

Norges vassdrags- og energidirektorat
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO
Norge

POSTADRESSE:
Statkraft AS
Postboks 200 Lilleaker
0216 OSLO

TLF:
+47 24 06 70 00

FAX:
+47 24 06 70 01

INTERNETT:
www.statkraft.com

E-POST:
post@statkraft.com

Org.nr.: 987059699

DERES REF./DATO: VÅR REF.: STED/DATO:
202001871-13 , 08.07.2024

REABILITERING AV DAM BJØLSEGRØ - KOMMENTAR TIL ETTERSENDT FRÅSEGN

Viser til fråsegn fra Kvam Turlag og Bergen og Hordaland Turlag (heretter omtalt som Turlaga), ettersendt på e-post fra NVE 05.07.2024.

Videre følger Statkrafts kommentar til fråsegna.

Turlaga opsummerer selv de tre merknadene de har til detaljplanen:

- *Det framgår ikkje kvifor ein, i eit samfunnsøkonomisk perspektiv, skal velja veganlegg framføre transport med bruk av helikopter.*
- *Detaljplanen legg opp til å øydelegga eit fint, lite dalføre og mykje brukt turterreng – der ein endåtil finn ein raudelista naturtype – med ei steinfylling.*
- *Det kjem ikkje klart fram om dei nye veganlegga kjem til å vera opne for alle etter anleggsperioden.*

Merknadene besvares punktvis.

- **Veganlegg eller helikopter**

Turlaga viser til at det i senere år er gjort en rekke damoppgraderinger i hele Norge uten bygging av vei og spør etter vurderinger for valg av vei kontra helikopterløft.

Alternative metoder som bruk av helikopter blir alltid vurdert ut fra behov under bygging og senere drift, omfang, kostnad og naturinngripen. I dette prosjektet er omfanget vurdert til så stort at en veiløsning er beste løsning, selv om det berører mer natur.

Tekniske krav utløser behov for ny dam framfor rehabilitering av den gamle dammen.

SAKSBEHANDLER/ADM.ENHET:
Jørn Fosen Simonsen

TLF./FAX:
004799462312 /

E-POST:
JornFosen.Simonsen@statkraft.com

SIDE:
1/4

Statkraft har vurdert ulike damtyper, f.eks. fyllingsdam i stedet for betong osv. Fellesnevneren for alle er at det vil gå med et betydelig volum uansett konstruksjonstype som utløser behov for vei. Ved å bygge betongdam unngår en andre typer tiltak som å åpne steinbrudd med den terrenginngripen det vil medføre, tiltransport av kjernemateriale, og en slipper separat flomløp i tunnel med det masseoverskuddet det igjen ville medføre.

Selv i massiv utførelse vil en betongdam være en nettere konstruksjon enn en fyllingsdam, og det er beregnet at det vil gå med ca. 13500 kubikkmeter med betong. Dette tilsvarer ca. 40000 helikopterturer i ren betongtransport (avhengig av tilgjengelig type helikopter). Det totale antallet flyturer blir større. Foruten å være svært kostbart, vil helikoptertransport også være utfordrende med tanke på HMS og det vil forlenge byggetiden i slik grad at det ikke er farbart. Helikoptertransport er svært væravhengig og foruten økt tidsbruk, vil uforutsigbar leveransetakt også fort gå utover kvaliteten på arbeidet. Det er i fjellet arbeidet skal pågå, og tilgjengelig byggetid pr. sesong er kort nok i utgangspunktet for å kunne ha en rasjonell gjennomføring.

Støyen til omgivelsene det vil føre med seg over lang tid er også problematisk. Vurderingen vår er derfor at det må vei til for at jobben skal være gjennomførbar. Vei vil også gi bedre beredskap og lette forholdene for senere drift og vedlikehold av damanlegget.

- **Fyllingsområdet**

Sammenlignet med vei i dagen, mener Statkraft at tunnel er det alternativet som vil gi minst naturinngripen, selv om det medfører overskuddsmasser som må lagres i fylling/deponi.

Gitt tilkomsten en har, så må tunnelen drives på stigning (nedenifra og opp) som igjen vil medføre at massetransporten må gå nedover.

Kort transportavstand/lokal lagring er noe som er med å holde CO₂-utslippene nede og gir bedre HMS som også må vektlegges. Borttransport til eksternt deponi er noe en har søkt å unngå da Damvegen og fylkesveien ikke er dimensjonert for et slikt transportomfang dette vil medføre. Sannsynligheten for ulykker (også for 3.part) vil øke, og med stigningsforholdene Damvegen har kan slik tung transport nær sagt betegnes som risikosport, og bør begrenses til et minimum.

Deponiet er planlagt i et område en vanskelig klarer å unngå, og det pekte seg tidlig ut som en naturlig plassering av tunnelstein da det ligger nært eksisterende og nytt veianlegg som allerede utgjør nedbygd natur. Det er også i et område hvor det får begrenset synlighet i et større perspektiv. En annen plassering av fylling og/eller vei i området vil fort gi større «sår» som vil kunne bli synlig fra Indre Samlafjorden (Hardangerfjorden), og potensielt resultere i mer bygging av anleggsveier.

Som det nevnes i fråseigna så er terrenget det skal bygges i bratt, noe som begrenser valgmulighetene. Dette ser en også igjen i konseptvurderingen som er gjort for veialternativ (Figur 1), der dalføret uansett blir berørt.

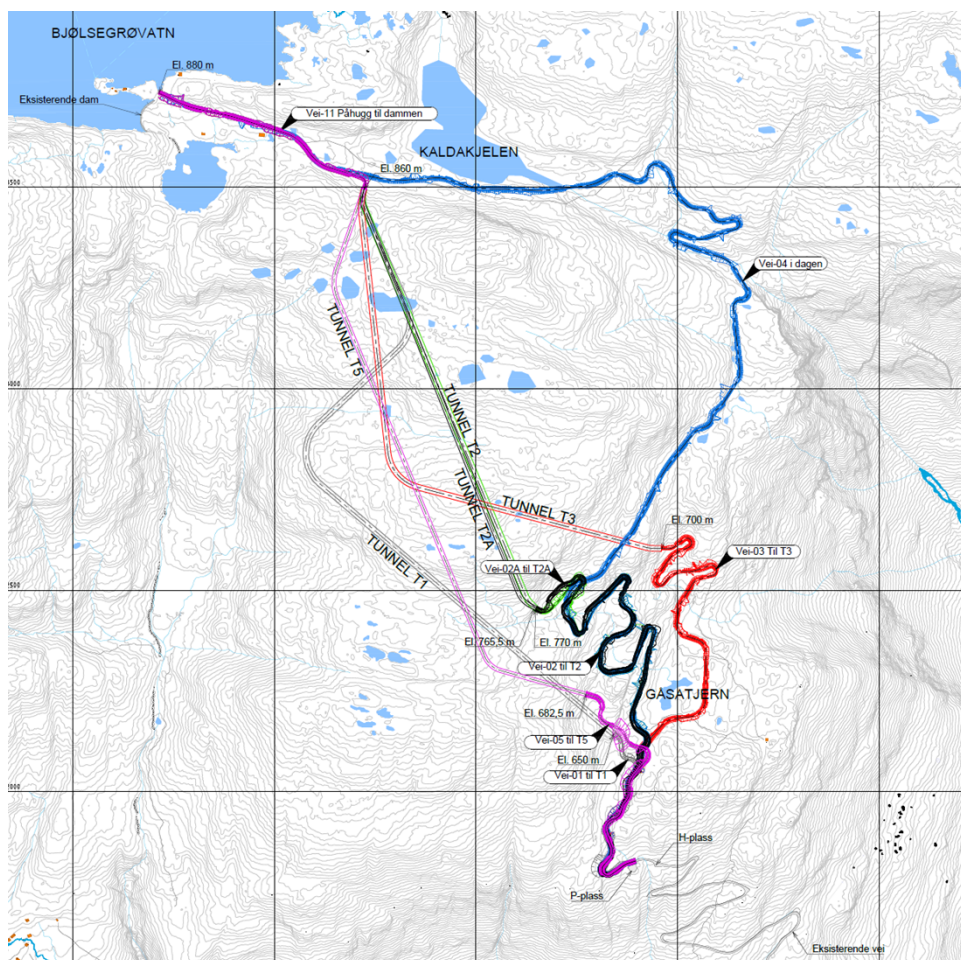
Det er sett etter alternative plasseringer og optimalisering av kombinasjon av vei og tunnel for mer konstruktiv utnyttelse av tunnelstein, men gode alternativ er ikke funnet.

Videre når det gjelder naturinngripen og avbøtende tiltak, så tar Turlaga blant annet opp at «...bevaring av ei steinblokk nede i ei grop framstår som eit litt merkeleg avbøtande tiltak.» Som det framgår av detaljplanen vil tiltaket gi naturinngrep og at noe vil gå tapt, men i planen har en hatt fokus på å gjøre de tilpasningene, tiltakene og prioriteringene en kan.

Det er utført naturverdikartlegging av området i forbindelse med detaljplanen, og veianlegget er justert for å imøtekomme anbefalte tiltak. Det er videre planlagt tiltak for å ta vare på det jordsmonnet og frøbanken som er. Løsningene i prosjektet er jobbet mye med, og valgt løsning er den en mener er minst inngripende samlet sett. Det planlegges for at anleggsgjennomføringen mest mulig skal skje i tråd med anbefalingene og de avbøtende tiltakene som er foreslått i rapport fra naturverdikartlegging som er vedlagt detaljplanen.

- **Bruk av veianlegget**

Adgang og bruk av vei- og tunnelanlegg er omtalt i et fellesavsnitt i tidligere svarbrev (05.07.24), og blir ikke omtalt videre her.



Figur 1 Ulike veikonsept som har blitt vurdert



Figur 2 Planlagt fylling

Med vennlig hilsen
for Statkraft AS

Jørn Fosen Simonsen