TUSSA

NVE
v/Karianne Rognhaugen

TUSSA ENERGI AS

Langemyra 6, 6160 Hovdebygda
Telefon: 70 04 62 00

E-post: firmapost@tussa.no
Internett: www.tussa.no
Bankkonto: 6562 05 14386
NO 876 795 442 MVA

Dykkar ref.:	Vår ref.:	Sak/dok.nr	Arkivref.	Dato:
202603574-4	20000-83	-/		19.06.2026

Kommentarar til høyringsfråsegner til «Detaljplan for miljø og landskap» og «Søknad om anleggskonsesjon» for Tussa II kraftverk

Tussa Energi AS (Tussa) planlegg å effektoppgradere Tussa kraftverk ved å bygge ny maskinsal og vassveg i parallell med dagens Tussa kraftverk, eit kraftverk namnsett til Tussa II kraftverk. NVE har i vedtak 202503336-5 datert 13. juni 2025 vedteke at tiltaket ikkje er konsesjonspliktig. Tussa har vidare fått utarbeidd ein Detaljplan for Miljø og Landskap (vidare omtala som DML) som beskriv korleis Tussa planlegg å gjennomføre bygginga av Tussa II og forsterking av dammane tilknytt Tyssevatnet.

DML har vore på offentleg høyring i seks veker, og det er kome inn høyringsfråsegner frå ti private og offentlege aktørar.

Tussa sine kommentarar til innkomne høyringsfråsegner er å finne under. Det er berre teke med utdrag frå fråsegnene der Tussa har kommentarar. For nokon fråsegner er det berre sitert delar av relevante tema for å halde dokumentet oversiktleg. Ta kontakt om det er behov for ytterlegare kommentarar til fråsegnene eller det skulle vere spørsmål til Tussa sine svar.

Bjørke Grendalag:

> *Me er uroa for den samla trafikkbelastninga frå anleggsverksemda på den smale og dårlege fylkesvegen gjennom Bjørke, Skjåstaddalen og alle gardstuna der. Det aller viktigaste er trafikk og tryggleik for folk i bygda. Me har ingen å miste. Me bed difor om at fartsgrensa vert sett ned til 60 km i timen i heile anleggsperioden.*

Tussa vil legge til grunn at all transport i prosjektet skjer innanfor lovlege rammer gitt for vegen, både når det gjeld hastigheit og køyretøydimensjonar. Det er ikkje vere opp til å Tussa å vurdere om fartsgrensa på

fylkesvegen er rett. Tussa legg til grunn at alle sjåførar følgjer trafikkreglar og køyrer etter forholda. Dersom trafikkreglar verte brotne, er det andre lovverk som skal regulere dette med relevante sanksjonar. Redusert fartsgrense i prosjektet er likevel eit tiltak som kan innførast, men som Tussa vil vere restriktive med, då det også vil medføre ulemper for andre brukarar. Tussa legg vidare til grunn ein løpande dialog med Grendalaget der trafikkhandtering vil vere tema.

> *Vegen har ikkje ein standard i dag som vil tåle transport med så tunge køyretøy i slike mengder. Me bed difor om at vegen vert oppgradert i forkant av prosjektet med betre grøfter og berelag, i tillegg til ny asfalt.*
> *(…)*
> *Bjørke er ei aktiv og moderne landbruksbygd, med mange aktive og store gardsbruk. Traktorane og gardsmaskinene er store, og bøndene slår markar i heile bygda, også i Austefjorden. I vekstsesongen er det mykje traktortrafikk gjennom heile døgnet. Den omfattande anleggstrafikken vil vere eit stort hinder for matproduksjonen i bygda. Dei få møteplassane langs fylkesvegen er ikkje store nok til at traktor med reiskap og lastebil med tunnelmasse kan møtast. På somrane kan det vere få dagar med slåttevêr og tida er kritisk, noko som gjer det endå meir krevjande å vere matprodusent. Bøndene i bygda får ei vesentleg belastning med denne utbygginga, start og stopp langs vegen gjev auka dieselforbruk og auka belastning på maskiner og utstyr. Særleg på /strekninga langs Vikeelva er det ikkje plass til at semitrailer og traktor kan møtast. I tillegg vil anleggstransporten gjennom bygda øydelegge vegen, som igjen gjev konsekvensar for effektiviteten i drifta deira, også etter anleggsperioden er over. Det må ryddast skog langs vegen i forkant og gjennom anleggsperioden for betre oversikt. Møteplassane må utvidast slik at store køyrety kan møtast.*

Møre og Romsdal Fylkeskommune (vidare omtalt som MRF) vil asfaltere delar av vegen i 2026. Tussa er opplyst om at det vil kome om lag 2,6 km med ny asfalt, inkludert stadvis utbetring av bereevne på veg og bru.

Det er vidare avklart at Tussa har høve til å forlenge møteplassar på MRF sin eigedom for å betre trafikkflyten, samt å utføre skogrydding langs vegen for å forbetre siktforholda, så lenge MRF vert halde informert. Tussa er også i dialog med grunneigarar for å ta ned skog på deira eigedom, og har oppmoda andre grunneigarar å ta kontakt.

Sjølv om Tussa planlegg å utvide møteplassar og forbetre sikta, vil vi likevel understreke at dette i prinsippet er vegeigar sitt ansvar.

Tussa vil nytte vegen innanfor angjeve bruksklasse, og meiner såleis at vi ikkje kan haldast direkte ansvarleg for skadar/slitasje på vegen som fyl av vårt bruk. Likevel vil Tussa ha fortløpande dialog med både brukarar av vegen og vegeigar for vurderingar av vegkvalitet og eventuelle tiltak ved skader.

> *Om vegen tek skade av anleggstrafikken forventar me at vegen vert utbetra når anleggstida er over. Det er difor avgjerande med godt samarbeid og avtalar mellom Tussa og Møre og Romsdal fylkeskommune som er vegeigar. Me foreslår at begge aktørar set av midlar til komande utbetring av vegnettet i etterkant av utbygginga. Bygdefolket treng vegen i kvardagen og han er avgjerande for beredskapen i bygda.*

Tussa er i dialog med MRF om det kan setjast av ressursar til å utbetre vegen etter anleggsperioden, men dei har ikkje høve å avtale tiltak på ein veg så langt fram i tid utan å kjenne tilstanden på vegen. Dette vil avhenge av tilstand vegen og må vurderast fortløpande og ved avslutning av anleggsperioden.

Tussa har avklart med MRF at Tussa har høve til å gjere inngrep og forbetringar på vegen utan søknadsplikt, men det må understrekast at det er vegeigar sitt ansvar å drifte og vedlikehalde vegen.

> *Fleire stader går vegen gjennom eller nært gardstun der det bur barnefamiliar. Borna nyttar vegen til å vente på skulebuss, sykling, rideturar og å gå på besøk til vener. Me er uroa for tryggleiken til mjuke trafikantar. Me bed difor om gatelys gjennom tuna i Skjåstaddalen.*

Tussa er i dialog med MRF om det er praktisk mogleg for Tussa å montere gatelys ved enkelte tun som har etterspurt dette, men har ikkje motteke tilbakemelding på dette. Enkelte tun har ikkje gatelys, og etablering av dette kan verte eit stort og inngripande tiltak som Tussa ikkje utan vidare kan gjennomføre. Om det er praktisk og økonomisk rasjonelt, kan det vere aktuelt å sette opp lys i enkelte tun, men dei tilhøva er ikkje avklart enno.

> *Me bed om at utbetringa av brua på Bjørke vert gjort haust/vinter for å unngå slåttane, vårvinne og turistsesong. Medio september til medio april er høveleg tidspunkt.*

Tussa tek dette til etterretning og vil føre dialogen med Grendalaget om bruforsterkninga når godkjenningar er på plass for denne. Det er viktig å presisere at naturmangfaldskartlegginga peikar på at arbeid som påverkar elv direkte bør verte gjort om sommaren, og at det såleis er fleire omsyn som må takast til følgje. Tussa påpeikar at brua er ikkje omfatta av denne DML og vil verte kommunalt sakshandsama.

> *Eit godt avbøtande tiltak for bygda vil vere tilrettelagt rekreasjonsområde med for eksempel leikeplass og offentleg toalett sentralt i bygda slik at det er tilgjengeleg for flest mogleg av bygdefolk og besøkjande.*

Tussa har avtalar med kommunen om etablering av dagsturhytte på Åsen, samt offentlege parkeringsplassar ved Portalbygget. Ved planlegging av kai vurderast det kva løysingar som kan gje verdiar for Bjørkesamfunnet i etterkant av prosjektet. Det vil vere pågåande dialog med Grendalaget om der kan vere samfunnsnyttige tiltak som både prosjektet og Bjørkesamfunnet kan ha nytte av, men Tussa kan ikkje binde seg no til noko konkret på noverande tidspunkt.

> *I Tyssedalen er det sau på beite frå juni til oktober. Talet på beitedyr kan auke her i samband med at jervebestanden i Sunnylven og Nordfjord har vakse siste åra. Anleggsområdet der må difor gjerdast inne for beitedyr.*

Det vert planlagt med inngjerding av steinbrotet av sikkerheitsmessige orsakar. Inngjerding av anleggsområdet i Tyssedalen vil verte sett opp dersom omsyn til tryggleiken til tredjeperson, beitedyr eller anleggsarbeidarar tilseier at det er naudsynt. Det er førebels berre planlagt med markering av inngrepsområdet utan fysiske sperrer.

> *Etter førre Tysseutbygging vart det redusert vassføring i Lauvadalselva, dette har negative konsekvenser for laksebestanden i Bjørkevassdraget. Sommaren er ei kritisk tid for gytande laks, og me bed om at minimumsvassføringa i dette vassdraget vert auka.*

Dette er ikkje eit innspel som vert relevant for handsaminga av DML.

> *Treningssenteret og bassenget vert mykje nytta av bygdefolket, her skal all anleggstrafikk passere. Det må difor gjerast trafikktryggingstiltak ved parkeringsplassen.*

Alle sjåførar må køyre etter forholda. Eventuelle tryggingstiltak må vurderast fortløpande.

> *Det må gjerast tiltak for å redusere støvureining frå tunneldriving og anleggstransport. Det er både bustadhus, gardshus og mykje dyrkamark i nærleiken av anleggsområdet og langs vegen gjennom bygda. Støvet forringar graskvaliteten og med det fôrverdien.*

Tussa vil dokumentere støvulemper med støvmåling, og setje i verk tiltak som vatning, salting eller liknande dersom støvforureining vert ei ulempe.

> *Det er få innbyggarar i bygda, me har ingen å miste og me krev at Tussa gjer dei tiltaka som skal til for at livskvalitet og bulyst vert oppretthalde for alle innbyggjarane i bygda gjennom anleggsperioden. Dette gjeld særleg tiltak for å redusere støy, ureining og forsøpling. Krav til utbyggar om bruk av elektriske bilar og anleggsmaskiner er med på å redusere støy og eksosutslepp.*

I Tussa er vi bevisst på at vi skal til med eit omfattande og langvarig anleggsprosjekt i ei lita bygd som vil medføre mellombelse ulemper for folk i bygda. Ved open dialog med berørte og dialog rundt løysingar, praktiske tilpassingar og kompenserande tiltak vil vi søke å gjere ulempene så små som mogleg.

Elektriske anleggsmaskiner er døme på eit tiltak Tussa vil gjere seg nytte av. Det er planlagt å nytte elektriske køyretøy for vesentlege delar av massetransporten ut av bygda og delvis inne på anleggsområdet.

Møre og Romsdal Fylkeskommune:

> *Fylkeskommunen legg til grunn at inngrep vert avgrensa til det som er naudsynt, og at fastsette inngrepsgrenser vert følgde opp i anleggsfasen. Det er særleg viktig at mellombelse tiltak på dyrka mark og i landskap ikkje gir varige skader, og at areala vert tilbakeførte i tråd med prinsippa i detaljplanen.*

Tussa tek dette til vitande.

Naturvernforbundet:

> *Naturvernforbundet ser prinsipielt positivt på at eldre kraftverk vert rusta opp og modernisert. Det er ofte tiltak som krev mindre arealinngrep enn om det må byggjast nye kraftverk for å få same energigevinsten.*
>
> *Vi er usikre på korleis samfunnsnytten vil verte vurdert i denne typen oppgraderingsprosjekt sett I høve til prosjekt som også gir produksjonsauke. Uansett perspektiv kan Nye Tussa kraftverk vere eit godt tiltak, føresett at utbygginga vert gjennomført på ein skånsam måte som tek tilstrekkelege omsyn til miljø og landskap.*
>
> *(...)*
>
> ***Landskapsrommet***
>
> *I Norconsult si vurdering opp mot Naturmangfaldslova, i kapittel 4.3., manglar fullstendig ei utgreiing av landskapsverknadane, både nær- og fjernverknader. Det manglar også ei vurdering av den samla verknaden for landskapsverdiane i området. I Naturmangfaldslova § 3. i. vert naturmangfald definert som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.*

Kartlegginga i Norconsult sin rapport er avgrensa til artar og naturtypar, og manglar difor vesentlege perspektiv som skal telje med når det skal gjerast store naturinngrep – slik tilfellet er i denne utbyggingssaka.

Landskapsverknadane av det nye kraftverket, inkludert statusen som Utvalt kulturlandskap i jordbruket, er vurdert i kap. 3.5 i melding om konsesjonspliktvurdering som vart handsama av NVE i 2025. I følgje NVE sin vegleiar skal ein detaljplan bygge på eit oppdatert kunnskapsgrunnlag, og moment som ikkje vart vurdert i konsesjonsprosessen må vurderast i samband med detaljplanen. Verken statusen til landskapet rundt Bjørke eller planane for kva som skal byggast har endra seg etter konsesjonspliktvurderinga, og verken høyringsinstansar eller NVE har sett krav til tilleggsutgreiingar av landskap i samband med detaljplanen.

Det er ofte dei store mengdene tunnelstein som gir størst påverknad på landskap ved store kraftverksutbyggingar i tillegg til store dammar og regulering av magasin. I dette prosjektet vert det mindre justeringar av eksisterande dam, ingen endring i reguleringshøgder i magasinet og så godt som all tunnelmasse skal fraktast ut av bygda for bruk i andre samfunnsnyttige prosjekt bortsett frå det som vert nytta til opparbeiding av vegar, tomter og istandsetting av gamle inngrep. Nye inngrep er knytt til portal ved Flotane, ny veg til Tyssevatnet og påhogg for tverrslag ved Tyssevatnet. Gamle massetak frå utbygginga på 1960 talet skal setjast i stand og revegeterast. Detaljplanen viser detaljar rundt portalbygg og krav til korleis terreng skal arronderast og istandsetjast rundt dei nye inngrepa.

Veg til inntaket

Vi må minne om at NVE i si sak om konsesjonsfritak ikkje har teke stilling til spørsmålet om det skal opnast for å bygge veg til Tyssevatnet. Søknaden er såleis mangelfull då alternative løysingar ikkje er vurdert. Verknadane av ein veg er heller ikkje vurdert verken i høve landskapet eller korleis den vil påverke bruk og oppleving av Tyssedalen. Det går heller ikkje fram om vegen er tenkt å vere stengd for grunneigarar eller allmenn bruk.

Behovet for ein ny og permanent veg til inntaket er omtalt i Detaljplan for miljø og landskap 3.1.4. Men vi saknar visualisering og modellering av korleis den nye vegen og riggområda R2 og særleg R3 vil framstå i det bratte terrenget. Både utbetringa av den gamle vegen og den nye vegen fram mot tenkt tunellinnslag vil føre til store skjeringar og fyllingar. Særleg gjeld det dei eksponerte svingane øvst oppe mot Bjørkeberget. I dette terrenget trur vi ikkje dei avbøtande tiltaka som er nemnde i kap. 3.3. vil strekke til. Vegen vert så eksponert at han vil framstå som ei varig endring av landskapet.

(...)

Vi meiner difor at bruk av helikopter i staden for bygging av tilkomstveg er det klart beste alternativet av omsyn til miljø og landskap, og bør vurderast som ei alternativ løysing for tilkomst.

I melding om konsesjonspliktvurdering er det vurdert fire ulike alternativ for tilkomst til områda ved Tyssevatnet, inkludert eit alternativ med bruk av helikoptertransport i staden for bygging av tilkomstveg. Både teknisk løysing, naturinngrep, framdrift, kostnadar og tryggleik for anleggsarbeidarar er vurdert, og Tussa har vurdert at den beste løysinga samla sett er ny veg med vegtunnel til Tyssevatnet. Denne løysinga vart derfor skildra som ein føresetnad for bygging av Tussa II kraftverk og oppgradering av dam Tyssevatnet. Verken høyringsinstansar eller NVE har i handsaminga av konsesjonspliktvurderinga kome med vesentlege innvendingar til den planlagde vegen, og Tussa oppfattar at ny veg til Tyssevatnet ligg til grunn som ein del av planane for Tussa II kraftverk som kan byggast utan ny konsesjon. Helikopter er ikkje vurdert som eit godt alternativ, mellom anna fordi:

- Tungt anleggsarbeid krev stort utstyr. Ineffektiv drift for det er avgrensa kva utstyr ein kan demontere og flyge opp. Noko må skjerast opp og sveisast saman. Anleggsutstyret vil ha låg restverdi, som igjen auker kostnaden.

- Usikkert flygeveir. Det er ofte skodde og lågt skydekke som vil gjere at transportar ikkje kan gjennomførast. Stor konsekvens dersom utstyr må reparerast, enda større om det skulle verte personellskader.
- Ikkje ubetydelege ulemper med fleire tusen helikopterturar, verken for innbyggjarar, klima eller fauna.
- Mindre inntak og dammar kan utbetrast med helikopter, men planlagde tiltak ved Tyssevatnet og utbygginga av Tussa II er vesentleg meir omfattande.

Frå den nye vegtunnelen vil vegen vere stengd for allmenn bruk då tunnelen ikkje vil tilfredsstille tryggleikskrav til allmenn ferdsel. Bruk av den Åsevegen opp til tunnelpåhogg vil vere opp til Grunneigarane å avgjere, då Tussa berre vil ha bruksrett på denne.

R2 og R3 vil vere mellombelse riggområde som vil settast i stand når anleggsarbeida er ferdig.

> *Dersom det likevel vert opna for bygging av vegtilkomst, må tunnelen bli lenger og vegen i dagen kortare enn i skissene i saksdokumenta. Vi meiner det må vere mogleg å unngå sprenging og stygge skjeringar i dei brattaste partia. Løysinga her må vere å legge tunellinnslaget lenger nede, frå svingen ved kote 250 der riggområde R2 ligg. Det er mange måtar å legge tunelltraseen på som vil gje tilstrekkeleg lengde for å oppnå tilfredsstillande stigning.*

Tussa har vurdert at foreslåtte løysing gir den beste balansen mellom kostnad og nytte. Ein tunnel ned til R2 vil vere om lag 1 km lenger enn tunnelen som er foreslått. Tunnelen vil auke kostnaden med anslagsvis 35-50 mill., gi om lag 50 000 m^3 meir som må transporterast ut, og vil forlenge byggetida med om lag eit halvt år.

> ***Ny kraftlinje og ny trafostasjon***
>
> *Traseen for den nye 132 kV-linja frå Bjørke til Haugen i Ørsta – og ny trafostasjon på Bjørke - er ikkje ein del av denne høyringa. Dette er eit eige prosjekt i regi av Linja/Norconsult. Planlagd tidslinje her er høyringsrunde i 2027 og NVE-vedtak vinteren 2027/28. Samstundes ser vi at det i anleggsøknaden frå Tussa til det nye kraftverket er planlagt plassering både av mellombels og permanent transformatorstasjon.*
>
> *Vi saknar ein grundigare drøfting av samanhengen mellom desse to prosjekta. Det trengst for at vi som høyringspart kan gjere gode vurderingar av natur- og miljøpåverknader ved ulike alternativ. Vi er m.a. opptekne av om Tussa sitt framlegg til plassering av nytt kraftverk med tilhøyrande kablar legg føringar for endeleg val av fjordkryssinga. Her ligg det føre tre-fire alternativ – som ikkje skal bestemmast før i 2027/28.*

I Tussa sin søknad om anleggskonsesjon har vi lagt til grunn Linja sine planar som pr. i dag er konsesjonssøkt til NVE. Tussa har omsøkt både ei permanent løysing som er tilpassa den omsøkte løysinga for ny Bjørke transformatorstasjon og ei mellombels løysing dersom Bjørke transformatorstasjon skulle bli forsinka. Plasseringa av Tussa II kraftverk legg ingen føringar for kva alternativ for fjordkryssing som vert valt i Linja AS sitt prosjekt. Dersom sakshandsaminga for ny linje skulle gi ein anna plassering av Bjørke Transformatorstasjon, må Tussa si løysing tilpassast deretter.

> ***Naturkartlegging***
>
> *Det er ikkje omtalt kva artsgrupper som har blitt ettersøkt. Det vert sagt at det ikkje er funne raudlisteartar, men er sopp, lav og mosar undersøkt? Kva er potensialvurderinga og usikkerheitsvurderinga for raudlisteartar?*

I samband med naturkartlegginga vart det registrert naturtypar, karplanter, mosar, lav, sopp, pattedyr, fugl, amfibiar og krypdyr. Potensial for ytterlagre funn av raudlista artar innanfor desse artsgruppene er vurdert som avgrensa då undersøkingstidspunktet er vurdert som godt. Det må likevel presiserast at førekomst av ein del soppartar kan variere frå år til år, og det kan gå fleire år mellom kvart år enkelte soppartar dukkar opp.

Kartleggingstidspunktet var ueigna for kartlegging av insekt og andre invertebratar og dette er derfor ikkje kartlagt. Det er heller ikkje praksis for eit generelt krav om kartlegging av insekt og invertebratar i samband med denne typen tiltak i norsk forvaltning i dag.

> *Vi meiner naturkartlegginga også burde skildre kva naturtypar som er i området, ikkje berre det som ikkje er funne. Når ein ikkje veit kva som faktisk er av naturtypar og artsmangfald i området og kva verdi dei har i ein regional eller lokal samanheng, vanskeleggjer det ei god lokal naturforvaltning.*
>
> *Dersom det hadde vore gjennomført ein KU, ville ei vurdering av påverknad på fugl innanfor ein rimeleg radius vore inkludert. Dette må også utgreiast.*
>
> *Vi kan heller ikkje sjå at bit- for bit-nedbygging av kvardagsnatur er vurdert.*

Områda som vert påverka av Tussa II kraftverk er kartlagt i samsvar med Naturtyper i Norge (NiN) etter Miljødirektoratets instruks, sårbare og trua artar og framande artar. Dette er gjeldande standard i samband med naturkartlegging i mellom anna kraftverksprosjekt. Det vart identifisert to viktige naturtypar etter Miljødirektoratets instruks, ingen raudlista artar, men fleire framande artar. Sårbare fugleartar vart vurdert i eige notat unntatt offentlegheit som var lagt ved melding om konsesjonspliktvurdering.

> *Om kartlegginga skriv Norconsult (kap. 2 Metode): «Som følge av årstiden var det ikke mulig å gjennomføre en optimal artskartskartlegging av all vegetasjon». Då er ikkje kartlegginga god nok i eit så stort prosjekt.*

Innspelet har blitt lagt fram for Norconsult. Norconsult beklagar upresis formulering, og framheld at meininga var å skrive at kartlegginga ikkje skjedde i blomstringstidspunktet for karplanter for alle artar. Dette var likevel ikkje til hinder for å skilje ut naturtypar eller artsbestemme aktuelle artar. Kartleggingstidspunktet er vurdert som godt. Tussa har likevel vald å få utført ei supplerande kartlegging for å imøtekome høyringsfråsegner.

> *På bilde fig 3.10 i er det vist eit restriksjonsområde knytt til registrert lokalitet av flaummarksskog. Restriksjonsområdet omfattar arealet som er knytt til den registrerte naturtypen, men skal dette gje god meining må ein også ivareta eit noko større naturleg tilhøyrande område, og ikkje minst sikre at ikkje vegbygging eller andre tiltak ovanfor øydelegg det naturlege tilsiget av vatn som lokaliteten er avhengig av.*

Bekken som må leggast om vil bli lagt om på ein slik måte at den renn tilbake i sitt naturlege elveløp oppstraums naturtypelokaliteten.

> *Vi kan ikkje sjå at det nokon stad i søknadsdokumenta er gjennomført ei vurdering etter NML §§ 8-12.*

Vi minner om at det er styresmaktene som har ansvar for å gjere vurdering etter NML §§ 8-12 i samband med godkjenning av DML, ikkje tiltakshavar.

> ***Andre arealinngrep***
>
> *Fig. 3.9 og 3.10 i Detaljplan for natur og landskap viser området nær Tyssefossen og nær den gamle tingstova frå 1600-talet. Her er vi inne i eit kulturlandskap. Er det nødvendig med ein midlertidig veg langs elva? Eller kan det vere nok med tilkomst ovanfrå, der det skal vere eit mellomlager av steinmasser (brun strek)? Det bør i alle høve sikrast at det vert reetablert eit naturleg vegetasjonsbelte/kantvegetasjon langs elva.*

Det vil periodevis bli omfattande massetransport frå kraftverksportalen til mellomlageret på Flotane og vidare ut på offentleg veg for vekktransport. For å oppnå tilstrekkeleg god flyt i trafikken er det ein fordel med to vegar inn/ut av mellomlageret. Alternativet er breiare veg inn til portalen og mellom portalen og mellomlageret. Tussa si vurdering er at dette vil kan medføre større inngrep då denne vegen ligg i sidebratt terreng som medfører ytterligare utfylling.

På biletet fig 3.9., jf. bilde fig 3.10, ser vi at all kantvegetasjon er fjerna langs elva. Dette er i strid med vassressurslova §11.

Tussa har ikkje hatt befatning med fjerning av kantvegetasjonen langs elva. Det ligg i dag ein anleggsveg inntil elva, med liten plass til kantvegetasjon mellom veg og elv. Etter tiltaket vil denne vegen flyttast lenger frå elva, slik at det vert betre plass for kantvegetasjonen å få etablere seg.

Naturrestaurering er eit fagfelt, og til dette viktige arbeidet bør Tussa leige inn kompetente fagfolk i gjennomføringsfasen eller sjå til at den utførande har fått tilstrekkeleg informasjon. Det er ikkje nok med ei lærebok i maskinhuset.

Det finst uønska framandartar fleire stader i tiltaksområdet. Norconcult beskriv også her godt korleis desse skal handterast. Men berre der det vil bli inngrep. Dette vert for defensivt. Når maskinane og reiskapen er der, kvifor ikkje yte litt ekstra for å demme opp for at ikkje parkslirekne og andre svartlista artar spreier seg utover på Bjørke?

Tussa vil ha fokus på god istandsetting og revegetering av alle påverka areal og forsvarleg handtering av framande artar på dei areala der Tussa gjer inngrep. Tussa vil også vurdere å gjere tiltak mot framande artar utover areal som vert direkte påverka der dette er praktisk og rasjonelt, men kan ikkje binde seg til eit omfang av dette.

Volda kommune:

1. *Kommunen ber om at terrenginngrep vert avgrensa mest mogleg og at føringar og krav til gjennomføring vert følgt opp i anleggsperioden. Det bør gå betre fram korleis skjeringar, fyllingar og synlege konstruksjonar skal avsluttast og revegeterast, spesielt er dette mangelfult for tiltak ved portalområdet nede i bygda. Fotomontasjar/illustrasjonar bør vise situasjon både under anlegg og etter istandsetting. Kommunen føreset at alle mellombelse tiltak vert fjerna og terrenget istandsett i samsvar med detaljplanen etter avslutta anlegg.*

Endeleg utforming av portalbygget og området rundt portalen er ikkje ferdig planlagt. Desse planane vil verte ettersendt til NVE før arbeidet settast i gang. Mellom anna er det ei føresetnad rundt parkering for turgåarar som vil krevje involvering av Volda kommune. Innsendt dokumentasjon syner prinsippet korleis Tussa ser for seg området til slutt, men konkrete tilpassing/tilstelling av terrenget må detaljerast nærare.

2. *Eventuelle stiar/traséar som vert råka må sikrast gjennom mellombelse omleggingar. Då fjellområdet er attraktivt også blant andre enn lokalbefolkninga, er det viktig med god informasjon i kart om omleggingar av stinett og område som vert utilgjengelege i anleggstida.*

Dette er føresett i DML og vil verte utført.

3. *Det må kome tydeleg fram kva jordbruksareal som vert mellombels omdisponert. Ved tilbakeføring av dyrkajord er det svært viktig at kunnskapen i rettleiarane det er vist til, vert formidla til og brukt av utøvande entreprenør. Det må beskrivast kva som skal gjerast dersom ein skadar eller i etterkant oppdagar at drenering i jordbruksareala er skada. Det er vidare viktig at grunneigarane ikkje misser tilgangen til teigane side. Det må difor sikrast at utforminga gjev tilstrekkelege av- og påkøyrsler til terreng langs vegen, i samråd og semje med grunneigarane.*

Planlagd bruk av jordbruksareal er vist i arealbruksplanar. Det vil vere viktig at tilstelling vert utført av kompetent personell og i samråd med miljørådgjevarar og grunneigar. Skadar eller ulemper som vårt tiltak er ansvarlege for vil verte utbetra eller erstatta.

4. *Ut frå omfanget av massar som skal transporterast ut av området er det nødvendig med eit ekstra fokus på at transportløysingar for uttransportering av massar vert planlagde slik at*

belastninga på lokalsamfunnet vert minst mogleg og at omsyn til støy, trafikksikkerheit og mjuke trafikantar vert følgt opp i periodar med høg transportaktivitet.

Det tek Tussa til vitande. Sjå også kommentarar til høyringsutspela til Bjørke Grendalag om planlagde tiltak og oppfølging.

5. *Kommunen føreset at det vert gjennomført nødvendige støyreduserande tiltak, som mellom anna tilpassing av arbeidstider, tekniske og praktiske løysingar, og god dialog med berørte naboar. Ved eventuell massetransport langs fv. 5892 i Skjåstaddalen må det utførast eiga støyvurdering og sikre tiltak for berørte naboar.*

Tussa planlegg både støymåling i anleggsområdet og anleggspesifikke tilpassingar for å redusere støyulemper. Det er ikkje planlagt støymålingar og støyvurderingar for transporten langs offentleg veg. Tussa vil kunne mellombels plassere ut støymålarar langs vegen for å dokumentere støyomfang, men har på noverande tidspunkt ikkje planlagt dette.

6. *Kommunen meiner det er viktig at detaljplanen vert følgt opp gjennom tett dialog i anleggsfasen og at sluttrapport dokumenterer at anlegget er bygd i samsvar med konsesjon og godkjent detaljplan.*

Det tek Tussa til vitande.

7. *Kommunen vil peike på at viss massetransporten frå Bjørke gjennom Skjåstaddalen vil påføre vegen belastningar den ikkje er dimensjonert for, må vegen oppgraderast. Sidan desse belastningane må sjåast som ein del av anlegget - men òg for Fv60 - er det bra at Tussa, fylkeskommunen og grunneigarane er i dialog om korleis dette skal handterast og dekkast.*

Vegen vert nytta etter forutsetningar gjeve frå vegeigar, i dialog med grunneigarar og naboar. Tiltak er beskrive i kommentarar til høyringsfråsegna frå Bjørke Grendalag.

8. *Kommunen vil oppmode både Tussa og NVE om å bruke kabel og ikkje fjordspenn. Både visuelt og i forhold til tryggheit og beredskap, er kabel å føretrekkje. Visuelt er det òg viktig at trafostasjonen ved Tyssefossen blir trekt eit stykke vekk. Det visuelle er viktig både for lokalbefolkinga og turistar, og må takast på høgste alvor, sidan Hjørundfjorden er registrert som "utvald kulturlandskap".*

Tussa tek med seg innstillinga frå kommunen. Linje-prosjektet er eit uavhengig prosjekt som vil kome på eiga høyring og vert handsama seinare. Tussa har jobba for at innspela frå naboar, interesseorganisasjonar og andre høyringspartar har blitt svart opp og greidd ut i sine saksdokument. Løysing på ny linje vil til sist verte bestemt av NVE.

Statsforvaltar

Midlertidige anleggsområde bør fotodokumentarast før oppstart slik at tilbakeføring og revegetering blir så likt opprinneleg naturtilstand som mogleg.

Tussa vil fotodokumentere områda før oppstart.

Feltkartlegging vart gjennomført 2. oktober 2024. Ut i frå at dette er forholdsvis seint på året, ber vi NVE vurdere å påleggje konsesjonæren og gjennomføre ein supplerande

naturtype/tilleggsskartlegging for tiltaksområda. Ut i frå vedlagte kart (figur 8 og 10) i «Befaringsnotat frå Tussa kraftverk» av Norconsult, er vi usikre på om areala på mellombels riggområde R2 og R3 faktisk er kartlagt. Statsforvaltaren ønskjer tilbakemelding på dette.

Etter avklaring med biologane som utførte feltkartlegginga 2.oktober 2024 framheld dei at kartleggingstidspunktet er vurdert som godt for bl.a. naturtypar, mosar, lav, karplanter og sopp. Tussa vil likevel ikkje vente på NVE si vurdering av kunnskapsgrunnlaget og har bestilt ei supplerande kartlegging for tiltaksområdet slik at dette ikkje skal vere eit omtvista tema.

Utførde kartlegging dekkjer R3 i si heilheit og halvparten av R2 som er planlagd utnytta. 3,5 daa av ca. 135 daa er ikkje kartlagt. I supplerande kartlegging vil resterande del av R2 også verte kartlagt.

Det er ønskeleg med bruk av ekstern fagperson med kompetanse innen hydromorfologi ved endring av bekkeløp. Kantvegetasjonen må ivaretakast og i tilfelle reetablerast der denne vert fjerna. Både endring av bekkeløp og fjerning av kantvegetasjon er søknadspliktige tiltak som skal handsamast av Statsforvaltaren. Kulvertar og røyr må anleggjast slik at dei ikkje vert eit vandringshinder for vasslevande organismar.

I samband med omlegginga av bekkeløp vert det nytta sivilingeniør med spesialkompetanse innan overflatevatn. Toppdekke frå bekkekantar vil bli tatt vare på og brukt i samband med istandsetting og revegetering. Det vil bli sikra at kulvertar og røyr vert liggande slik at det ikkje vert vandringshinder.

Endring av bekkeløp er i utgangspunktet søknadspliktig etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Forskrifta sin §1 andre ledd seier likevel at dette ikkje gjeld for tiltak som krev konsesjon etter vassdragsreguleringslova eller vassressurslova. Tussa II kraftverk har konsesjon etter vassdragsreguleringslova gjennom gjeldande konsesjon til Tussa kraftverk. NVE må avklare om det er behov for søknad etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag for bekk som må leggast om i samband med bygging av Tussa II kraftverk. Dette gjelder Stigrova forbi portalbygget.

Det vil bli søkt om fjerning av kantvegetasjon etter vassressurslova §11 for vegetasjonen langs Stigrova som vil bli berørt av tiltaket.

Innafor planområde er det registrert framande artar med stor spreiingspotensiale. Det viktigaste tiltaket er å forhindre vidare spreiing, og vi forventar at tiltakshavar har stort fokus på dette i sin internkontroll.

I Tussa sin Miljøoppfølgingsplan er det teke omsyn til at det må gjerast tiltak for å hindre vidare spreiing. Tussa vil og vurdere om det er rasjonelt å bidra til å fjerne svartlista artar, sjølv om ikkje prosjektet direkte røyver ved dei.

Det er positivt at gamle inngrep i landskapet etter forrige utbygging skal restaurerast og istandsettast, og vi forventar at nye mellombelse område også vert tilbakeført mest mogleg likt opprinneleg naturtilstand.

Det tek Tussa til vitande.

Mattilsynet

Vi har ingen konkrete innspel eller merknader. Så langt vi kan sjå, er våre forvaltningsområde ivaretekne.

Det tek Tussa til vitande.

Grunneigarar av gnr./bnr. 235/1-6:

> ***Historisk grunnlag og tidlegare endringar***
> *Oreigningsskjønet frå 1919 og seinare avtalar bygde etter det vi kan sjå på ei konkret utbyggingsløysing med kraftstasjon på Tyssemyrane, røyrgate i Bjørkeberget og bestemte tekniske løysingar og inngrep slik dei var planlagde på det tidspunktet*
> *(...)*

Tussa har hatt ein open og god dialog med Grunneigarane av gnr./bnr. 235/1-6 om gjeldande privatrettslege avtalane frå tidlegare tider og kva desse faktisk inneber. Dei privatrettslege forholda vert ikkje handtert direkte i DML. Det overordna prinsippet er likevel Tussa Energi disponera fallrettane og har høve til å utnytte desse etter eige skjøn, såframt det gjerast etter gjeldande konsesjonar. Det understrekast også at dagens Tussa kraftverk skal driftast vidare etter endt anleggsperiode.

> ***Tussa II kraftverk – prosjektet sitt omfang***
> *Det planlagde Tussa II-prosjektet framstår etter vårt syn ikkje som ordinær rehabilitering eller oppgradering av eksisterande anlegg, men som etablering av eit nytt kraftverk (...)*
>
> *Det går samtidig fram at eksisterande kraftverk skal oppretthaldast og vere i drift gjennom heile utbyggingsperioden. Etter vårt syn understøttar dette at prosjektet i realiteten har karakter av ei vesentleg ny utbygging, og ikkje berre rehabilitering eller modernisering av eksisterande anlegg.*
>
> *Vi stiller derfor spørsmål ved om tiltaket er vurdert for snevert ved konsesjonspliktvurderinga, jf. Vassressurslova § 3 og 8 samt vassdragsreguleringslova § 3.*

Tussa har bedd NVE om å vurdere om det planlagde anlegget er konsesjonspliktig og fekk vedtak datert 13. juni 2025 med ei vurdering etter § 3 at tiltaket "ikkje vil føre til nye ulemper eller skadar for allmenne interesser av eit slikt omfang at det er konsesjonspliktig".

Tussa har teke den vurderinga til etterretning, og jobba vidare med planlegginga med det som bakgrunn.

> ***Manglande varsling og medverknad***
> *Etter det vi kan sjå vart førespurnad om konsesjonsvurdering utarbeidd av Tussa Energi med siste revisjon 10.03.2025. Førespurnad vart oversendt NVE og sendt på høyring same dag. Det er NVEs vurdering av saka ikkje er så omfattande at kunngjering og brei offentleg høyring er nødvendig.*
> *(...)*

Vassdragstiltak må vurderast som konsesjonspliktige tiltak etter § 8 dersom dei medfører nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget. Etter vårt forståing er det vurderinga av utnytting av vassressursen som er spørsmålet NVE skal ta stilling til i konsesjonspliktvurderinga, og at det er såleis interesseorganisasjonar og offentlege instansar som har fått denne til høyring.

> ***Massetransport og endra konsekvensbilete***
> *I førespurnad om konsesjonsvurdering har Tussa opplyst at overskotsmassar frå tunnelarbeida i hovudsak skal transporterast sjøvegen via Tysseøyra, og at massetransport på veg dermed vil vere avgrensa.*
> *(...)*

Vi ber om at ovanfornemnde plan for massehandtering vert lagt til grunn som bindande føresetnad i ei eventuell anleggskonsesjon

Etter vår forståing var konsesjonspliktvurderinga ei vurdering av utnytting av vassressursen og om den endra utnyttinga medførte vesentlege ulemper for allmenne interesser. Dei mellombelse ulempene tilknytt utbygginga og vurdering av dei konkrete permanente inngrepa som er planlagde vert vidare handsama i av NVE i DML. Bortfall av konsesjonssøknad har medført ei meir omfattande offentleg høyring med lengre høyringsfrist, for å sikre at alle med interesser og innspel i området har høve til å uttale seg til utbygginga.

Tussa jobbar for å ha moglegheit til å transportere ut massar begge vegar, og meiner dette vil vere den løysinga som gir lågast risiko, ei betre fordeling av ulempene og sikrar massar til fleire samfunnsnyttige tiltak (vegbygging, industriareal, fotballbaner etc.).

Det er vidare opplyst
"Tussa si oppfatning er at konfliktnivået er lavt og ingen har signalisert at dei er mot prosjektet"

Vi legg til grunn at desse opplysningane har vore ein del av avgjerdsgrunnlaget ved vurdering av konfliktnivå og konsesjonsplikt.

Tussa har framleis inntrykk av at konfliktnivået er lågt, men har forståing for at transporten i Skjåstaddalen har endra noko av forutsetninga for prosjektet for innbyggarar på Bjørke og i Skjåstaddalen. Vi vil likevel strekke oss langt i dialog med dei lokale om gode tiltak og korleis gjennomføre transporten på best mogleg vis. Aktuelle / gjennomførte tiltak er:

- Fylkeskommunen forsterkar vegen før oppstart
- Utviding av møteplassar i Skjåstaddalen, eventuelt også lage nye
- Oppgradering av vegen og bru frå Bk8/40 til Bk10/50.
- Oppgradering av Åkrevegen
- Etablering av gatelys på kommunale vegar på Bjørke
- Forbetre siktforhold i Skjåstaddalen
- Jamnleg dialog med Grendalaget om prosjektet, forslag til forbetringar og formidling av innspel frå lokale

Ekspropriasjon og nødvendighetsvurdering
Etter oreiningslova § 2 andre ledd kan ekspropriasjon berre skje dersom tiltaket "tvillaust er meir til gagn enn skade". Dette inneber etter vårt syn også eit krav om at inngrepa må vere nødvendige, og at mindre inngripande alternativ må vurderast reelt. Vi kan ikkje sjå at det er tilstrekkeleg vurdert om ønskja effektauke kunne vore oppnådd gjennom ombygging og modernisering av eksisterande kraftverk og eksisterande vassvegar, utan etablering av nytt kraftverk og omfattande nye inngrep.

Det er rett at ikkje alle vurderingar og alternativ er framlagt i ei konsesjonspliktvurdering eller i DML, det fell utanfor det som er hensikta med dei aktuelle søknadane. Om NVE ønskjer ytterlegare vurderingar knytt til vurderte alternativ som eit beslutningsgrunnlag, vil vi naturlegvis utarbeide dette. Om grunneigarar, eller andre interessentar, ønskjer innsikt i vurderte planar, kan dei ta kontakt med Tussa.

Vi omtalte vårt "Alternativ 0" i det opne informasjonsmøtet på Bjørke 9. april 2026, som var vårt hovudalternativ til Tussa II, nemleg oppgradering og levetidsforlenging av eksisterande Tussa kraftverk. Dette tiltaket ville kosta om lag 540 mill. kr, og hadde gitt Tussa ein kraftstasjon der effekten var auka frå 56 til 70 MW. Dei mest vesentlege og usikre kostnadane i dette prosjektet vil vere tap av produksjon, då kraftverk i lengre periode ikkje vil vere i drift. Eksisterande vassvegar hadde blitt rehabilitert og brukt opp att, då det ikkje er praktisk og økonomisk rasjonelt å utvide tunneltverrsnitt og innstøypt sjakt. Generelt betalar ein då relativt mykje for å få ei marginal oppgradering, men vil likevel vere bunden av tekniske løysingar frå 60-talet.

Utbygginga av Tussa II blei difor vurdert å vere den totalt sett beste løysinga. Dette er også løysingar som andre kraftselskap vel å gjennomføre når dei står framfor tilsvarande utfordringar, nemleg å bygge

heilt nytt og moderne anlegg ved sidan av det gamle medan det gamle anlegget er i drift og produsera straum medan det nye byggast.

> *Vi stiller også spørsmål ved den samfunnsmessige nytten av tiltaket sett opp mot inngrepa sitt omfang. Slik prosjektet er beskrive framstår hovudføremålet i stor grad å vere auka effektkapasitet og effektkøyring, snarare enn vesentleg auke i samla årleg energiproduksjon.*

Auka installert effekt frå regulerbar vasskraft er i aller høgaste grad etterspurt i dag. I den grøne energiomstillinga som Noreg og Europa står i, er det vindkraft og solkraft som er venta å stå for den største andel av ny energiproduksjon etterkvart som energibehovet aukar og fossile energikjelder skal fasast ut. Då vil tilgang på regulerbar effekt frå magasinverk vere essensielt for straumforsyninga i periodar der vind og sol har låg produksjon.

> *Vidare kan det etter vårt syn ikkje leggjast til grunn at ekspropriasjonsgrunnlag etablert i 1917 og skjøn frå 1919 automatisk gir heimel for nye tiltak med vesentleg anna omfang, teknologi, effektkapasitet og belastningsprofil enn det som opphavleg vart vurdert.*
>
> *Det må vurderast konkret om dagens tiltak ligg innanfor rammene av tidlegare rettar og ekspropriasjonsgrunnlag, eller om prosjektet i realiteten representerer eit nytt tiltak som krev ei sjølvstendig vurdering av ekspropriasjonsvilkåra.*

Fallrettane blei erverva på denne tida, og skjønet fastsette erstatninga for dette. Sjølv om det på den tida var planlagt eit kraftverk med ei anna utforming og skjønet også omtalte erstatningar for dette i same prosess, er fallrettane ein varig rett som er uavhengige av korleis anlegget fysisk er planlagt.

> ***Støy, belastningar og konsekvensar i anleggsperioden***
> *Vi viser til støyvurdering for anleggsfasen utarbeidd av Norconsult datert 09.05.2025. Rapporten stadfestar omfattande og langvarige anleggsarbeid, mellom anna tunneldrift, boring, pigging, massetransport, handtering og sortering av massar samt drift av mellomlager og riggområde (...)*
> *Etter vårt syn vil dei samla belastningane kunne medføre skade og negativ påverknad på allmenne interesser, og det må derfor gjerast ei konkret og samla vurdering av prosjektet sine verknadar sett opp mot tiltaket sitt omfang, varigheit og belastning for lokalsamfunnet over tid. Vi kan heller ikkje sjå at det ligg føre tilstrekkeleg konkrete eller bindande vurderingar av driftstider, avgrensingar for nattarbeid, transportomfang eller andre avbøtande tiltak sett opp mot prosjektet sitt storleik og varigheit.*
>
> *(heile avsnittet er ikkje sitert)*

Tussa har vore opne på at no skal vi som nabo til innbyggjarane på Bjørke til med eit stort prosjekt, og at det vil medføre mellombelse ulemper i byggefasen.

Som det går fram av støyvurderinga, vil prosjektet innebere perioder med støyande anleggsarbeid. Støyvurderinga gir eit bilete av kva forventa påverknad i anleggsperioden, saman med eit sett med moglege tiltak om dei faktiske støynivåa kjem på tilsvarande nivå. Fyrst når dei konkrete ulempene vert kartlagt, må det vurderast kva tiltak som må gjennomførast. Dette for at ein ikkje skal legge inn restriksjonar på førehand som viser seg unødige eller ineffektive.

Tussa meiner at den samla belastninga er vurdert på eit nivå som er i tråd med vanleg praksis for denne typen anleggsprosjekt, og at naudsynte detaljering og avbøtande tiltak vert handtert i gjennomføringa i samråd med utførande entreprenør, myndigheiter og interessentar/naboar.

> *I detaljplan for miljø og landskap er det oppgitt at 18 bustader på dagtid og 23 bustader på natt kan oppleve støy over tilrådde grenseverdiar, medan det i støyvurderinga (vedlegg 5) er oppgitt høvesvis 3 og 8 bustader. Vi ber om at Tussa gjer greie for kva som er korrekt, samt kvifor det ligg føre ulike opplysningar i saksdokumenta.*

Vi ser at det har skjedd ein feil og at detaljplanen baserer seg på ein tidlegare versjon av støyvurderinga med andre føresetnadar enn det endelege tiltaket legg til grunn. Det korrekte er at det er 3 bustadar på dag og 8 bustadar på natt som kan oppleve støy over gjeldande grenseverdiar.

Kalneset AS:

Fjellstabilitet og rasfare
Det planlegges sprengning av utløpstunnel gjennom et fjellparti over Kalneset med kjent rasproblematikk.
Vi kan ikke se at det foreligger en tilstrekkelig vurdering av:
• hvordan sprengningsarbeidene vil påvirke fjellstabiliteten
• risiko for steinsprang og større ras
• mulige konsekvenser for omkringliggende områder
Det fremstår som at vurderingen i hovedsak bygger på tiltakshavers egne opplysninger, uten en tilstrekkelig uavhengig vurdering av risiko.

Tussa har fått utarbeidd ingeniørgeologiske vurderingar av bergkvalitet og skredfarevurderingar. Det er ikkje avdekt at planlagd utløpstunnel vil medføre auka skredfare i samband med driving av tunnelen. Det blei dreven ein vegtunnel gjennom fjellmassivet mot Kalneset i 2009 utan at vi er kjent med at det medførte skredhendingar. Uttale frå ingeniørgeolog i Norconsult:

«Rystelser fra tunnelsprengningen vil være på et nivå som ikke påvirker/forverrer eksisterende bergmassekvaliteten (oppsprekning). I verste tilfelle kan sprengningsrystelser utløse nedfall i helt løst berg, som står på nippet til å ramle ned. Det er etter min mening lite sannsynlig at dette vil skje – og om det skjer så dreier det seg i så fall om fremskyndelse av at nedfall/ras som allikevel, grunnet naturlige prosesser, ville gått litt senere.»

Ut i frå ingeniørgeologen sine vurderingar er det difor ikkje greia ut noko vidare rundt skredfare i området som følgje av tunneldrivinga.

Tilkomst og beredskap
Kalneset er avhengig av:
- *hovedtilkomstvei*
- *nød-/beredskapsvei via Kleiva*

Begge disse veiene er knyttet til det aktuelle fjellpartiet.
Vi kan ikke se at konsekvenser knyttet til:
- *bortfall av tilkomst*
- *redusert fremkommelighet*
- *svekket beredskap*

er tilstrekkelig vurdert.
Dette er forhold med direkte betydning for sikkerhet og bruk av området.

Tussa planlegg ikkje å gjere seg nytte av hovudtilkomstvegen frå Leira i dette prosjektet. Tunnelen og utslaget i fjorden vert i si heilheit bygd frå tunnel-sida.

Teknisk infrastruktur
Vannforsyning og øvrig infrastruktur krysser områder som kan bli direkte påvirket av tiltaket.

Det fremstår ikke som at risiko for skade på denne infrastrukturen, eller konsekvenser av bortfall, er tilstrekkelig vurdert.

Det er viktig å avdekke infrastruktur i nærleiken av planlagd tunnelutslag, slik at det kan gjerast tiltak for å sikre denne. Utslaget er planlagt i 2028, og Tussa vil gjennomføre påvising av infrastruktur i dialog med grunneigarar på Kalneset slik at relevant infrastruktur vert avdekt og teke omsyn til i planlegging og gjennomføring av tiltaket.

> ***Sjøområde, biologisk forhold og bruk***
> *Tiltaket innebærer både økt utslipp av ferskvann til sjø og transport av masser med lekter i nærområdet.*

Utsleppet av ferskvatn i sjøen vil vere som før, men noko meir konsentrert i tid.

> *Videre vil lektertrafikk kunne medføre bølgepåvirkning med risiko for skade på flytebrygger, kai og båter.*

Tussa vil utbetre eller erstatte dokumenterte skader som kan førast tilbake til prosjektet.

> ***Rettigheter og eksisterende bruk***
> *Det foreligger rettigheter fastsatt gjennom jordskiftesak hvor tiltakshaver er part. Kalneset as har eiendommer og veiretter på Åkersåsen. Vi kan ikke se at disse rettighetene, eller hvordan tiltaket kan påvirke etablerte bruksforhold, er tillagt vekt i NVEs vurdering.*

Tussa har i dag bruksrett på vegen og rett til å forlenge denne i utmarka. Eventuelle ytterlegare rettar som vil vere naudsynt vil verte innhenta frå aktuelle Grunneigarar.

> ***Vurdering av beslutningsgrunnlaget***
> *Samlet sett fremstår det som at flere forhold med direkte betydning for risiko, sikkerhet og konsekvenser ikke er tilstrekkelig utredet.*
> *Dette gjelder både:*
> - *forhold av betydning for berørte eiendommer*
> - *forhold av betydning for natur og miljø*
>
> *Etter vårt syn tilsier dette at beslutningsgrunnlaget ikke er tilstrekkelig.*

Tussa ser ikkje at det er påpeika forhold som tilsei at beslutningsgrunnlaget for NVE ikkje er tilstrekkeleg.

Morten Sundal (gnr./bnr. 235/25):

> ***Støy***
> *Den svært korte avstanden mellom bustad og anleggsområde inneber etter mitt syn ein heilt særskilt situasjon, der det er særs krevjande å overhalde gjeldande retningslinjer for støy i anleggsfasen.*
> *Støyvurderinga som er lagt fram, stadfestar dette. Det går fram at:*
> - *fleire bustader vil kunne få støy over anbefalte grenseverdiar*
> - *det er risiko for overskriding av grenseverdiar både dag og natt*
>
> *Særleg alvorleg er dette i lys av at bustaden min ligg heilt opp mot anleggsområdet, og at soverom er direkte eksponert.*

Bustaden til Sundal er den husstanden som kan verte mest råka av støy i anleggsfasen. Det vil difor verte tilbode å få montert opp støymålarar som overvakar støyen, og det vert etablert støyvollar som tiltak for å redusere ulempene. Vidare tiltak vil verte vurdert når ein får dokumentert omfanget av ulemper.

Metode og usikkerheit i berekningane
Det går fram av støyrapporten at berekningane:
- *er baserte på ekvivalente (gjennomsnittlege) støynivå*
- *skal forståast som grove estimat*
- *kan avvike betydeleg frå reelle nivå, både oppover og nedover*

Etter mitt syn er dette ein vesentleg svakheit i vurderingsgrunnlaget.
I praksis vil støy frå anleggsarbeid vere sterkt varierande, med:
- *sprenging*
- *pigging*
- *tungtransport*

Slike aktivitetar gir støytoppar som i avgrensa grad vert fanga opp i gjennomsnittsbetraktningar, men som har stor betydning for opplevd støy og særleg for søvnforstyrring.

Bustaden vert nytta som heilårs bustad med støyfølsom bruk i alle soverom som vender direkte mot anleggsområdet. Dette omfattar også barn i skulealder med behov for stabile og forsvarlege søvnforhold.

Tussa vil redusere ulempene for naboar så mykje som råd, men vedkjenner at støy kan verte ei ulempe. Støyvurderingane er utarbeidd på oppdrag frå Tussa nettopp for å danne eit bilete av kva ulemper som kan forventast, og det er planlagt tiltak deretter. Støyvurderingar er likevel ei teoretisk øving, og først når anlegget er i gang og ein får dokumentert målingar, kan ein sei kor store ulempene er og om dei er innanfor det som relevante rettleiarar tilsei (T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging).

Nattarbeid
Det er opplyst at det er planlagt nattarbeid i delar av prosjektet.
Samtidig viser støyvurderinga at:
- *fleire bustader kan få støy over gjeldande nattgrense (45 dB)*
- *alternativ overnatting kan bli aktuelt*

Etter mitt syn framstår dette som uforeinleg med eit forsvarleg bumiljø, særleg med tanke på at mine soverom vender direkte mot anleggsområdet og skal nyttast til kvile og søvn.

Det er planlagt med nattarbeid når tunneldrivinga er kome lenger inne i fjellet. Støyulempene vil verte fulgt opp, og om ein overskrid støyverdiar frå retningslinjene må vidare tiltak verte vurdert.

Avbøtande tiltak – avgrensa effekt
Det går fram av støyrapporten at føreslåtte tiltak som støyvoll:
- *har liten eller ingen merkbar effekt for nærliggande bustader*

Dette inneber at tekniske avbøtande tiltak i praksis er avgrensa, og at belastninga i stor grad må handterast gjennom administrative tiltak.

Tussa er einige i at den teoretiske støyvollen indikert i støyrapporten framstår å ha liten effekt på støyulempene. Tussa vil understreke at rapporten er ein teoretisk studie, og fyrst ved praktisk utføring og måling vil ein få dokumentere ulempene og må vurdere om gjennomførte tiltak er tilstrekkelege eller om ytterlegare tiltak er naudsynt. Eksempel på ytterlegare tiltak kan vere:
- Heving av støyvollar.
- Støydemping på topp av vollar

- Utskifting av utstyr (ventilasjonsvifter, anleggsmaskiner)
- Omlegging av anleggstrafikk
- Tilpassing av arbeidstid
- Tiltak på bustad for å redusere støyulemper
- Alternativ overnatting/bustad

Dette må vurderast nærare når dei konkrete konsekvensane er påvist.

Samla vurdering
Slik eg vurderer det, viser den framlagde støyvurderinga at:

- *det er reell risiko for overskriding av støygrenser*
- *berekningane har vesentleg usikkerheit*
- *effektive avbøtande tiltak i liten grad er dokumentert*

I tillegg kjem den heilt spesielle situasjonen med nærleik til bustad og direkte eksponering av soverom.
Dette gjer at situasjonen framstår som meir belastande enn det som normalt vert lagt til grunn i slike vurderingar.

Behov for strengare vilkår
Eg ber om at NVE legg avgjerande vekt på desse forholda, og vurderer å stille strengare vilkår til gjennomføringa, herunder:

- *krav om dokumenterte støyberekningar på fasadenivå for næraste bustader*
- *særskilt vurdering av innandørs støy i soverom*
- *avgrensing eller forbod mot nattarbeid i nærleiken av bustader*
- *klare grenseverdiar med krav om stans i arbeid ved overskriding*
- *konkrete krav til plan for handtering av situasjonar der støy ikkje kan reduserast tilstrekkeleg*

Tussa vil halde fram med at støyulempene er tilstrekkeleg dokumentert i noverande fase, og har lagt til rette for ytterlegare tiltak dersom ulempene skulle overskride relevante krav i rettleiarar T-1442.

Stig Moltumyr (gnr./bnr. 233/2):

> *Vi er begge knytte til eigedomen der det er planlagt riggområde, om lag 6,4 dekar innanfor vår eigedom, merka R2 i delområde 2 i detaljplan for miljø og landskap. Vi er knytte til området som grunneigar, forpaktar, drivar og brukarar av beite- og kulturlandskapet. Vi vil med dette oppdatere vårt innspel etter synfaring med Tussa Kraft AS.*

Tussa legg med dette til grunn at siste innkomne høyringsfråsegn erstattar den fyrst innkomne høyringsfråsegna. Påfølgande aktivitet etter synfaringa med Moltumyr konkluderte med at Tussa ikkje vil gjere seg nytte av arealet R2 på gnr./bnr. 233/2. Tussa vil oppdatere arealbruksplanen i etterkant av høyringsfasen der dette arealet ikkje er med. Fråsegn direkte knytt til Moltumyr sin andel av R2 vert difor ikkje vidare kommentert.

Tussa vil påpeike at resterande del av arealet R2 berre vil verte nytta til mellomlager av massar.

> *Det er heller ikkje dokumentert at hjortetrekk, beiteområde og brunstområde i R2-området er systematisk kartlagt. Frå lokal bruk og observasjonar er området kjent som trekk- og beiteområde for hjort, og vi ber om at dette vert undersøkt nærare før inngrep vert godkjent. Etter vår vurdering er det avgjerande at kartlegginga skjer i rett område og til rett tid på året, slik at både fugleliv, hjorteaktivitet, fuktmark/myr, maurtuer og hydrologi vert vurdert konkret.*

Områda som vert påverka av Tussa II kraftverk er kartlagt i samsvar med Naturtyper i Norge (NiN) etter Miljødirektoratets instruks, sårbare og trua artar og framande artar. Dette er gjeldande standard i samband med naturkartlegging i bl.a. kraftverksprosjekt. Bruken av R2 vil gjelde mellombels i anleggsfasen og området vil tilbakeførast etter at anleggsperioden er avslutta.

Vurdering frå Norconsult sin biolog som har gjennomført tidlegare NiN kartlegging i området:

"Det planlagte rigg- og lagringsarealet overlapper med et område som ble kartlagt etter Miljødirektoratets instruks av Norconsult i 2024, og det ikke-kartlagte området fremstår derfor i praksis som en forlengelse av dette området på kun noen titalls meter. Den kartlagte delen generelt består av en fuktig løvskogdominert ås med bjørk, rogn, osp og einer, og et bunnsjikt preget av vanlig forekommende moser, gras, urter og bregner. Det fantes derimot enkelte naturelementer som eldre og døde bjørketrær, men uten at dette ga utslag i registrering av naturtyper eller truede arter i 2024. Erfaringene fra feltarbeid og nyere flybilder viser at særlig den sørlige delen av rigg- og lagringsarealet har et relativt sparsomt tresjikt. Dette vurderes å ha sammenheng med eksisterende 22 kV kraftledning og skogsvei like sør for området, som har bidratt til et mer åpent preg og liten utvikling av eldre skogselementer.

Noe lenger nord i rigg- og lagringsarealet kan det muligens forekomme enkelte eldre bjørketrær, som i så fall vil måtte hogges i forbindelse med tilrettelegging av arealet. Rigg- og lagringsområdet generelt er imidlertid allerede delvis påvirket av inngrep, blant annet ved at det går en liten skogsvei gjennom området frem til en mindre hytte. Samlet sett vurderes det som lite sannsynlig at det ikke-kartlagte arealet har forvaltningsinteressante arter eller naturtyper, da området i praksis utgjør en forlengelse av den kartlagte åssiden hvor det ikke ble påvist spesielle naturtyper eller artsfunn.

Det er derimot en klar forutsetning at den tilgrensende myrlokaliteten mot vest holdes helt utenfor tiltaksområdet. Det bør derfor iverksettes tiltak for å unngå direkte og indirekte skade på myrområdet, spesielt med tanke på forurensning og avrenning. Med denne avgrensningen vurderes kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig for å ta stilling til bruk av området som rigg- og lagringsareal, uten behov for ytterligere detaljkartlegging."

Med vennleg helsing

Arild Høydal
Tussa Energi AS