



Statens vegvesen

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT
(NVE)

Postboks 5091 Majorstua

0301 OSLO

Behandlande eining:
Transport og samfunn

Sakshandsamar/telefon:
Torbjørn Hasund / 93004685

Vår referanse:
24/82696-6

Dykkar referanse:
202305721-42

Vår dato:
19.05.2026

Svar – høyring av søknad om konsesjon for bygging av Re Energi kraftverk i Storelva i Gloppen kommune, Vestland fylke

Vi viser til brev datert 10.02.2026. Vi viser og til våre merknader til melding med forslag til utgreiingsprogram.

Bakgrunn

NVE har fått søknad frå Re Energi AS om løyve til bygging av Re Energi kraftverk. Vassveg skal gå i tunnel under E39. Det er tenkt nye og utvida bruk av avkøyrslar, og det er tenkt deponi langs E39. Kraftverket er planlagt tilknytt overliggande nett med ein 132 kV kabel til transformatorstasjonen på Reed. Kabelen er planlagt lagt saman med avløpstunnelen.

Statens vegvesens merknader til søknad om konsesjon

Bakgrunn

Det er grunn til å påpeike at tiltaket vil ha tett nærføring til ein europaveg, som har ei sentral rolle for transport og samferdsle nasjonalt og i regionen. Det er behov for utbetring av E39 mellom Byrkjelo og Reed. Vi har nett blitt ferdig med utbetring av ei strekning ved Fløtra og Breihaugen, men også vidare nedover mot Reed er det behov for utbetring.

Det er difor viktig for oss at utbygging med anleggsarbeid, avkøyrslar og deponi ikkje har negative konsekvensar for å drifte, vedlikehalde og utbetre E39, og heller ikkje transporten langs den. Vi vil minne om at det langs riksveg er byggegrense på 50 meter frå midtlinja, for å sikre drift og vedlikehald og eventuelle framtidige utbetringar av vegen. Fartsgrense på Fløtra til forbi avkøyrslar til planlagt inntak er 60 km/t. Fartsgrense vidare vestover, forbi avkøyrslar til kraftverk og deponi og forbi Breimshallen er 80 km/t. Årsdøgntrafikken er 2800.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Utredningsprogram

Vi kom med innspel til forslag til utredningsprogram. I bakgrunn til utredningsprogram skriv NVE at «NVE slutter seg til Statens vegvesen sine innspill, og mener tiltakets virkninger for eksisterende veier må belyses gjennom konsekvensutredningen. I vedtatt utredningsprogram skriv NVE: *«Søknaden skal belyse tiltakets konsekvenser for vei og trafikk i anleggs- og driftsfasen. Dette inkluderer virkninger av massetransport og massehåndtering, anleggstrafikk og tunnelbygging. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.»*

Vi meiner søknaden ikkje oppfyller desse krava. E39 er ikkje med som tema i konsekvensutgreiinga. Når det gjeld sjølve søknaden, skildrar den det som skal byggast og gjerast, område for deponi, og behov for avkøyrslar og anleggsvegar, både permanente og midlertidig. Kva faktiske konsekvensar dette vil kunne få for E39, som verknader for vegkropp, setnader ved anleggstrafikk, trafikktryggleik og framkome både i anleggs- og driftsfase er i liten grad skildra.

Det står også at Re Energi AS skal holde nær kontakt med berørte instansar og organisasjonar og der m.a. Statens vegvesen er nemnt. Vi kjenner ikkje til at vi har blitt kontakta.

Vannveg

Trykktunnelen frå inntak til kraftstasjon vil gå ca. 50 meter under E39, og utbyggjar har i melding til oss sagt at dette ikkje vil vere utfordrande med tanke på vegen. For der den kryssar E39 før utløpet, ved Breimshallen, er det ca. 13 meter mellom veg og tunnel. Utbyggjar har sagt at dersom anlegget får konsesjon vil det gjerast ein nærare ingeniørgeologisk kartlegging. Statens vegvesen vil understreke at prosjektet må utformast slik at europavegen vert sikra både i anleggsfase og på lang sikt. Det må takast høgde for at det ved utbetring av E39 også kan bli behov for å justere vertikalgeometrien på vegen.

Avkøyrslar

Vår generelle haldning til avkøyrslar til riks- og europaveg er restriktiv. Ved større tiltak som dette tilrår vi at det vert sett på om eksisterande avkøyrslar kan koplast saman for å redusere tal avkøyrslar.

Det står i søknaden, kapittel 2.2.7 Veibygging at *«Standarden på anleggsveiene blir opp til entreprenøren å bestemme.»* Det er ikkje rett. Avkøyrslar mellom privat veg og offentleg veg, uavhengig av om den er permanent eller midlertidig, skal utformast i tråd med krava i vegnormalane, inkludert [N100 Veg- og gateutforming](#). Krava går både på fall / stigning, drenering og sikt m.m.

Vi ser av situasjonsplan at permanent veg til inntaket skal kople seg på eksisterande privat veg til kompostanlegget på Fløtre. Vi tilrår å utforme ny påkopling til E39, på same staden, men med ein vinkel meir rett på europavegen. Og med kopling mellom veg til kompostanlegget og inntaksdammen lenger frå E39 enn det som er vist i kart til søknad. Det for at store køyretøy som kjem frå vegen til inntaket rekk å stille seg tilnærma vinkelrett på E39.

Løyve til nye avkøyrslar, eller utvida bruk av eksisterande avkøyrslar, permanente eller førebelse, skal [søkast om til Statens vegvesen](#), og vedtakast med heimel i veglova.

Transport, logistikk og bruk av E39 i anleggsfasen

Rigg og lagerområde innanfor byggjegrænse mot veg må ha [dispensasjon](#) etter veglova.

Rigg- og lagerområde og tunneldriving ved Breimshallen

Det går ikkje tydeleg fram kva konsekvensar tunneldriving og generell anleggsverksemd vil kunne ha å seie for sjølve E39, nærmiljø eller trafikktilhøve under anleggsfasen. Det står i søknaden side 64 at anleggstrafikken i stor grad vil gå føre seg mellom tunnelpåhogget og planlagde massedeponi i området sør for Breihaugen (mellom Flølo og Fløtra) og at støy og støvflukt då i første rekke vil vere konsentrert til dette området.

At anleggstrafikk, støy og støv er konsentrert til området ved Breihaugen kan ikkje vere heilt rett når det er tenkt at det skal drivast tunnel frå området ved Breimshallen og at massen frå driving her skal transporterast langs E39 og deponerast på Nordfjord Skifer sitt område 3 km vest for Breimshallen. Denne trafikken vil gå gjennom Reed sentrum. Trafikksikkerheit er ikkje nemnt verken i KU eller i søknaden. Det er vanskeleg å sjå føre seg at slik anleggs- trafikk ikkje vil ha vesentlege negative verknader for Reed sentrum.

Det er tenkt at ein skal nytte eksisterande tilkomst til Breimshallen i anleggsfasen. Vi ser det som ein fordel om ein løftar den slik at det blir mindre stigning inn mot E39. Det vil betre oversikt og flyt inn mot vegen.

Rigg- og lagerområde og tunneldriving Flølo – Fløtra (Breihaugen)

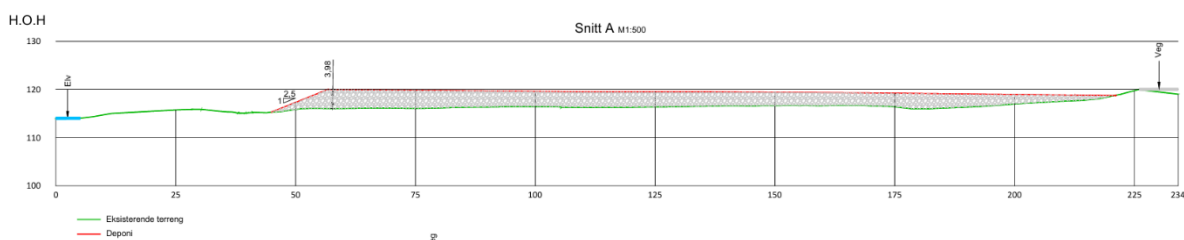
Vi ser det som positivt at det vert lagt opp til at rigg- og lagerområde på same side av E39 som der det skal drivast frå. Vi ser det også som positivt at avkøyrslar til drivingstunnel og deponi på sørside er rett ovanfor kvarandre, men vi vil understreke at det er under føresetnad av at utforming av avkøyrslar er i tråd med krava i N100.

Det er nyleg gjort endringar på E39 ved Breihaugen og mot Fløtra. Ein må sjå til at oppdatert kartverk vert lagt til grunn for vidare planlegging.

Deponi Flølo – Fløtra

Deponi innanfor byggjegrænse mot veg må ha [dispensasjon](#) etter veglova.

Vi viser til snitt A på snitt-teikning frå vedleggsheftet. Terrenget i deponiområdet har i dag fall frå vegen og mot elva. Etter ferdig deponi vil terrenget ha fall inn mot E39, med lavaste punkt i terrenget ved vegkroppen. Vår førebelse vurdering er at den skisserte løysinga ikkje



er i tråd med grunnleggande prinsipp for vasshandtering langs riksveg. Slik terrenget er vist endra, med fall inn mot vegen etter oppfylling, vil dette kunne auke risikoen for avrenning og vassinntrenging i vegkroppen. Det er ikkje gjort vurderingar på kva konsekvensar dette vil kunne ha for E39. Deponiet må utformast slik at det ikkje er fare for at det vert ståande vatn inn mot vegkroppen til E39. Vidare ser det ut til at tiltaket påverkar eksisterande stikkrenner og opne bekkar. Det er behov for å få dokumentert korleis desse skal handterast, inkludert hydrauliske vurderingar og dimensjonering. Det kan sjå ut som at delar av bekkeløpet som går gjennom planlagt deponiet er føresett lukka, noko som må vurderast nærare.

Trondhjemske postvei

Postvegen går frå den gamle postbryggja på Reed, framom Gordon hotell, langs E39 til Flølo, der den tek av frå E39 mot Hole. I søknaden, tabell 6-1 med oversikt over avbøtande tiltak, står det om kulturmiljø og postveien at arealinngrep skal avgrensast i «størst mogleg grad i anleggsfasen». Trondhjemske postveg er eit viktig vegrelatert kulturminne, og vi tilrår å unngå inngrep i den. Eventuelle inngrep må avklarast med oss.



Den Trondhjemske postvei der den tek av frå E39 mot Hole

Konklusjon

Konsesjonssøknaden gir oss ikkje nok kunnskap om konsekvensar for E39. Det gjeld både for moglege verknader for vegen i anleggs- og driftsfasen, og trafikktryggleik og trafikk-avvikling under anleggsfasen. Vi vil vise til krava frå NVE i vedtatt utredningsprogram, og ber om at det vert sett krav til Re Energi om å kome med tillegg til søknaden som oppfyller dette kravet. Over har vi kome med innspel som kan leggjast til grunn for kva opplysningar vi ønskjer. Dei nye opplysningane skal sendast til oss på høyring før vi kjem med endeleg uttale.

For [nye avkøyrslar og utvida bruk av eksisterande](#), må det søkjast til Statens vegvesen om løyve etter veglova. Deponi og rigg- og lagerområde innanfor byggjegrænse mot veg må ha [dispensasjon](#) etter veglova.

Arbeid på og ved veg vil kunne krevje arbeidsvarsling. Vi vil tilrår at tiltakshavar tidleg set seg inn i [reglane for arbeidsvarsling](#), og søkjer i god tid. Dersom det skal gravast i veg, inkludert oppbygginga av vegen, må det søkjast om [graveløyve](#).

Transport Vest
Med helsing

Torun Emma Torheim
seksjonsleiar

Torbjørn Hasund

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

Likelydande brev sendt til
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Postboks 5091 Majorstua, 0301 OSLO
Statsforvaltaren i Vestland, Njøsavegen 2, 6863 LEIKANGER

Kopi
VESTLAND FYLKESKOMMUNE, Askedalen 2, 6863 LEIKANGER