



Solborg transformatorstasjon

Klager til konsesjonsvedtak og kommentarer fra Lnett



Innhold

1	Innledning	3
2	Klager med kommentarer	3
2.1	Borettslaget Tjensvoll Terrasse IV	3
2.1.1	Kommentar fra Lnett	10
2.2	Kjetil Medhus og Heidi Wevle	13
2.2.1	Kommentarer fra Lnett	18
2.3	Vibecke Stokka	19
2.3.1	Kommentar fra Lnett	22

1 Innledning

I dette dokumentet kommenterer Lnett klagen som er sendt til NVE i forbindelse med NVEs vedtak av anleggskonsesjon Solborg transformatorstasjon og riving av Tjensvoll transformatorstasjon og 50 kV Tjensvoll–Ullandhaug, NVE referanse 202320355-30.

Klagene er lagt inn slik de er mottatt, mens alle vedlegg til høringsuttalelsene ligger på NVE sine nettsider til prosjektet <http://www.nve.no/18250/A>.

Lnetts kommentarer er ikke svar direkte til klagerne, men til NVE som på bakgrunn av kommentarene vil vurdere klagen og eventuelt oversende dem til Energidepartementet for videre behandling.

2 Klager med kommentarer

2.1 Borettslaget Tjensvoll Terrasse IV

KLAGE PÅ FØLGENDE VEDTAK FATTET AV NVE, 30.06.2025:

- Anleggskonsesjonen til bygging av Solborg transformatorstasjon i Stavanger kommune, NVE's ref. 202320355-30
- NVE's konsesjon og samtykke til ekspropriasjon til nye Solborg transformatorstasjon, NVE's ref.:202320355-32

Sammendrag

NVE's vedtak om konsesjon til ny trafostasjon på Solborg i Stavanger gir en plassering som vi finner helt uakseptabel. Vi vil begrunne dette nedenfor og vise til vårt høringssvar og øvrige korrespondanse i saken (se vedlegg)

Vi ber Energidepartementet fatte følgende vedtak:

1. Oppheve konsesjonsvedtaket slik at Lnett pålegges ny utredning av følgende alternative konsept: Plassering av ny trafostasjon på området til Stavanger Forum like nord for eksisterende trafostasjon (spesielt stasjonsalternativ 2 slik det omtales i konsesjonsvedtaket)
2. Kreve en ny vurdering av muligheten for å legge ned Tjensvoll trafostasjon med sikte på å overføre lasten til stasjonene ved Ullandhaug, Madla og Mosvannet.
3. Oppheve vedtaket om konsesjon og samtykke til ekspropriasjon til nye Solborg transformatorstasjon

Denne klagen er rettidig levert og vi har rettslig klagerett som part i saken.



Bildet viser 3D-modell av ny omsøkt trafostasjon tett opp til våre boliger (alternativ 1b)

PLANLAGT PLASSERING AV NY TRAFOSTASJON PÅ SOLBORG ER TIL STOR ULEMPE FOR VÅRT BORETTSLAG OG OMKRINGLIGGENDE BOLIGER, SKOLER OG BARNEHAGER

Bygningsmassen plasseres nær to av våre boligblokker og berører direkte ca 50 av våre boliger. Vi vil oppleve ulempe ved tap av utsyn, strålingsfare og støy samt tapt potensiale for utnyttelse av egen tomt. Samlet er det å forvente at dette vil påføre mange leiligheter verditap. Søknaden viser til en anleggstid på 2-3 år der vårt areal blir sterkt berørt. Vi vil også peke på at trafostasjoner i denne størrelsen vil være et ømfintlig objekt i en krisesituasjon: De vil kunne være et terror- og krigsmål.

Borettslaget Tjensvoll Terrasse IV har 169 leiligheter fordelt på blokkleiligheter, kjede- og rekkehus. Borettslaget ble etablert og bygget i årene 1976-1978 og har en strategi for renovering og oppgradering som tilsier at dagens bygninger og struktur vil stå i 50 til 100 år til.

I historisk og framtidig perspektiv

Eksisterende stasjon ble etablert i 1932 og utvidet i 1955 og 1983. Etableringen skjedde i et tilnærmet åpent landskap. I dag er stasjonen omgitt av boligbebyggelse på tre kanter og med skoler, barnehager og institusjoner i umiddelbar nærhet. Området har også potensial for fortetting. **Dette forholdet er ikke problematisert i NVE's vedtak.** Tjensvoll trafostasjon er i dag et problematisk element når omgivelsene er bebygget med bolig- og tjenestefunksjoner over et langt tidsrom. Ny plassering på vår eiendom skyldes utelukkende at det gir Lnett mulighet til å sikre at den kan bygges uten å måtte rive Tjensvoll trafostasjon først.

En ny stasjon kan tenkes å ha en levetid tilsvarende eksisterende stasjon – det vil si 75-100 år. Når søknaden omfatter riving av eksisterende stasjon og omlegging av luftstrekket fra Ullandhaug til Solborg, er det sterke grunner til å finne alternativ plassering. Slik verden ser ut i dag, er det på sin plass å vektlegge faren for at anlegget kan bli et terror- eller krigsmål, (jfr NVE vil ha hemmelighold om norske kraftsystemer – NRK Troms og Finnmark), **Dette forholdet er ikke nevnt eller problematisert i NVE's vedtak.**

Etablering tett opp til boliger, skole og barnehage er uønsket også av slike grunner. Lnett omtaler i søknaden anlegget uten særlig krav til reserve-kapasitet, men NVE åpner for framtidig utvidelse av anlegget. Dette skaper ytterlig usikkerhet til vedtatt konsesjon.

Ved bygging av ny trafostasjon på Solborg, rammes vi og omgivelsene først og fremst av disse forholdene:

*** Støy fra transformator i drift**

Transformatornisjen kommer så nær vår bebyggelse at kun små avvik fra støykravene kan bli helt avgjørende for bokvaliteten.

Konsesjonssøknadens utredning om støynivå sammenlikner eksisterende stasjon med omsøkt stasjon (Brekke&Strand Akustikk AS - heretter B&S)). Påstanden er at ny stasjon vil gi mindre støyproblemer.

For det første: Eksisterende stasjon overskrider alle mulige kriterier for akseptabelt støynivå.

For det andre: Støyvurderingen på ny stasjon beregner utelukkende støy fra transformatornisjene og tilhørende kjølerister.

Følgende er ikke tatt med:

- kjølevifter av transformatornisjene (estimert til 5 desibel – jf. B&S)
- eventuelle ventilasjonsvifter på det øvrige anlegget som er nærmere vår bebyggelse
- beregningene er basert på støy i 4-metersonen fra bakken – B&S gir klart uttrykk for at støy over 4-meternivået vil være høyere
- B&S anbefaler et lavere prosjekteringsmål for støy ved de mest berørte bygninger. Deres anbefaling er 30 db mot det som er beregnet for ny stasjon: 34-37 db. B&S kommenterer dette slik: «Vi vil derfor anbefale at man tilstreber en målsetting om at støynivået ved nærmeste bolig ligger ned mot og aller helst under $L_{p,A,eq} = 30 \text{ dB}$ ». Denne anbefalingen er ikke tatt til følge.

Dette betyr at store deler av vår tilgrensende bebyggelse i 2., 3. og 4. etasje vil oppleve mer plagsom støy enn vi har i dag. Støyen fra transformatorene vil avgi lyd til alle tider, døgnet rundt, hverdag som helligdag og ut fra ovennevnte avvik kan lydnivået for våre boligblokker lett overstige såkalt «godkjente verdier».

Støyskjemaet viser også at den øverste delen av Tennisveien 1-7 samt boliger sør for stasjonen, vil få vesentlig større støynivå enn ved dagens situasjon (fra 20 til 31 db).

Når utstyret slites etter 20-30 år, må vi regne med større støynivå. (Eksempel: Kjøleviftene i trafostasjonen i Sentrum av Stavanger (Kongsgata) – bygget på 1980-tallet - gir alene et utålelig støynivå i dag).

*** Redusert utsyn og begrensninger på framtidig utnyttelse av tomten vår**

Mange leiligheter i Tennisveien 1-9 vil miste utsyn og solforhold mot øst og sør. Denne veggvirkningen er lett å bagatellisere, men vil oppleves krevende for mange av våre beboere. Plasseringen inn på vår eiendom vil sette sterke begrensninger på bruk av egen tomt både ved at anlegget krever adkomst fra vår eiendom og vil også fjerne muligheter for bygging i denne delen av vår eiendom.

*** Terror- og krigsmål**

Vi legger til grunn at sikkerhetspørsmål må ha betydning ved plassering av trafoer i denne størrelsen. Fra og med årskiftet 2024/2025 er informasjon om denne typen infrastruktur belagt med store begrensninger for offentligheten – naturlig nok. Lnett kan for eksempel ikke opplyse om Stavanger Forum er en del av last-området for dagens trafostasjon.

*** Anleggsperiode med krevende HMS-spørsmål**

Planen for anleggstiden krever store endringer av vår tomt og vår bruk av egen tomt. Trafikkomlegging til smale boliggater og skoleveier, skaper store utfordringer i HMS-sammenheng. (Se kart over anleggsperioden nedenfor).

PROSESSEN FRAM TIL SØKNAD OG KONSESJON

Første henvendelse om prosjektet kom til oss via epost 22.05.2020. Lnett skisserte her plassering av ny trafostasjon på dagens tomt med ulike alternativer. Det ble forespeilet søknad om konsesjon høsten 2021. I 2021 ble det avholdt møter med styret i borettslaget der våre minimumskrav til et anlegg ble fremmet. Siden har varsel om søknad blitt utsatt flere ganger – senest med utsettelse fra høsten 2023 til våren 2024.

I 2023 startet en ny runde der vi fikk forelagt det alternativet som siden ble omsøkt. Både ved møter mellom styret og Lnett og i et informasjonsmøte i juni 2023 ble det fra borettslaget vårt og beboere i området reist sterk kritikk av forslag til plassering.

Spørsmål på informasjonsmøtet om i det minste å skyve stasjonen østover eller senke den i terrenget, skulle tas til vurdering av Lnett, men ble på ingen måte imøtekommet. Alternativet som ble presentert i juni 2023 er så godt som identisk med omsøkt konsept. Borettslagets uttalelse om saken i slutten av juni 2023 gikk klart mot plasseringen. Generalforsamlingen i 2024 opprettholdt dette standpunktet.

Lnetts alternative plasseringer på Stavanger Forum ble ikke opplyst om før høringsfrist

Ved henvendelse til Lnett etter at høringsfristen gikk ut 31.10.2024, fikk vi oversendt dialogen som Lnett hadde med Stavanger kommune i 2020. I denne dialogen går det fram av materialet at Lnett har vektlagt de kortsiktige og langsiktige problemene med etablering ved Solborg. Lnett har helt tydelig prioritert plassering på Stavanger Forum – det er vist med to fullt prosjekterte anlegg. (Se diverse vedlegg fra denne dialogen, spesielt dokument: «202000220 Presentasjon sladdet»)

Lnett presenterte i 2020 et to-sifret tall for mulige plasseringer som var søkt etter i området Madla/Tjensvoll. Lnett pekte ut 2 områder på Stavanger Forum som mest realistiske utover plassering på eksisterende tomt: Stasjonsalternativ 2 og 3. Alternativ 2 (som er tatt til vurdering i NVE's konsesjonsvedtak) ligger mellom dagens idrettshall og tennishallen. Alternativ 3 ligger ved Tjensvollkrysset (se 3D-modellen under).

Stavanger kommune har i sitt hørings svar avvist å bruke Forum-området til plassering av trafostasjonen (se vedleggene med hørings svar, brev til vårt borettslag og ytterligere uttalelse etter forespørsel fra NVE). Etter vårt møte med Ordføreren i kommunen nærer vi håp om politisk støtte for

avvisning av omsøkt plassering, men formannskapet stilte seg bak kommundirektøren og planavdelingens synspunkt (se våre brev til ordfører og formannskap).



3D-modellen viser Alternativ 2 mellom Idrettshallen og Tennishallen

Vurdering av tidsrommet for ny vurdering – er dette en hastesak?

Vi har vist til at årene har gått etter at vi ble kjent med saken (2020) – stadige utsettelse har funnet sted. Vi oppfatter at eksisterende anlegg – dvs Tjensvoll trafostasjon – tross svakheter som ikke er beskrevet i detalj, har fungert tilfredstillende og tåler noen år til uten store inngrep. Hverken tekniske egenskaper eller lastprognoser tilsier at dette er en hastesak («Lastprognosen for Solborg viser en relativt moderat vekst. Dette skyldes i hovedsak at området er relativt utbygget, og gir lite rom for vesentlig økt belastning. På grunnlag av dette mener Lnett det er tilstrekkelig å bygge stasjonen med mindre reservekapasitet enn tilfellet for andre nye stasjoner (pkt. 3.2 i søknaden)»). Vi mener Energidepartementet bør vektlegge dette med tanke på avvisning av konsesjonen som er gitt. Dette mener vi gir rom for vår ovennevnte klage i sine 2 første punkter.

Stavanger kommune sin posisjon

I 2020 avviste Stavanger kommune etablering av trafo på Stavanger Forum med at utvidelse av idrettshallen ville berøre en slik plassering (alternativ 2 ved Tennishallen). 5 år etter foreligger det ingen utbyggingsplaner for hallen. For alternativ 3 (plassering ved Tjensvollkrysset) ble det blant annet argumentert med at grunnen var en gammel søppelplass (fare for metanutslipp) Til det er det å si at det meste av bebyggelsen på Forum er bygget på samme type grunn og at de tekniske utfordringene for å motvirke eventuelle metan-lommer i grunnen, er løsbare (Merknad: Metan har en LFL (lower flammability level) på 4.4%. Det vil si at dersom det frigjøres metan - noe som forutsetter at det fremdeles er organisk søppel å bryte ned under bakken, ev at metanlommer er fanget der nede fremdeles, tross alle rystelser/byggeprosjekter som har funnet sted i ettertid av søppeldyngen avvikling - så må metankonsentrasjonen være høyere enn 4.4%. Dette kan lett unngås ved å legge et betongdekke som gir avstand mellom gnist-risikable komponenter og "åpen" søppeldyng. Fortynning med luft vil skje umiddelbart, og 100% metan --> 4.4% burde ikke kreve mange cm. Gnistkomponentene er dessuten innendørs og sannsynligvis lagret ved overtrykk).

I Stavanger formannskap er det tatt til orde for å starte et nytt planarbeid for utviklingen av Stavanger Forum (se vår korrespondanse med kommunen) Vi er ikke kjent med at dette er startet, men finner det naturlig at et slikt planarbeid legger inn plassering av trafo som et uttalt mål ved fornyelsen.

Det er planavdelingen i Stavanger kommune som har avgitt høringssvar og avgitt uttalelser i saken. Planavdelingen har plan- og bygningsloven som sitt viktigste lov-grunnlag å forholde seg til. Vi finner det oppsiktsvekkende at planavdelingen så lett bagatelliserer problemene med plassering av trafoen så tett opp til boliger, skoler og barnehage.



Stasjonsalternativ 2 er et reelt alternativ for plassering av ny trafostasjon

Dersom vi legger til grunn et nytt anlegg med 132kv framføring og en transformator-nisje, framstår det åpne området ved Idrettshallen som ideelt for plassering (og eventuell nedgraving). Slik Forum i dag er regulert, kan den grønne nisjen mellom idrettshall og eventuell ny hall i vest lett kombineres med en grønn oppholdssone på taket av deler av trafoanlegget.

- Stavanger Forum har store åpne områder for plassering av rigg, parkering, midlertidig lagring med mer.
- Buksering av transformatoren byr ikke på problemer (jf søknadens omtalte krav til endring av vegprofilen ved avkjøringen fra Tjensvollveien til Solborgveien dersom stasjonen plasseres ved Solborg.)
- Nesten helt åpent strekk for forlenging av 132 kv jordkabel fra Ullandhaug til ny stasjon og retur av 11/22 kv-kabel til distribusjonsnettet ved Solborg (Strekket er ca 200 meter).

Hva er kostnadene ved ulike alternativer?

Kostnadene ved de ulike alternativer har vi ikke innsikt i. Lnetts søknad gir grove overslag og NVEs kostnadsvurderinger bygger kanskje på opplysninger unntatt offentligheten. Omsøkt plassering og alternativ 2 på Forum-området er systemisk og teknisk like og nokså nær hverandre i omtalt kostnad. Begge bryter med gjeldende reguleringer. NVE omtaler Solborg trafostasjon som gjenbruk på gammel tomt (side 14 i begrunnelsen). Gjenbruk er i dag et honnørord og gir prosjektet en positiv klang, men det er absolutt ikke snakk om gjenbruk – det er et helt nytt anlegg på en annen del av tomten og delvis inn på vår eiendom.

Det planlegges grøfter for 132 kv-kabel fra Madla og Ullandhaug til Tjensvoll (132kv-forbindelse mellom Ullandhaug og Krossberg). 11/22-kabler i disse grøftene og ny grøft fra Mosvannet til Tjensvoll

med slike kabler samt mulig driftstap på disse strekkene er altså i størrelsesorden 150 millioner kroner? (Jf. NVE sine prisvurderinger av de billigste alternativene).



Kartet viser hvor omfattende beslaget av vår eiendom er i en anleggsperiode på 2 år. Konfliktene dette vil skape med å komme til garasjene og gjesteparkering er ikke løst i det som er presentert i søknaden.

KONKLUSJON

Vi mener at plassering av trafostasjon på «vår dørterskel» bør utelukkes. Vi setter vår lit til at departementet ser dette som høyst problematisk ut fra nevnte hensyn og med et lengre tidsperspektiv for øye (70-80 år). Vi mener å ha argumentert for at det er tid og rom for en ny vurdering og med klare alternativer for å fornye og bevare strøm-kapasiteten i området.

Stavanger 26.august 2025

Med vennlig hilsen,
for Borettslaget Tjensvoll Terrasse IV

Magne I. Pedersen
styreleder

Vedlegg:

1. Borettslaget høringsvar, dat. 31.10.2024
2. Uttalelse fra styret i borettslaget, 26.06.2023
3. Uttalelse fra generalforsamlingen i borettslaget, juni 2024
4. Åpent brev til Ordføreren, 07.01.2025
5. Brev til formannskapet, 10.02.2025
6. RA-artikkel, 09.01.2025
7. Møtereferat 2020 (dialog Lnett/Stavanger kommune)
8. 20200220 Presentasjon sladdet (dialog Lnett/Stavanger kommune, 2020)
9. Brev fra Byutvikling i Stavanger kommune til BRL TT IV, 01.11.2024
10. Brev fra Byutvikling i Stavanger kommune til Lnett, 09.12.2024

Øvrige dokumenter som høringsvar fra blant annet Stavanger kommune, søknad og korrespondanse fra Lnett og NVE sine vedtak finnes på NVE's hjemmeside: Konsesjonssak - NVE

2.1.1 Kommentar fra Lnett

Nedenfor gjengis de tre punktene fra sammendraget i klagen:

1. Oppheve konsesjonsvedtaket slik at Lnett pålegges ny utredning av følgende alternative konsept: Plassering av ny trafostasjon på området til Stavanger Forum like nord for eksisterende trafostasjon (spesielt stasjonsalternativ 2 slik det omtales i konsesjonsvedtaket)
2. Kreve en ny vurdering av muligheten for å legge ned Tjensvoll trafostasjon med sikte på å overføre lasten til stasjonene ved Ullandhaug, Madla og Mosvannet.
3. Oppheve vedtaket om konsesjon og samtykke til ekspropriasjon til nye Solborg transformatorstasjon

Lnett vil gi følgende kommentarer til punktene:

1. Lnett har utredet flere plasseringer av en ny stasjon til erstatning for eksisterende Tjensvoll transformatorstasjon. Plassering 2 og 3 på området til Stavanger Forum er viet spesiell oppmerksomhet, der alternativ 2 gjerne ble vurdert som mest aktuelt. For plassering 2 har Lnett gitt informasjon til NVE utover det som var beskrevet i konsesjonssøknaden, på forespørsel fra NVE. Informasjonen ble inkludert i dokumentet «Uttalelser til konsesjonssøknad og kommentarer fra Lnett, uttalelsesfrist 13.10.2024», der oppdatert dokument ble sendt NVE 13.12.2024. Teksten knyttet til alternativ 2 finnes i dokumentets kapittel 2.4. Dokumentet er for øvrig publisert på NVEs side <http://www.nve.no/18250/A>. Kapittelet gjengis i sin helhet nedenfor.

Alternativ 2 ligger i Stavanger Forum området, et sentralt og viktig idretts- og messeområde i Stavanger (ONS). Utsnitt av gjeldende reguleringer er vist, under med markering av det aktuelle alternativet (2). På kartet er også alternativ 1 vist, dvs. området for dagens transformatorstasjon.



Det aktuelle arealet for alternativ 2 er regulert til friområde, og ligger mellom eksisterende idrettshall/skole i øst og planlagt idrettshall i felt H mot vest, se illustrasjonsplanen nedenfor. Idrettshallen i felt H har rekkefølgekrav om opparbeiding av det aktuelle friområdet.



Alternativ 2 ville gitt høyere kostnader enn alternativ 1, blant annet på grunn av ekstra grøft gjennom ytterligere private arealer mellom eksisterende Tjensvoll transformatorstasjon og alternativ 2 på Forum-området samt tilpasning av ny stasjon med parkløsning på taket. Det er usikkerhet rundt kostnadsnivået da alternativ 2 ikke er utredet tilsvarende som det omsøkte.

Stasjonsalternativ 2 ble forkastet blant annet grunnet innspill fra Stavanger kommune. Lnett erfarer at kommunens vurdering og anbefaling er gjort med bakgrunn i en avveining mellom

allmenne interesser og ulempene naboene til omsøkt alternativ vil få. Dette bekrefter kommunen i sin høringsuttalelse til Solborg transformatorstasjon, ved at de uttaler omsøkt plassering som god. De vurderer virkningene for boligbebyggelse rundt omsøkt stasjonsplassering som akseptable.

Lnett har i tabellen nedenfor gitt en vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger for Solborg transformatorstasjon og alternativ 2 på Forum-området.

Tabell 1 Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av ny transformatorstasjon

	Omsøkt alternativ (referanse)	Alternativ 2
Landskap	0	+
Arealformål	0	--
Anleggsperiode	0	+
Driftsfleksibilitet / mulighet for utvidelse	0	--
Investeringskostnad	0	+ 10-15 MNOK
Prioritering	1	2

- Det er utredet hvordan man eventuelt kan legge ned Tjensvoll transformatorstasjon og erstatte funksjonaliteten ved å forsyne lasten fra omkringliggende stasjoner. Dette er beskrevet som konsept 2 i konsesjonssøknaden, kapittel 4.1.4. I «Begrunnelse for vedtak» mener NVE at alternativet er tilstrekkelig belyst gjennom Lnetts vurderinger. Essensen av vurderingene gjengis nedenfor, med noen tilleggsopplysninger.

Det fremstår som rimeligst å fordele lasten til Tjensvoll transformatorstasjon på de nærmeste stasjonene, Ullandhaug, Madla og Mosvannet. Tiltaket vil kreve øket transformatorytelse i stasjonene. Ullandhaug stasjon er under utvidelse nå, og tilrettelegges for økt last. Økt ytelse vil likevel medføre økt investeringskostnad. Madla stasjon planlegges fornyet og forsterket til ca. 2039, og en fremskynding av prosjektet vil øke kostnadene ytterligere utover selve tiltaket med å øke ytelsen i en ny stasjon. Madla har kun 22 kV spenning, og det er kun mindre deler av forsyningsområdet til Tjensvoll som er aktuelt å eventuelt legge over uten svært store tiltak i distribusjonsnettet. Mosvannet er en gammel stasjon der deler av bygget er vernet, og tiltak for å øke ytelsen vil være komplisert. Eksisterende transformatorer er spesialtilpasset størrelsen på nisjene, og utnytter plassen slik at vi ikke ser mulighet til å øke ytelsen her nevneverdig uten større bygningsmessige tiltak. Stasjonen er forberedt for overgang til 132 kV, men det foreligger ingen planer om å øke transformatorytelsen i Mosvannet i overskuelig fremtid.

Nedleggelse av Tjensvoll vil også kreve nye forbindelser fra nevnte stasjoner inn til forsyningsområdet til Tjensvoll stasjon. Det er relativt store avstander som vil bidra til økt nettap og det vurderes også utfordrende å opprettholde tilstrekkelig spenning over de store avstandene med 11 kV. For å motvirke dette vil man måtte legge enda flere 11 kV forbindelser, med tilhørende økt kostnad og stedvis komplekse traseer med blant annet kryssing av E39 og rundt Mosvannet som nylig ble offisielt vernet naturreservat.

Lnett estimerte kostnader for nødvendige tiltak med å legge ned Tjensvoll til å være over 30 MNOK (2022-tall) høyere enn å bygge Solborg stasjon. Ved å bygge Solborg stasjon opprettholdes større fleksibilitet i de nærliggende stasjonene til å håndtere fremtidig lastutvikling i de forsyningsområdene disse stasjonene allerede håndterer, samt også eksisterende reservemuligheter mellom alle stasjonene i 11 kV nettet.

3. Lnett ønsker å bygge Solborg transformatorstasjon i tråd med NVEs vedtak, og ser ikke grunnlag for å oppheve vedtaket.

For ytterligere kommentarer vises det til Lnett kommentarer til borettslagets høringsuttalelse til konsesjonssøknaden, jf. kapittel 3.8 og 3.8.1 i «Lnetts kommentarer på høringsuttalelser» på NVEs nettside <https://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/ed0ea34c-6e9d-45e2-b856-474bf8dd417b/202320355/3445312>.

2.2 Kjetil Medhus og Heidi Wevle

Klage på konsesjonsvedtak Solborg transformatorstasjon, 202320355-32

Stavanger, 25.08.2025

Vi viser til brev fra Lnett datert 01.07.2025, med orientering om konsesjonsvedtak for Solborg transformatorstasjon, til berørte, myndigheter mv. Som beboere i Symreveien 1, gnr. 26 bnr. 99, legger vi til grunn at vi har klageadgang, siden vi både har fått brev med orientering om vedtaket og om klageadgangen i seg selv (Lnett 01.07.2025 og vedlegg fra NVE datert 30.06.2025). Vi fikk også konsesjonssøknaden på høring høsten 2024. Ifølge brev fra Lnett er klagefristen satt til 26. august 2025, og klagen vår er dermed rettidig.

Vår klage gjelder ikke selve konsesjonsvedtaket, men forutsetningene for dette, i særdeleshet anleggsgjennomføringen med trafikkavvikling. Både i konsesjonssøknaden og i selve begrunnelsen for konsesjonsvedtaket (NVE 30.06.2025) legges det til grunn at Symreveien skal benyttes som adkomstvei for blant annet hele borettslaget i Tennisveien (Tjensvoll terrasse IV). Dette framkommer av illustrasjoner i konsesjonssaken, der plenareal i enden av Symreveien (navngis SP1 i tegningsmaterieell i søknad og vedtak) skal benyttes til parkeringsareal for borettslaget. Som del av dette skal Symreveien forlenges (SV1 i tegningsmaterieell).



I følge høringsuttalelse fra borettslaget Tjensvoll terrasse IV er det 169 boenheter i borettslaget. Det framkommer ikke av konsesjonssøknad, konsesjonsvedtak eller tilhørende materiell om også andre boliger og "virksomheter" som har adkomst via Solborgveien i dag vil få begrensninger i anleggsperioden, men i verste fall betyr dette at ytterligere 30 boliger og en stor omsorgsbolig med adresse og adkomst i Solborgveien potensielt også må kjøre via Symreveien.

Flere har påpekt under høringen av konsesjonssøknaden at Symreveien er smal og uoversiktlig. Den har en skarp 90-grader sving like der SV1 og SP1 planlegges anlagt (jf. figur over). Symreveien er i dag en smal ett felts boliggate som går mellom høye bøkehekker, og med en del gårdsrom som vender direkte ut i Symreveien. I underkant av 15 boliger har adkomst via Symreveien i dag. Som det framgår av høringsuttalelser bor det flere eldre mennesker i gata, og mindre enn halvparten av boligene benytter bil daglig/til og fra jobb. Kjøretrafikken i gata er trolig begrenset til 50 kjørebegivelser per døgn. Det er ikke plass til to biler å møtes, og tømmebilene fra Renovasjonen IKS og andre større kjøretøy får så vidt plass i gatetverrsnittet. Symreveien er en viktig, populær turforbindelse fra Tjensvollområdet i retning bl.a. Mosvatnet. Det er ikke plass til gående og kjørende samtidig. Se eksempelbilder under av Symreveien.



Dersom 169 boenheter fra borettslaget Tjensvoll terrasse, pluss eventuelt andre boliger i Solborgveien (jf. tredje avsnitt) skal benytte Symreveien inn og ut morgen og ettermiddag (om så bare halvparten av boligene) og ellers i løpet av døgnet, vil trafikken i gata øke eksplosivt. Den delen av Symreveien som går parallelt nord-sør på innsiden av støyskjermer langs fv. 440 Henrik Ibsens gate, utgjør dessuten en del av hovedsykkelrutenettet i Stavanger kommune. Her er det nok en uoversiktlig 90-grader sving uten sikt mot sør/ved "utkjøring" fra Symreveien, og der syklistene ofte kommer i svært stor fart fra Tjensvollveien, Solborg folkehøyskole mv. Denne delen av Symreveien er også en viktig tilkomst til blant annet KF-skolen, Solborg folkehøyskole og viktige sykkelforbindelser til UiS, Sykkeltamvegen o.a., og har meget høy trafikk av syklistene og myke trafikanter. Med "ukjente" beboere fra borettslaget Tjensvoll terrasse kommer det garantert til å skje mange trafikkulykker i dette området i løpet av de to årene anlegget skal pågå.

I motsetning til dette er selve Solborgveien allerede i dag en bred tofelts kjørevei med bredt fortau. Se vedlagte bilder under, fra øst mot vest til venstre, og motsatt vei til høyre (tatt fra trafo/omsorgsbolig/Solborg folkehøyskole mot øst). Det er også betydelig mer oversiktlige trafikale forhold for spesielt myke trafikanter og syklistene "ytterst" i Solborgveien enn i nevnte kryss ved Symreveien, jf. bildet til venstre under.





Konsesjonssøknaden har utredet en rekke "må"-forhold, som for oss beboere synes irrelevante, men mangler fullstendig en vurdering av alternativer knyttet til anleggsgjennomføring og i særdeleshet trafikale forhold. Vi savner alternative utredninger av spesielt parkering og kjøreadkomst til borettslaget Tjensvoll terrasse. Det må kunne gå an å benytte for eksempel eksisterende parkeringsplasser ved Tjensvoll kirke, ved Solborg folkehøyskole og/eller KFskolen, ved Stavanger forum eller andre steder. Mange av disse er ikke belastet hverken på dag- eller kveldstid.

Den beste løsningen for alle må vel være at Lnett planlegger riving av eksisterende og etablering av ny trafostasjon slik at dette ikke er til hinder for kjøreadkomsten for beboere i Tjensvoll terrasse og Solborgveien. Som det framkommer av illustrasjoner til konsesjonssøknaden er det god plass på tomte om man først river "redskapshuset"/lageret langs blokkleilighetene (Tennisveien) og i tillegg benytter arealer nord for dette til å bygge ny trafostasjon først. Selve Tennisveien, ev. alternativ enkel adkomstvei i samme område, må kunne pålegges etablert som del av etableringen av ny trafostasjon og som adkomst til borettslaget framfor å lede all denne trafikken via Symreveien.

Det er ikke akseptabelt at Symreveien får økt belastning fra 169 eller flere ekstra boliger. Gata er i dag adkomstvei for 15 boliger, der mindre enn halvparten benytter bil daglig. Trafikken vil da øke eksplosivt, noe som ikke kan aksepteres av oss beboere i gata.

NVE må derfor endre forutsetningene for konsesjonsvedtaket, og pålegge Lnett å planlegge andre måter å ivareta trafikken til og fra Solborgveien enn via Symreveien og til SP1.

Mh

Kjetil Medhus og Heidi Wevle

2.2.1 Kommentarer fra Lnett

Lnett forstår bekymringen knyttet til økt trafikk i Symreveien. Det er ikke tenkt at all trafikk skal gå via Symreveien i hele byggeperioden for Solborg transformatorstasjon. Lnett er kjent med at Symreveien er smal og med stedvis krappe svinger, og det planlegges ikke å tilføre ekstra trafikk der med mindre det er absolutt nødvendig.

Det vil være behov for å legge om deler av eksisterende infrastruktur for å frigjøre byggegropa for ny stasjon. Deler av infrastrukturen ligger i Tennisveien, der adkomst til garasjer og utendørsparkering til deler av Borettslaget Tjensvoll Terrasse IV har egen parkering og gjesteparkering. Adkomsten vil kunne bli blokkert blant annet når omleggingen av infrastruktur finner sted, og det er da vurdert som mulig å benytte Symreveien med tillegg av midlertidig vei SV1 i stedet.

Videre vurderes det at ved stor trafikkmengde i forbindelse med utkjøring og tilkjøring av masser og bygningsdeler til stasjonsarbeidet, vil toveistrafikk i Solborgveien kunne være uhensiktsmessig, og etablering av enveiskjøring via Symreveien, SV1, Tennisveien og Solborgveien redusere utfordringene med trafikkavvikling.

I anleggskonsesjonen har NVE satt vilkår om detaljplan. Lnett skal utarbeide en detaljplan for anlegget der Lnett skal beskrive alle arealinngrepene og hvordan landskap og miljø skal ivaretas i anleggs- og driftsfasen. Det vil være naturlig å inkludere trafikkavvikling i anleggsfasen i planen. Anlegget skal bygges og drives i henhold til denne planen. Planen skal utarbeides i samsvar med [NVEs veileder for detaljplan for energianlegg](#). Konsesjonær skal utarbeide planen i kontakt med berørt kommune, grunneiere og andre rettighetshavere. Detaljplanen skal sendes til NVE, og anleggsarbeidet kan ikke starte før planen er godkjent av NVE.

2.3 Vibecke Stokka

Til: nve@nve.no

Brev fra NVE: Ref.: 202320355-32

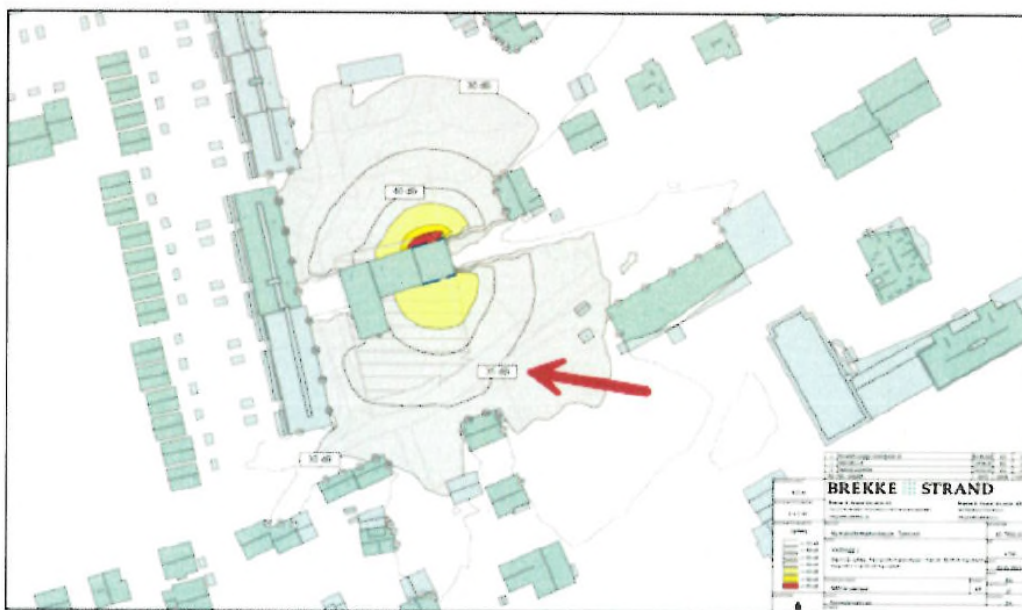
Klage: L-netts kommentar på høringsuttalelsen. Informasjon om konsesjonsvedtak, Solborg transformatorstasjon og riving av 50 kV kraftledning Tjensvoll-Ullandhaug og Tjensvoll transformatorstasjon.

L-netts kommentarer på høringsuttalelser:

3.9.1 Kommentar fra Lnett

1 Støy

Solborgveien 10 vil få en noe forringet støysituasjon, men støyverdiene er i størrelsesorden opp til 34 dB. Dette er en så lav verdi at det i utgangspunktet ikke utløser behov for tiltak, jf. at områder med utendørs støynivå under 40 dB regnes som «stilleområde» iht. T-1442, se også kapittel 2.3 i foreliggende dokument.



Figur 1 Støysonekart for Solborg transformatorstasjon, uten støyreducerende tiltak

Viser til Brekke Strand rapport.

Som oppgir følgende:

1. Beregnet nivå ligger imidlertid 4 - 7 dB over vårt anbefalte prosjekteringsmål på 30 dB for nye stasjoner. Det anbefales derfor at man vurderer tiltak for å redusere potensialet for sjenanse, selv om grenseverdiene i retningslinjen er tilfredsstillt. Bygningsmessige tiltak antas å være mest aktuelt.

Side 1 av 3

2. I tillegg til støy fra selve transformatorene kan det komme lyd fra eventuelt utstyr i forbindelse med kjøling av disse. Kjøling av Lnetts transformatorer skjer normalt ved naturlig ventilasjon gjennom ristene. Transformatorene har imidlertid en reserveløsning i form av vifter. Avhengig av viftestørrelse og hastighet kan støynivået øke i situasjonene når disse er i drift. Datablad for vifter og transformatorer viser at totalnivået når vifter er i drift muligens kan øke med rundt 5 dB sammenlignet med situasjon uten.
3. Viser til punkt 4.3

4.3 Målsetting ved prosjektering av ny stasjon

Selv om man tilfredsstiller kravet på $L_{pA,eq} \leq 43$ dB er det erfaringsmessig stor risiko for sjenanse fra denne type støy. For å øke sikkerhet mot sjenanse fra transformatorstasjoner i regionalnettet bør støyen også vurderes opp mot klasse C krav i NS 8175, selv om dette i utgangspunktet er ment for mindre nettstasjoner.

Vi vil derfor anbefale at man tilstreber en målsetting om at støynivået ved nærmeste bolig ligger ned mot og aller helst under $L_{pA,eq} = 30$ dB. I tillegg til krav i T-1442 vurderes støynivået ved boliger også opp mot denne mer ambisiøse målsettingen.

4. Viser til punkt 7

7 Andre støykilder, usikkerhet og mulige tiltak

Kjøling av denne type transformatorer skjer normalt ved naturlig ventilasjon. Transformatorer kan imidlertid også ha vifter som vil kunne benyttes til kjøling ved behov. Viftene vil kobles trinnvis inn alt etter belastning på transformator og vil typisk være i drift i kalde perioder når strømforbruket er størst. Støy fra viftene er ikke tatt med i beregningene. Avhengig av viftestørrelse og hastighet kan støynivået i situasjonene når disse er i drift øke. Datablad fra andre vifter og transformatorer viser at totalnivået når vifter er i drift muligens kan øke med rundt 5 dB sammenlignet med situasjon uten. Erfaringsmessig kan også rentonepreget (med tilhørende skjerping av støygrenser) fra transformatorstasjonen da bli maskert, slik at man i situasjon med vifter i drift kan akseptere 5 dB høyere nivå enn i situasjon uten vifter i drift.

Viftene er kun i drift i begrensede perioder. Ved prosjektering av de enkelte stasjonene må man likevel sette krav også til støy fra viftene, slik at man unngår at støynivået stiger betydelig i de situasjonene disse er i drift. Viftestøy er imidlertid normalt ikke rentonepreget, og man kan derfor vurdere hvorvidt støygrensen skal skjerpes for situasjon med vifter i drift dersom disse er hovedstøykilde.

Vurderingene i denne rapporten har for øvrig ikke tatt med støy fra kilder som ventilasjon av bygningen utover transformatorstasjoner, varmepumper eller tilsvarende. Ved prosjektering av bygget må eventuelle slike kilder også vurderes og prosjekteres slik at de tilfredsstiller krav til støy fra tekniske installasjoner.

5. Viser til punkt 8.3

8.3 Ny transformatorstasjon

Vedlegg 2 viser støyutbredelsen i 4 m høyde for situasjonen med én 50 MVA transformator som har garantert støynivå på høyst 55 dB. I tillegg til støyutbredelse er også høyeste nivå ved fasade på omkringliggende bygninger presentert.

Beregningene viser at støynivået vil bli vesentlig lavere enn med dagens stasjon. Støynivået i Solborbeien 13 synker med 18 dB. Også ved øvrig bebyggelse reduseres nivået betydelig. For eksempel reduseres nivået ved blokkene i Tennisveien med rundt 14 dB.

I ny situasjon vil ingen boliger få støynivå over krav i T-1442. De nærmeste blokkene i vest vil få støynivå som er 9 dB lavere enn grenseverdien gitt i T-1442 og i Solborgveien er nivået 6 dB lavere enn grenseverdien.

Nivået ligger imidlertid 4 - 7 dB over vårt anbefalte prosjekteringsmål på 30 dB for nye stasjoner.

For at støynivået fra stasjonen skal komme ned rundt anbefalingen vil det dermed være nødvendig å redusere støynivået med rundt 5 dB. For å oppnå en slik kan følgende tiltak vurderes:

- Absorbenter i transformatornisjer og/eller
- Lydfeller på åpningsrister

L-nett oppgir at 34 dB er innenfor uten å komme med tiltak om utbedring, selv om målet er satt til maksimalt 30 dB. Vil påpeke at det er oppgitt 35 dB, og ikke 34 dB, i rapporten til Brekke og Strand. Jeg er ikke enig i at verken 34 eller 35 dB er innenfor og viser til rapport fra Brekke & Standpunktene 1-5, som viser til at nivået ligger for høyt. Tallene inkluderer ikke for vifter etc., se punkt 2, som viser at støynivået kan øke til 40 dB når vifter er i drift. Vifter vil måtte benyttes i perioder, selv om det ikke er spesifisert hvor ofte, og da vil lydnivået være hele 10 dB høyere enn målet som er fastsatt for prosjektet. Jeg savner mer konkrete tiltak for hvordan skjerminger planlagt. Jeg vil også bemerke at forebygging er enklere enn å begynne med tiltak etter at bygget er satt opp.

Noe forringet støysituasjon er uaktuelt for min del, som faktisk skal bo der. Ikke vil dette bare forringe verdien på min bolig, men, som vist på kartet, vil støysituasjonen også påvirke store deler av bygget, faktisk på 3 sider av huset mitt, og da betyr det at også uteområdet som hage og terrasse påvirkes på et uakseptabelt nivå. Hage og terrasse er viktige rekreasjonsområder for oss som skal bo og leve der.

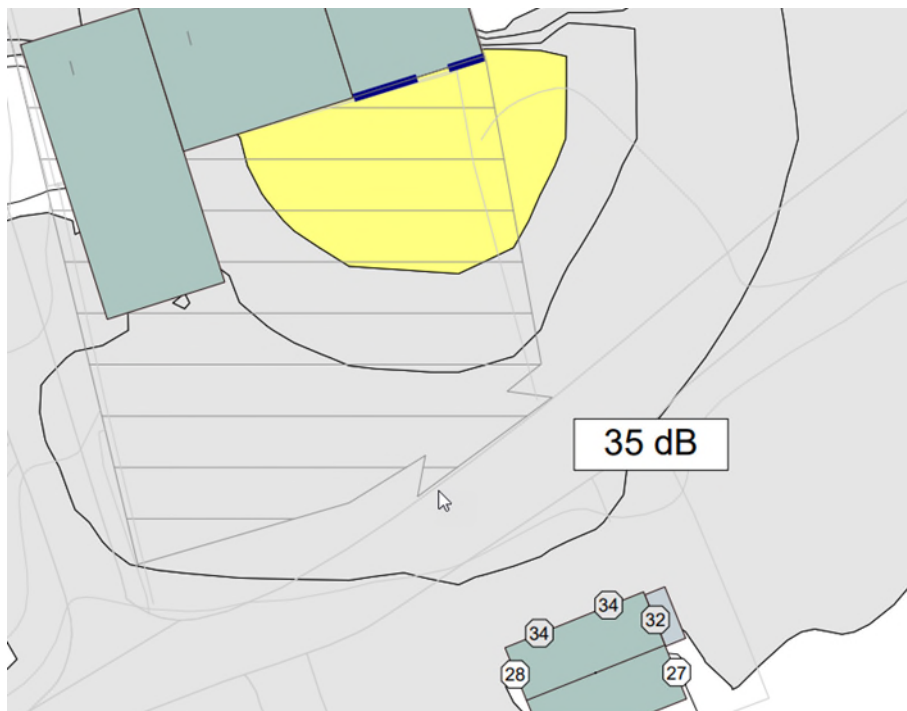
Med hilsen

Vibeke Stokka 15/7-2025

Vibeke Stokka
Solborgveien 10

2.3.1 Kommentar fra Lnett

Lnett har ikke beskrevet avbøtende tiltak mht. støy da beregnede støyverdier ligger innenfor krav i T-1442. Klager påpeker at støy ved boligens fasade er beregnet til 35 dB og ikke 34 dB som oppgitt i søknaden. Zoomer man inn i kartet i støyrapporten vil man se at det er markert 34 dB ved fasaden på boligen og at linjen for 35 dB går noen meter fra fasaden. Teksten i søknaden er dermed riktig.



Lnett kan be om spesielt støysvak transformator fra leverandørene ifm. prisforespørsel til Solborg transformatorstasjon. Dette vil kunne redusere kildestøyen noe, maksimalt 5 dB, men effekten av slike tiltak vet man ikke før transformatoren er bygget. Det er p.t. uvisst hva et slikt tiltak betyr for kostnaden for transformatoren. Lnett ser ingen spesielle utfordringer med å benytte en slik transformator utover den økte investeringskostnaden, men siden effekten er usikker er ikke dette et tiltak Lnett vil anbefale.

Lnett har mer tro på å gjøre støyreducerende tiltak i transformatornisjen, med absorbenter på nedre del av vegg i nisjen. Dette kan enten være porøse absorbenter direkte på vegg, som virker godt mot høye frekvenser, eller en porøs absorbent med plateavdekning, som virker best ved lave frekvenser. Dette kan detaljvurderes av en akustiker om det skulle bli aktuelt. Lnett estimerer at absorbenter i nisjen vil koste ca. 200 – 400 000 kr. Det må bemerkes at selv om en løsning med absorbenter i nisjen er mulig, er det ikke en ønsket løsning, da det vanskeliggjør fremføring og montering av el-installasjonen, gir en mindre robust overflate og reduserer innvendig areal. Det bidrar også til økt vedlikehold.

Man kan også benytte lydfeller eller lyddempere på ventilasjonsristene, men dette reduserer luftgjennomstrømningen så mye at det kan bidra til overoppheting av transformatoren. I tillegg medfører dette økt vedlikehold. Dette anbefales ikke.