfunnsskrittiske installasjonen. Vi vil også bemerke at 3d-skisser i kapittel 10 i konsesjonssøknaden kun er ment for å gi et inntrykk av arealbehov og omfang av konstruksjoner, og 3d-skisser må derfor ikke oppfattes som endelige fasadetegninger. Sygnir ber om at det ikke blir stilt spesifikke vilkår til tak- og veggflater i konsesjonen, men vi understreker at vi vil ta med oss Sogndal kommunes innspill i videre detaljprosjektering. Sygnir har ikke motforestillinger til at reetablering av vegetasjon og tilbakeføring av områder benytta til rigg må utføres senest første vekstsesong etter at anlegget er ferdigstilt. Vi mener videre at temaet om skadelig avrenning til vassdrag, både i anleggsfase og driftsfase er belyst og ivaretatt i konsesjonssøknaden, og viser her til kapittel 2.6. Masseuttak og masselagring, 2.8. Overvasshandtering, 5.7. Vassdrag og vassressursloven, 5.11. Forureining, klima og miljømessig sårbarheit og 7.1 Sanitæranlegg. Når det gjelder kantvegetasjon langs elva, viser vi til vårt tilsvare til Statsforvalteren i Vestland om samme tema, samt konsesjonssøknaden kapittel 5.7. Vassdrag og vassressursloven.

Vegtilkomst:

Vi merker oss at Sogndal kommune anser at det vil være naturlig at det blir etablert en ny midlertidig avkjørsel, og at det vil være naturlig å benytte denne også til anleggstransporten i byggefasen. Sygnir har ikke motforestilling til at vegkropp til midlertidig veg blir liggende igjen i terrenget, tildekket og revegetert, og inngår i et fremtidig friområde. Vil også gjøre oppmerksom på at vi har revurdert arealbruken, og at vi nå kun ønsker å benytte eiendom gnr. 23 bnr. 42 til både midlertidig avkjørsel og riggareal, og dermed ikke berører eiendom gnr. 23 bnr. 6. Vi viser videre til vårt tilsvarende til Statens vegvesen om samme tema ovenfor i dette høringssvaret.

Alternativvurdering:

Vi tar Sogndal kommune sin kommentar til orientering. For øvrig vises det til konsesjonssøknaden kapittel 4.2 samt dialog og flere møter med Sogndal kommune der arbeidet med vurdering av ulike alternative lokasjoner har blitt belyst, og følgelig fordeler/ulempene ved ulike lokasjoner forklart.

A handwritten signature in blue ink that reads 'Thorleiv Hurthi'.

Thorleiv Hurthi

Sygnir AS