

Norges vassdrags og energidirektorat
Postboks 5091 Majorstua
0301 Oslo
nve@nve.no

Saksbehandler: Simen Norheim
Telefonnummer: 90891385
Epostadresse: simen.norheim@statnett.no

Surna transformatorstasjon

Endringssøknad om bygging av kaianlegg for ilandføring av transformator

Generelle opplysninger

I Norge er det Statnett SF (org.nr. 962986633) som er systemansvarlig nettselskap, og som har ansvaret for å koordinere produksjon og forbruk i kraftsystemet. 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 Lars Olav Nordstoga som kan nås på telefon 922 34 425 eller e-post lars.nordstoga@statnett.no.

Utførte forarbeider

Før innsendelse av søknaden var Statnett i dialog med Surnadal kommune angående tiltaket. Det ble avholdt møte med Surnadal kommune 30.10.2025.

Kommunen var tilfreds med informasjon fra Statnett og forstår situasjonen med utfordringer knyttet til transport av transformator. Kommunen innser at det ikke er særlig mange alternativ. Kommunen ønsker ikke villparkering, og mener dette kan løses ved å sette tilbake autovernet, som foreslått. De ønsker heller ikke tilrettelegging, men god tilbakeføring av arealene. De ønsker at det fortsatt skal være mulig å komme seg ned til svaberget og sjøen fra fylkesveien.

Det ble opplyst i møtet at Statnett ikke ønsker permanent vedlikeholdsansvar knyttet til kaianlegget utover å opprettholde funksjonen som beredskapskai. Dette er etter hva Statnett forstår i samsvar med kommunens standpunkt til at det ikke ønsker tilretteleggingstiltak som fremmer villcamping eller økt parkering i området.

Statnett har etter dialog med NVE gjennomført høring av konsesjonssøknaden. Høringen ble gjennomført i perioden 11.03.26-17.04.26. Det ble mottatt innspill fra Kystverket og Surnadal kommunen, sammenstilling av, og Statnetts kommentarer til uttalelsene er vedlagt.

Versjonen av søknaden som ble sendt på høring hadde 2 alternative løsninger på samme plass, etter videre vurdering, og basert på uttalelse fra Surnadal kommune har Statnett tatt ut ett alternativ slik at søknaden nå kun omtaler en ønsket løsning. Da fagrapporter ble utarbeidet før dette endelige nedvalget vil det kunne fremgå to alternativer av disse.

Da det ikke ble mottatt uttalelse fra statsforvalteren har Statnett på nytt tatt kontakt angående spørsmålet om behov for tillatelse etter forurensningsloven. Statnett har videre tatt kontakt med kommunalt/regionalt havneforetak angående spørsmål om tillatelse etter havne- og farvannsloven. Ved eventuelle behov for tillatelser etter forurensningsloven og havne- og farvannsloven vil Statnett søke om disse til relevant myndighet.

Statnett er i dialog med grunneier om minnelig avtale for etablering av kaihakket og erverv av grunn og rettigheter.

Søknad om konsesjon

Statnett søker med dette om konsesjon etter energilovens §3-1 for å etablere et kaihakk og adkomst til dette i Todalen i Surnadal kommune, som tillegg til eksisterende konsesjon for Surna transformatorstasjon.

Saken berører følgende konsesjoner:

- Anleggskonsesjon for Surna transformatorstasjon datert 11.08.2025, ref. NVE 202515888-3.

Beskrivelse av tiltaket og kostnader

Statnett fikk anleggskonsesjon til bygging av Surna transformatorstasjon allerede i 2013, og det er senere gitt tillatelser til diverse endringer. Så sent som i august i år ble det gitt tillatelse til å bygge og eie to transformatorceller i Surna transformatorstasjon.

Søknaden om etablering av kaihakk for ilandføring av transformatorene, som et nødvendig hjelpetiltak etter energiloven § 3.1 omfatter følgende:

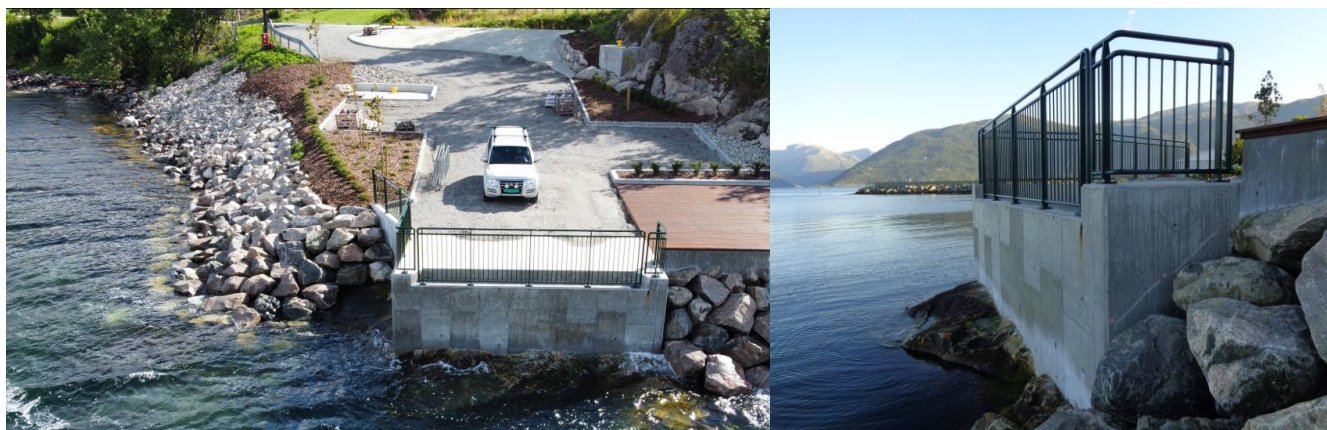
- Betongfundamenter som etableres i overgangen mellom sjø og land
- To pullerter for fortøyning av båt
- Ca. 200 meter ny, permanent veg mellom Todalsvegen (KV6145) og kaianlegget

Se eksempel på et kaianlegg i figur 1. Kaianlegget blir konstruert for spesialbåt som kommer med transformatoren og vognene som transporterer den.

Det har vært vanskelig å finne et egnet sted for kaianlegget, og det har så langt ikke latt seg gjøre å bli enig med berørte grunneiere på de aktuelle stedene. Det har vært en ambisjon å finne en eksisterende kai som kan tilpasses og benyttes, men det har ikke lyktes å finne et egnet kaianlegg. Statnett har etter grundige vurderinger endt opp med å søke om etablering av kaianlegget to ulike steder i Todalsfjorden. Tiltaket berører eiendom med gnr/bnr 136/1 i Surnadal kommune.

Det vil ta ca. 6 måneder å bygge anlegget dersom det kan bygges kontinuerlig. Dersom det blir restriksjoner på arbeidene som følge av f.eks. rasfare, værforhold eller andre vilkår vil det ta noe lengre tid. Statnett har et sterkt ønske om å ha kaianlegget ferdig til april 2027, noe som betyr at oppstart må skje seinest sommeren 2026.

Investeringskostnaden for kaianlegget og tilknyttet adkomst basert på dagens prisnivå er beregnet til ca. 15-20 MNOK inkludert prisstigning, valuta og byggelånsrenter.



Figur 1: Eksempel på et kaihakk. I eksempelet er anlegget tilrettelagt for bruk i ettertid av allmennheten, og med adkomst med bil. Av denne grunn er det plassert et gjerde på kaifronten. I eksempelet er det montert gjerder fordi det er tilgang med bil ned til kaia. Det er lite sannsynlig at det blir behov for gjerde på kaia i Todalsfjorden, da det ikke skal kunne kjøre private kjøretøy ned til kaianlegget.

Begrunnelse for tiltaket

Transformortransport var ikke en del av opprinnelig søknad, og planen var å søke om tiltaket etter Plan og Bygningsloven. NVE har bedt om at kaianlegg som er nødvendig for bygging, drift og vedlikehold av nettanlegg skal omsøkes etter energiloven.

Det er viktig å få opparbeidet et kaianlegg slik at transformatorene kan fraktes til transformatorstasjonen når de leveres våren 2027. Transformatorer må stå på et sted med oljeoppsamling da de ikke tåler å stå uten olje i lengre perioder, og det er dermed viktig å ha en beredskap for oljeoppsamling ved ev. uforutsette lekkasjer. Planen er å bygge transformatorsjaktene slik at de er klare til transformatorene skal leveres.

Vurdering av alternative steder for kaihakk

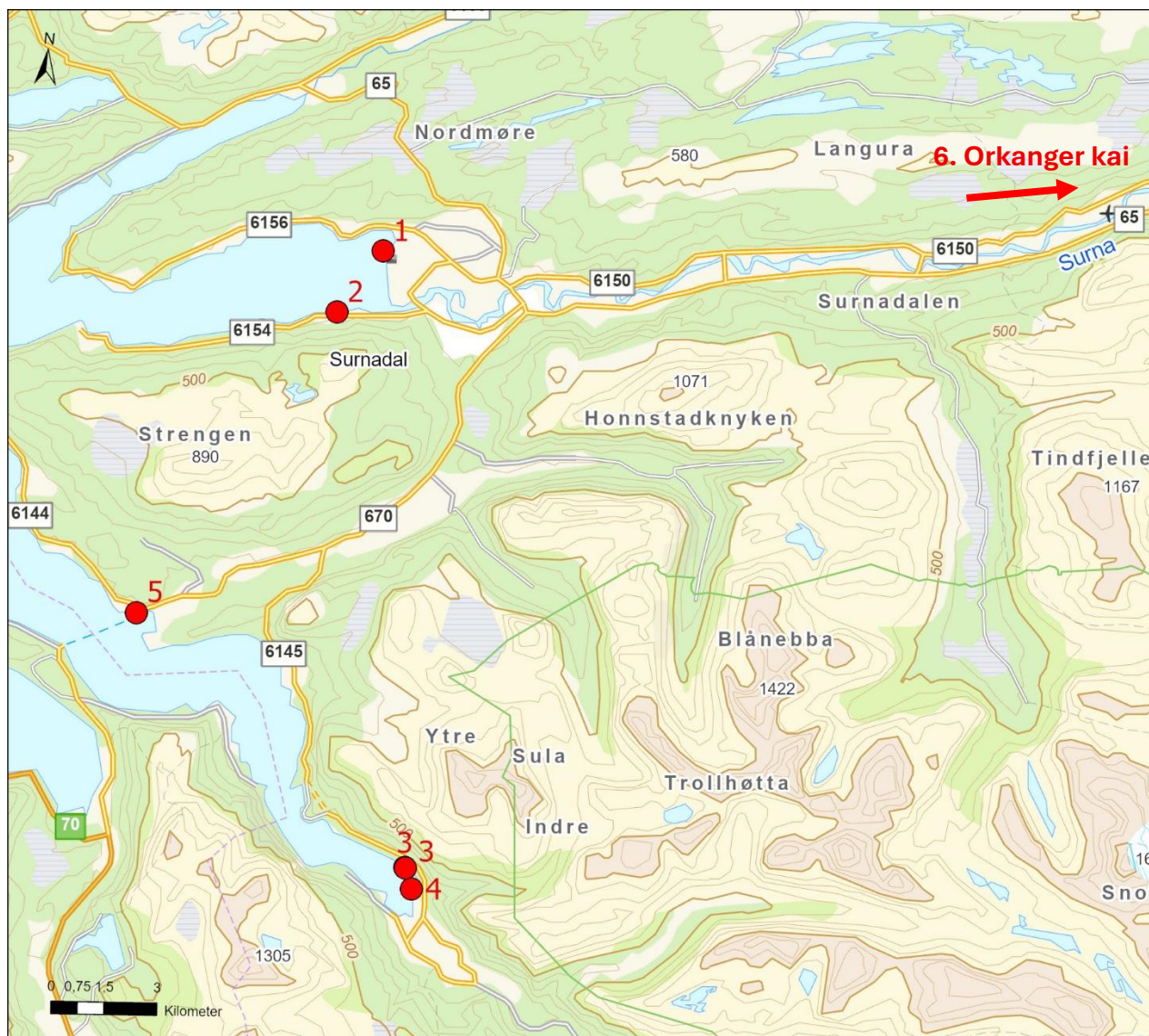
En transformortransport er lang og tung, og veikurvatur, topografi og aksellastbegrensning på bruer må oppfylle gitte kriterier. I tillegg må Statens vegvesen godkjenne alle transporter av denne type.

Det er sett etter steder i hele Surnadal og området rundt som oppfyller kriteriene til kai og veianlegg mellom kai og transformatorstasjonen, og det er gjort nærmere vurderinger av sju ulike steder:

1. Industrikai innerst i Surnadalsfjorden
2. Surnadalsfjorden vest for Surnadalsøra
3. I strandsonen innerst i Todalsfjorden (to alternativ, 1 og 2)
4. Ved settefiskanlegg innerst i Todalsfjorden
5. Ferjestø Kvanne
6. Orkanger kai

Alle stedene er befart og vurdert, og vurderingene er vist i vedlegg 2.

Ut fra vurderingene er det kun alternativ 3-1 og 3-2, i strandsonen ved Todalsfjorden som er teknisk mulig uten betydelige kostnader og ulemper for omgivelsene. Av disse har det blitt vurdert at alternativ 3-2 er ønskelig da dette alternativet innebærer mindre inngrep. Søknaden omfatter derfor kun alternativ 3-2 i alternativvurderingen.



Figur 2: Vurderte steder for kaihakk.

Beskrivelse av tiltaket

Selve kaia vil bestå av en betongplate fundamentert på pæler. Betongplata vil få et areal (bredde*høyde) på ca. ca. 7*38 (270 m²). Det vil bli ca. 10 meter fra sjøbunnen opp til betongplata på det meste og ca. 1,7 meter fra middels høyvann til betongplata.

Mellom betongplata og fylkesvegen må det bygges ca. 120 meter lang adkomstvei, der den østlige tredelen bygges som en breddeutvidelse av fylkesvegen. Bredden på veien blir ca. 7 meter på det meste og breddeutvidelsen blir tilsvarende.

Pullerter for feste av båtens forankring planlegges på breddeutvidelser på hver side av betongplata.

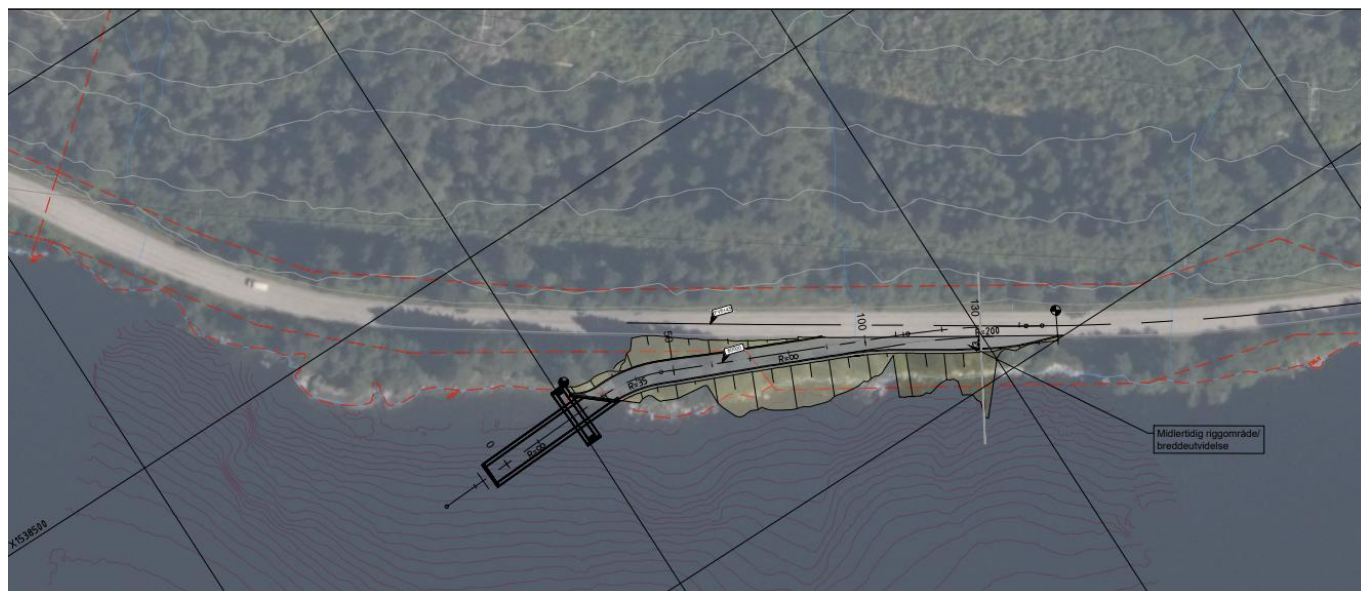
Breddeutvidelsen langs fylkesvegen benyttes som riggområde i anleggsperioden og tilbakeføres etter at adkomsten og kaianlegget er bygd.

Det tilstrebes størst mulig massebalanse, og masser som graves ut mellomlagres og benyttes til tilbakefylling. Det er behov for å grave ut ca. 2000 m³ masser under veiarealet og i sjøen, og det er behov for ca. 3000 m³ til tilbakefylling, vegfylling, forsterkningslag og bærelag. Kvaliteten på massene bestemmer i hvilken grad de kan tilbakefylles, eller om de må kjøres til godkjent masselager. Det blir uansett behov for netto tilførsel av masser. Vekstmasser tas av, lagres og benyttes til tilbakeføring av arealene langs veg og kai.

Deler av masseutskiftingen vil skje ute i vannet, og er å betrakte som mudring av løse masser og dumping av kvalitetsmasser.

Det kan bli noe behov for sprengning for å få forankret betongplata på berget ved sjøen. Det kan også bli behov for å sprengne i deler av veitraseen dersom det avdekkes partier med berg.

Det må hogges ut skog på et areal på omtrent 1,5 dekar der det skal bygges vei og på arealet mellom planlagt vei og fylkesvei og ned mot sjøen.



Figur 3: Kaihakk og adkomst fra Todalsvegen.

Utforming av avkjøring

Avkjørings fra fylkesveien blir midlertidig. Når transformatorene er kjørt i land vil rekkverket langs vegen settes opp på samme sted som i dag. Dersom det skulle bli behov for å transportere opp nye transformatorer til Surna transformatorstasjon i fremtiden vil rekkverket kunne fjernes og kaianlegget tas i bruk igjen.

Stengingen av adkomsten fra fylkesvegen er et krav fra grunneier, da det ikke er ønskelig med villcamping eller parkering i området.

Tilbakeføring

Ved avslutning av arbeidene vil fyllinger og skjæringer bli tilført vekstmasser. Dette kan gjøre tiltaket mindre synlig fra omgivelsene, og vil kunne bidra til at strandeng etablerer seg på arealet ned mot sjøen.

Virkninger for omgivelsene

Arealbruk

Kaihakket består av en betongplate som er fundamentert i fast fjell på land og med pæler ute i vannet. Størrelsen på betongplata er ca. 400 m², dette inkluderer konstruksjon for avstivning inn mot land. Det monteres to pullerter for forankring av skipet.

Et totalt areal på ca. 2 300 m² vil bli berørt av kai, veg og fyllinger/skjæringer.

Bebyggelse og bomiljø

Anleggsarbeidene og drift av anlegget vil i liten grad merkes av naboer. Det er ca. 750 meter nærmeste naboer innerste i Todalsfjorden, på andre siden av fjorden, og de kan oppleve noe støy fra anleggsarbeidene. Kaianlegget vil bli synlig fra fjorden og motsatt side av fjorden.

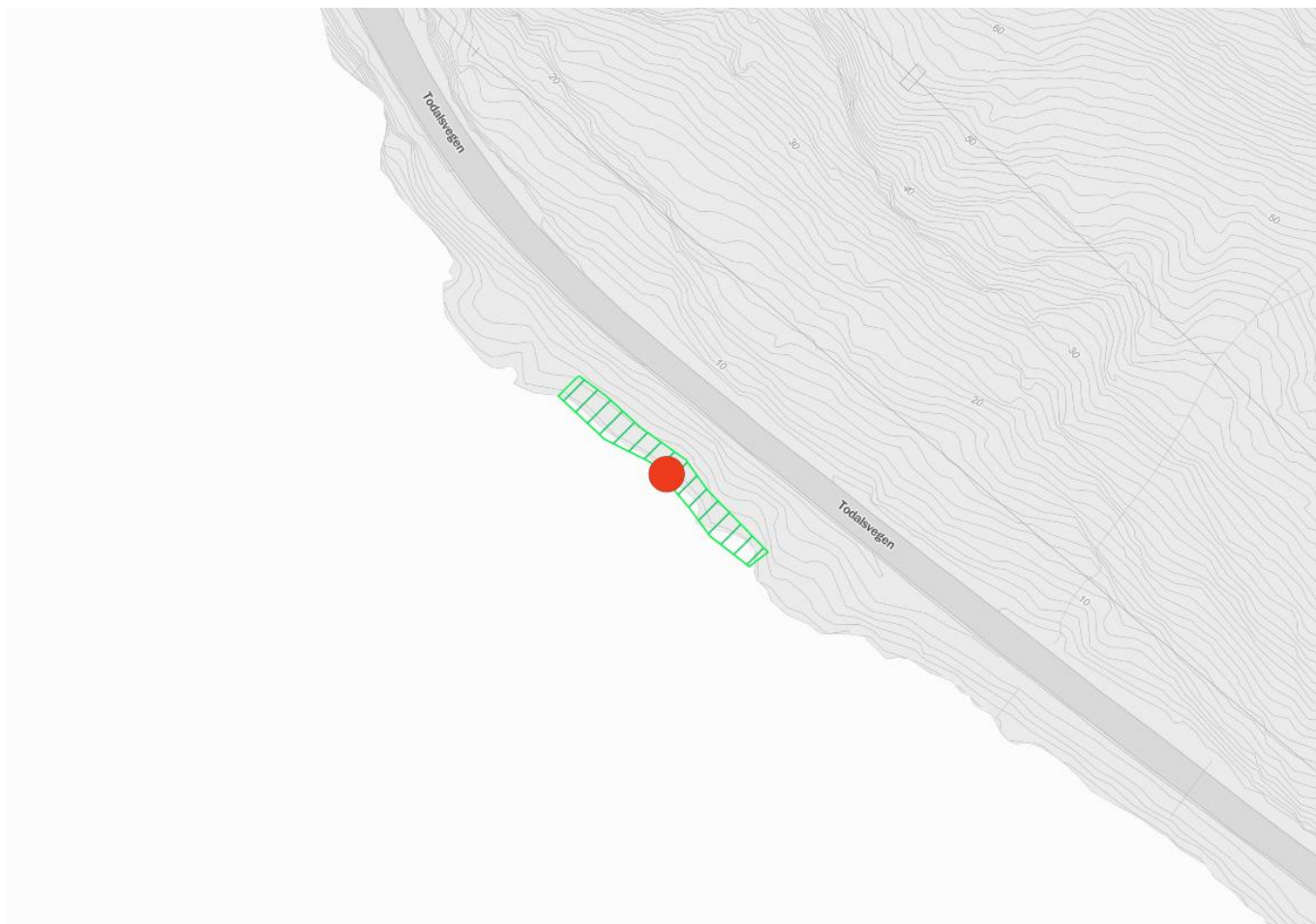
Naturmangfold

Sweco har gjennomført befarings- og utarbeidet et notat om naturmangfold på de aktuelle lokalitetene (se notat i vedlegg 4). I strandsonen ble det registrert en lokalitet med den rødlistede naturtypen strandeng (se Figur 4 og **Feil! Fant ikke referanse-kilden.**) Figur 4: Lokalitet med naturtypen strandeng der kaihakket og adkomsten er planlagt. Foto: Sweco. Avgrensningen av lokaliteten er foreløpig, da den ikke er kvalitetssikret og lagt inn i Naturbase. Lokaliteten dekker et areal på ca. 300 m², har ifølge utreder moderat lokalitetskvalitet, og dermed stor verdi etter konsekvensutredningsmetodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941. Utbygging etter alternativ 1 vil føre til at det aller meste av strandenglokaliteten forsvinner. Ved utbygging etter alternativ 2 vil et areal mellom svaberget og kaianlegget bevares.

Ved god tilbakeføring av steinfyllinga ned mot sjøen vil det etter en tid kunne etablere seg strandeng igjen på lokaliteten.



Figur 4: Lokalitet med naturtypen strandeng der kaihakket og adkomsten er planlagt. Foto: Sweco.



Figur 5: Kartet viser plasseringen av kaianlegget relativt til den registrerte naturtypen av strandeng.

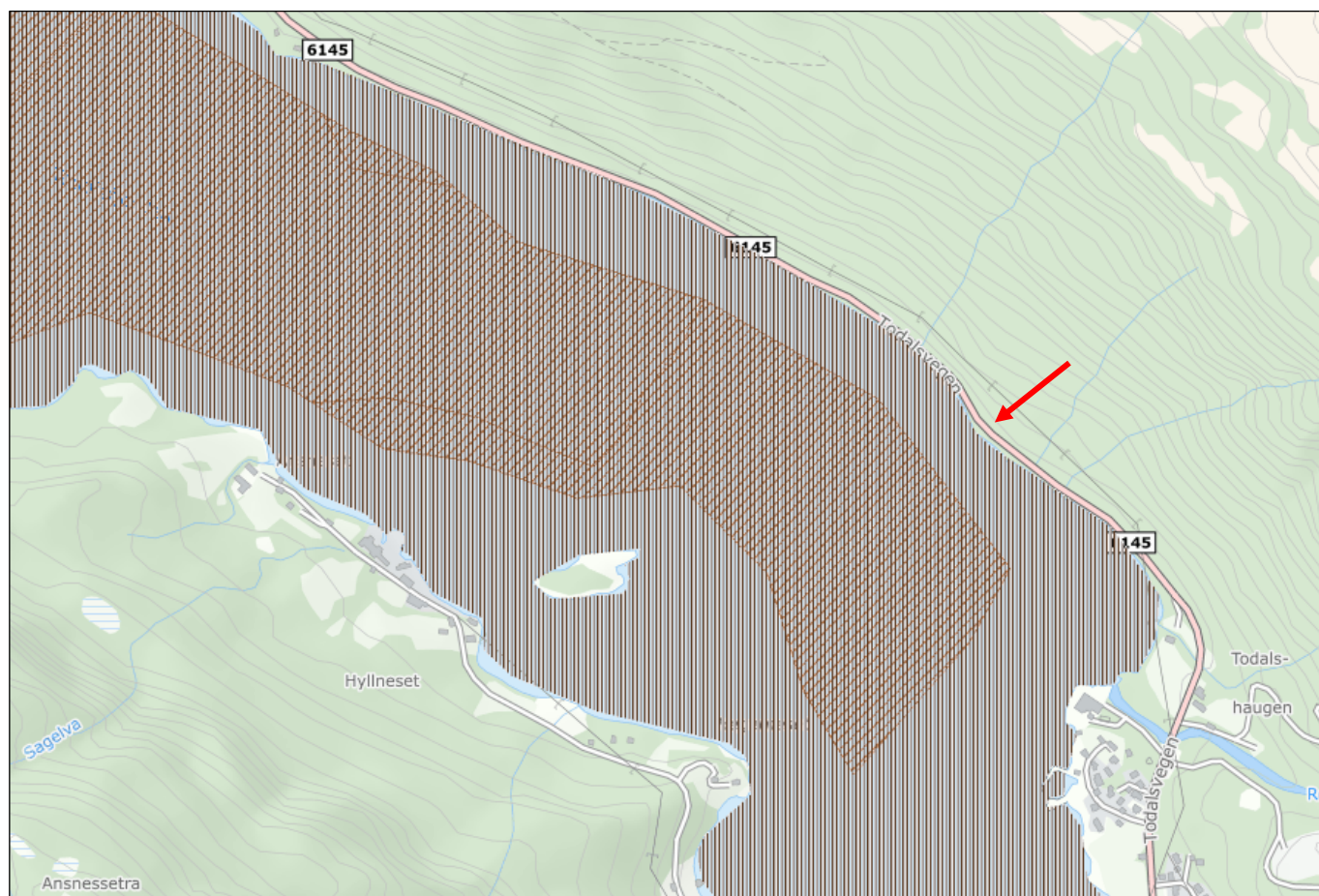
Todalsfjorden er lokalt viktig gyteområde for kysttorsk. I fiskeridirektoratets databaser er hele fjorden markert som gyteområde, og det er markert avgrensede gytefelt (se figur 6).

Sweco har utarbeidet et notat om marint naturmangfold (se notat i vedlegg 4), spesielt med tanke på vurdering av om det kan være åleggrassamfunn i tiltaksområdet. Konklusjonen er at det ikke er identifisert forvaltningsrelevante naturtyper eller arter innenfor eller i nærhet av tiltaksområdet, og at kunnskapsgrunnlaget ikke antyder fysiske forhold ved lokaliteten som angir potensial for naturverdier jf. gjeldende veiledere. Naturmangfold i indre del av fjorden består av brakkevannsdelta ved utløpet av Toåa, mens lengre ut finnes det i hovedsak sammenhengende tangsamfunn i fjæresonen og bløtbunnsområder nedenfor skråning.

Ved etablering av tiltaket blir det nødvendig å etablere en fylling i vannet like utenfor strandenglokaliteten, samt over deler av området på land. Det blir her viktig å vise hensyn slik at tiltaket ikke hindrer senere tilvekst av strandeng etter endt anleggsarbeid.

Fremmedarten rynkerose ble registrert i strandsonen og må håndteres i tråd med veiledningsmateriale fra Miljødirektoratet ved anleggsgjennomføring.

Konsekvensene vurderes som middels negativ.



Figur 6: Kartet viser gyteområder for kysttorsk fra fiskeridirektoratet og kystverkets databaser. Hele fjorden er markert som gyteområde og arealer ute i fjorden er markert som gytefelt. Aktuelt sted for kai er markert med rød pil. Kilde: Kystinfo (Kystverket).

Landskap

Tiltaket ligger på nordsiden av Todalsfjorden og vil være godt synlig fra sørsiden av fjorden og Todalsøra, samt for båter som er på fjorden. Fylkesvegen går like ved sjøen langs nordsiden av fjorden, og vei og veifylling vil bli synlig fra sørsiden av fjorden innerst i Todalsfjorden. Der kaianlegget er planlagt ligger det et svaberg som skiller seg ut fra strandlinja ellers. Landskapet ved svaberget vil bli negativt påvirket av selve kaianlegget og åpning av skogen i bakkant. Det er ikke langt inn til Todalsøra, der det er flere næringsbygg ned mot sjøen, og kaihakket vurderes som inngrepsnært både til eksisterende næringsområder og fylkesvegen.

Kaihakket vil bli liggende rett øst for svaberget. Det må hogges ut skog mellom stranda og veien.

Tiltaket vurderes å medføre liten til middels negativ konsekvens for landskap.

Friluftsliv

Det er ingen turområder der tiltaket er planlagt, da fylkesvegen går tett ned mot sjøkanten på lengre strekninger langs Todalsfjorden. Svaberget som blir berørt av tiltaket omtales lokalt som "Elskarberget", noe som tyder på at det har en verdi som turmål lokalt. Svaberget ligger sørvendt og relativt usjenert, og lett tilgjengelig fra Todalsøra, og har en verdi for bading og rekreasjon om sommeren. Det er også sannsynlig at dette er et fint sted å fiske fra land. Strandsonen der tiltaket er planlagt, har mindre verdi for friluftsliv i form av bading da det ikke er spesielt egnet til dette, men er på samme måte egnet for fiske fra land.

Tiltaket vil kunne endre opplevelsen av urørthet og usjenerthet fra svaberget. I tillegg vil selve kaianlegget oppleves som et fremmedelement for brukere av området. Kaianlegget og veien vil ikke hindre ferdsel i området og vil heller ikke hindre fiske fra land. Et kaianlegg i dette området kan øke tilgjengeligheten til strandsonen, og selve kaianlegget kan bli et oppholdssted, en forlengelse av badeplassen og et fint sted å fiske.

Tiltaket vurderes å medføre liten konsekvens for friluftsliv.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø i nasjonale databaser i eller umiddelbart i nærheten av tiltaksområdet. Møre og Romsdal fylkeskommune og NTNU Vitenskapsmuseet skal kontaktes for å avklare om utredningsplikten etter kulturminneloven er oppfylt for hhv. inngrepene på land og i vann.

Det har vært bosettinger i Todalsfjorden tilbake til steinalderen, og det er gjort flere funn lenger ut i fjorden, bl.a. ved Nordvik, og innerst i Todalen. Topografien i tiltaksområdet er ikke av en karakter som tyder på at det er eller har vært spesielt egnet som bosetting, og derav at det skal ha et spesielt potensial for funn av kulturminner, men dette må svares ut av kulturminnemyndighetene.

Omfanget av tiltaket er lite. Med utgangspunkt i kjent kunnskap vurderes tiltaket å medføre ubetydelig eller liten konsekvens for kulturminner.

Forurensning / vannmiljø

Mudring, graving, boring og betongarbeider kan medføre utslipp av partikler i sjøen, men de arbeidene som er nødvendige i dette prosjektet kan karakteriseres som ordinært anleggsarbeid og trenger mest sannsynlig ikke utslippstillatelse etter forurensningsloven.

Det vil bli stilt krav overfor entreprenør om beredskap mot akutt forurensning, dvs. de skal vurdere risiko og foreslå tiltak for å redusere sannsynligheten for utslipp og de skal ha god beredskap dersom det skulle skje utslipp i forbindelse med anleggsarbeidene.

Det kan bli behov for noe mudring rett utenfor kaianlegget. Det må avklares om det må skaffes tillatelse etter forurensningsloven til mudring og dumping.

Tiltakshaver skal sørge for riktig håndtering av avfall som følge av arbeidet (kildesortering, lagring og transport til godkjent avfallsmottak). Potensialet for at det er forurenset grunn i tiltaksområdet vurderes som svært liten, og det kreves ikke tiltaksplan for forurenset grunn. Det er gjort en miljøteknisk vurdering av arealene på land (vedlegg 6).

Det kan bli noe avrenning fra blottlagte arealer i anleggsperioden, men dette forventes ikke å gi negativ påvirkning på plante- og dyrelivet i Todalfjorden.

Transport

Det vil bli noe transport av betong og materialer inn til anleggsområdet, men kun noen få transporter spredt over en periode på noen måneder.

Anleggsarbeider tett på eksisterende fylkesveg kan medføre perioder med skilting av nedsatt hastighet og ev. lysregulering, da det antas at ett felt må stenges i perioder.

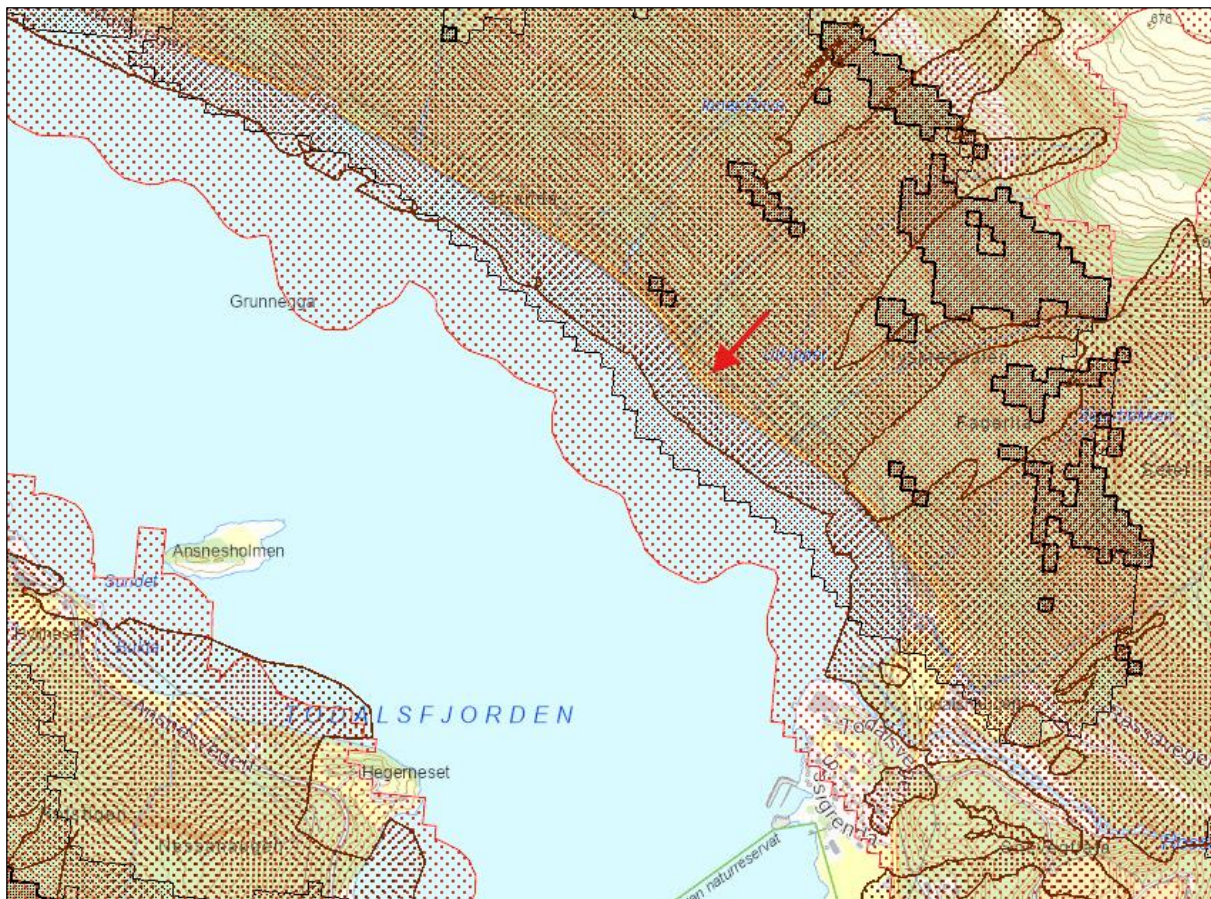
Naturfare

Det er utarbeidet en innledende skredfarevurdering (vedlegg 7), og konklusjonene fra rapporten gjengis her.

Kaihakket er planlagt i bunn av en bratt dalside og ligger innenfor aktsomhetsområde for steinsprang, snøskred og jord- og flomskred. Det er registrert én skredhendelse i form av et større jordskred 400-500 meter mot nord.

For anleggsfasen og i perioden hvor transformatoren skal ilandføres vil det være både mye personell og utstyr i kaiområdet. For denne fasen må skredfare være del av risikovurderingen ved planlegging av arbeidet. Ettersom området ligger i skredutsatt terreng må det være utført en skredfareutredning som grunnlag for en slik risikovurdering.

For anleggsfasen kan det aksepteres høyere skredsannsynlighet enn for driftsfasen. Midlertidige tiltak kan i større grad benyttes, eksempelvis ved daglige skredfarevurderinger, tilpasse oppholdstid/arbeid etter vær/skredfare, overvåking o.l. Skredfarevurderingen kan også konkludere med at permanente tiltak som fanggjerd o.l. vil være nødvendig for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet i anleggsfasen.



Figur 7: Aktsomhetsområder for skred (snøskred er rød, steinsprang er svart og jord- og flomskred er brun). Tiltaksområdet er markert med rød pil.

Grunnerverv

Tiltaket berører eiendom 1566/136/1 i Surnadal kommune. Statnett har inngått minnelig avtale med grunneier om kjøp av grunn til kaihakket.

Eiendom 1566/136/3 er veggrunn, og både avkjøringstillatelse og bruk av areal til rigg og adkomst må avklares med vegeier, som er Møre og Romsdal fylkeskommune.

Med vennlig hilsen

Christian Færø
Prosjekteier Statnett

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

Vedlegg 1 Kart med alle vurderte lokaliteter for kaianlegg
Vedlegg 2 Vurdering av steder for kaianlegg
Vedlegg 3 Detaljtegninger av tiltakene, alternativ 1 og 2
Vedlegg 4 Naturmangfoldnotat utarbeidet av Sweco
Vedlegg 5 Geoteknisk premissnotat utarbeidet av Sweco
Vedlegg 6 Miljøteknisk undersøkelse utarbeidet av Sweco