

NVE v/Hanne Tjøflot

Deres ref.: Høringsuttalelser Geitelvi

Vår ref.: JOV

Dato: 25.08.2025

## Kommentarer til høringsuttalelser ifm. Høring av konsesjonssøknad om bygging av Geitelvi kraftverk

Det er kommet inn fire høringsuttalelser om konsesjonssøknaden som omhandler Geitelvi kraftverk i Voss herad. De fire instansene er gjengitt under:

- Vestland fylkeskommune
- Statsforvaltaren i Vestland
- Forum for natur og friluftsliv Hordaland
- Statens Vegvesen

Vi takker for innspillene som har kommet inn og kommenterer hver enkelt høringsuttalelse under.

### Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommunes vurdering av tiltaket:

«Vestland fylkeskommune svarar ut denne administrativt, då saka er vurdert som ukomplisert og utan konflikt med regionale interesser. Vurderinga er gjort i tråd med delegeringsreglementet til Vestland fylkeskommune, Delegering etter særlov 22. (energilova) § 2-1 andre setning og 27. andre setning. Vi legg til grunn at søkjar og energimynde har set seg inn i Regional plan for fornybar energi 2023- 2035, Regional plan for klima 2022-2035, Regional plan for vassforvalting for Vestland vassregion 2022-2027 og Utviklingsplan for Vestland 2024-2028.»

Avslutningsvis oppsummerer fylkeskommunen sin uttalelse med:

«Vestland fylkeskommune er positiv til fornybar energiproduksjon som bidreg til det grønne skiftet, men understrekar at dette må balanserast mot natur- og kulturverdiar.»

Njords kommentar:

Vi opplever at fylkeskommunen oppsummerer prosjektet godt og påpeker tiltak som er viktige å ivareta. Det er også bra at fylkeskommunen ser verdien av ny, fornybar energiproduksjon.

## Statsforvaltaren i Vestland

Statsforvalterens innlending er gjengitt under:

«Statsforvaltaren vurderer at ei utbygging av Geitelvi vil få negative konsekvensar for naturmiljø og friluftsliv, men ikkje i ein slik grad at vi vil rå frå ei utbygging. Maksimal slukeevne bør reduserast noko for å oppretthalde meir naturleg dynamikk i vassføringa enn det som søknaden legg opp til.»

Njords kommentar:

Kommentar angående friluftsliv.

På den aktuelle strekingen så er det i praksis kun grunneierne som benytter området til friluftsliv, og da ifm. jakt. Adkomstveien som er tenkt opprustet er en vei for tilkomst til skogen for å kunne ta ut skogen her. Det er ifølge grunneierne ikke særlig mange andre som benytter området, da på grunn av vanskelig tilkomst. Det er noe helt annet enn prosjektet som ble avslått, da det har et helt annet potensial for friluftsliv og enklere tilkomst.

Kommentar angående vannuttak.

Elva har en vassdragsdynamikk som er sterkt preget av nedbør, og har veldig begrenset magasineringsevne. Dette medfører at elva går raskt opp ved nedbør og raskt ned igjen etter nedbør.

Dette medfører svært høy vannføring i korte perioder, samt en rask dreining ned til mindre vannføringer når det ikke er nedbør.

Slukeevnen er satt ut fra en middelvannføring, men det er kun et statistisk tall – ikke den verdien som opptrer oftest. Geitelvi har en medianverdi på 0,6 m<sup>3</sup>/s, og en middelvannføring på 1,14 m<sup>3</sup>/s. Det tilsier at mange flommer må være vesentlig større siden medianverdien er en del lavere.

Vi har planlagt anlegget slik at vi kan utnytte en del når det er mye vann her, da det sannsynligvis blir flomtopper med overløp over dam i slike situasjoner med mye nedbør uansett. Vannstanden vil raskt gå ned, og i deler av året vil kraftverket måtte stoppes som følge av lite vann, kun nok til å opprettholde minstevannføringen.

Vi presiserer at NVE har gitt mange konsesjoner til prosjekter med slukeevne langt over 2x middelvannføringen de siste årene.

For øvrig er vi fornøyd med at Statsforvalteren synes tiltaket er akseptabelt.

## Forum for natur og friluftsliv Hordaland

FNF innleder sin uttalelse med å påpeke at mange elver er utbygd i regionen. Det er samtidig den regionen der potensialet er av de største i landet, og da er det naturlig at tettheten er høyere her enn andre steder.

Det er fortsatt sideelver igjen på strekningene som omtales her som ikke er utbygd, og som sannsynligvis ikke blir utbygd. På en annen side mener vi at vi må erkjenne at ny fornybar energi er nødvendig, og den bør fremskaffes der konsekvensene er lavest. Vi mener omsøkte tiltak på Geitelvi er et prosjekt i den kategorien.

Også FNF mener slukeevnen må ned. Vi mener det blir feil. Gevinsten er marginal for elva, da det mest sannsynlig kommer mer og mer «ekstremvær» med store nedbørmengder på en gang, og dermed vil man uansett ha overløp over dam.

Avslutningsvis så mener vi tiltaket her ikke kan sammenlignes med vassdragene som drenerer til Bolstadelvi/Vosso, da Geitelvi har utløp rett i fjorden og ikke berører eller innvirker på vannføring i nevnte elv. Vi mener FNFs uttalelse uttaler seg på generelt grunnlag og er imot ny kraftproduksjon i elver, da konsekvensene av å bygge ut Geitelvi er begrensede.

# Statens Vegvesen

Vi har mottatt en høringsuttalelse fra SVV der punktene i uttalelsen er gjengitt under. Før vi kommenterer

- Tilkomst
- E16 – flom og skred
- Framtidig E16
- Konklusjon

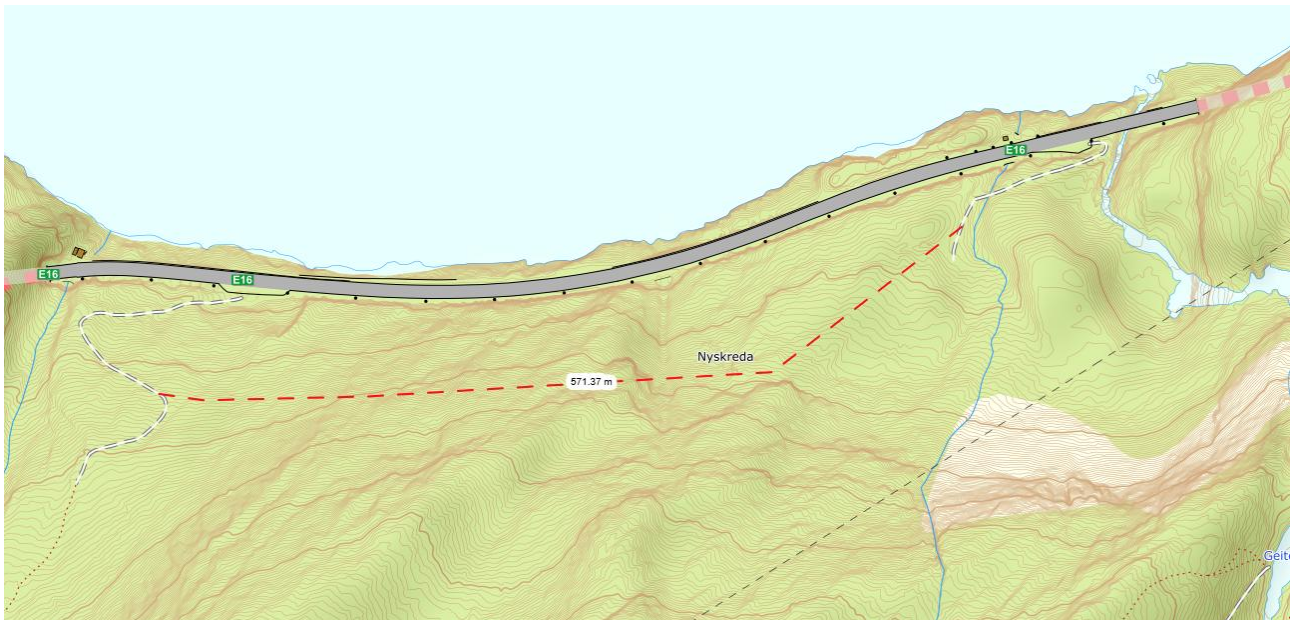
## Tilkomst

«Det er planlagt tilkomst frå E16 for anleggsperioden, og til permanent stasjonsbygg. Bruk av avkøyrsla krev løyve etter veglova. Eksisterande avkøyrsla kan ikkje bli brukt med dagens utforming. Det vil vere behov for omfattande utbetring av avkøyrsla. Avkøyrsla må bli utbetra i samsvar med gjeldande krav til utforming i vegnormal N100. Den må vere dimensjonert for aktuell køyretøytype og køyremåte A. På grunn av brukonstruksjon med brurekkverk, betongrekkverk og avstand til tunnelportal, kan det vere vanskeleg å oppfylle krava til sikt i avkøyrsla (figur 1). Siktkrav for fartsgrense 80 må bli følgt. Vi ønsker ikkje at det blir planlagt for endringar på eksisterande rekkverk. Dette må i så fall bli nærmare avklara med oss. Det må bli dokumentert at det er mogleg å snu med aktuell køyretøytype utanfor vegen. Krav til geometrisk utforming av avkøyrslar i N100 må også bli følgt. På grunn av terrenget og høgdeforskjell, ser det ut som det vil krevje svært omfattande inngrep å etablere ei avkøyrsla som vi vil godkjenne. Tiltakshavar må sjå på andre alternativ for tilkomst til anlegget.»

Njords kommentar til avsnitt:

Vi har vurdert andre alternativer for tilkomst og eneste realistiske mulighet er å oppgradere skogsveg/traktorveg som tar av fra E16 ca. 600 m i retning Bergen, for så å etablere ny veitrase i lia ovenfor E16. Se skisse under i Figur 1.

Denne avkjørselen er etter våre vurderinger ikke bedre egnet enn vår opprinnelige avkjørsel. Det vil også by på utfordringer i å etablere veien oppe i lia her samtidig som man skal ivareta E16, med tanke på sikkerheten for trafikantene på E16. (utglidning av steiner ved anleggsvirksomheten/sprenging o.l.). slik at dette alternativet er forkastet.



Figur 1

## Bakgrunn

Vår opprinnelige løsning er basert på lignende avkjørsler, bl.a. avkjørsel til gården Verpelstad fra E16, ca. 3 km i retning Bergen fra planlagt avkjørsel, da denne er bygget etter noenlunde den standarden vi ser for oss på Geitelvi. Dette er en avkjørsel som sannsynligvis bryter med flere av kravene dagens adkomster må tilfredsstillende. I og med at dette er en avkjørsel som skal benyttes i en kort anleggsperiode, for så å nesten ikke bli i bruk så mener vi at man må kunne se på dispensasjoner fra dagens regelverk her. Vi har avholdt et møte med SVV etter innkommende høringsuttalelse og skal ha et møte med dem 28/8, etter disse kommentarene er sendt inn.

Det fremkommer at vi må søke en dispensasjonssøknad som må avgjøres av vegdirektoratet. Dette har vi ikke fått utført ennå, men vi vil få avklart videre saksgang og muligheter i møte den 28/8.

Vi kommenterer likefullt ut to alternative løsninger som vi nå ser på og som vi ønsker at tas med inn i videre saksbehandling og befaring den 2/9.

### Alternativ 1.

Vi opprettholder avkjørsel på samme sted, men etablerer heller en stor plass på samme høyde som vegbanen for å ivareta kravene til av- og påkjørsel på grunn av dobbelt sperrelinje, samt ivareta stigningsforholdene som SVV krever at avkjørsler kan ha. Sikten må vi søke dispensasjon i fra, men mye av sikten hindres her av betongmuren som er satt opp ved E16 og vi vil diskutere om disse kan flyttes mens anleggsarbeidene pågår for å imøtekomme siktkravene.

Jf. omsøkt prosjekt så utgår rørgate og påhugg oppe i lia, alt flyttes ned til denne plassen. Først etableres plassen ved å sprengte ut masser og transportere disse bort. Deretter etableres oppstilling for borehull og vi etablerer borehull opp til inntak. Til slutt bygges kraftstasjon og vi borer en utløpskanal for utløps vannet fra stasjonen med utløp tilbake i elva.

Tiltaket.

Tiltaket vil plasseres kraftstasjonsbyggets ytterhjørne ca. 15 m fra ytterkant på dagens E16 og vil være avhengig av dispensasjon fra byggegrensene. Tiltaket er plassert her for å kunne komprimere anleggsområdet i prosjektet.

Tiltaket svares ut så godt vi kan pr. dags dato, ytterligere utdetaljerings om dette nye forslaget vil komme når vi får avklart om dette er en farbar vei ift. avkjørselstematikken, som vil kreve dispensasjon.

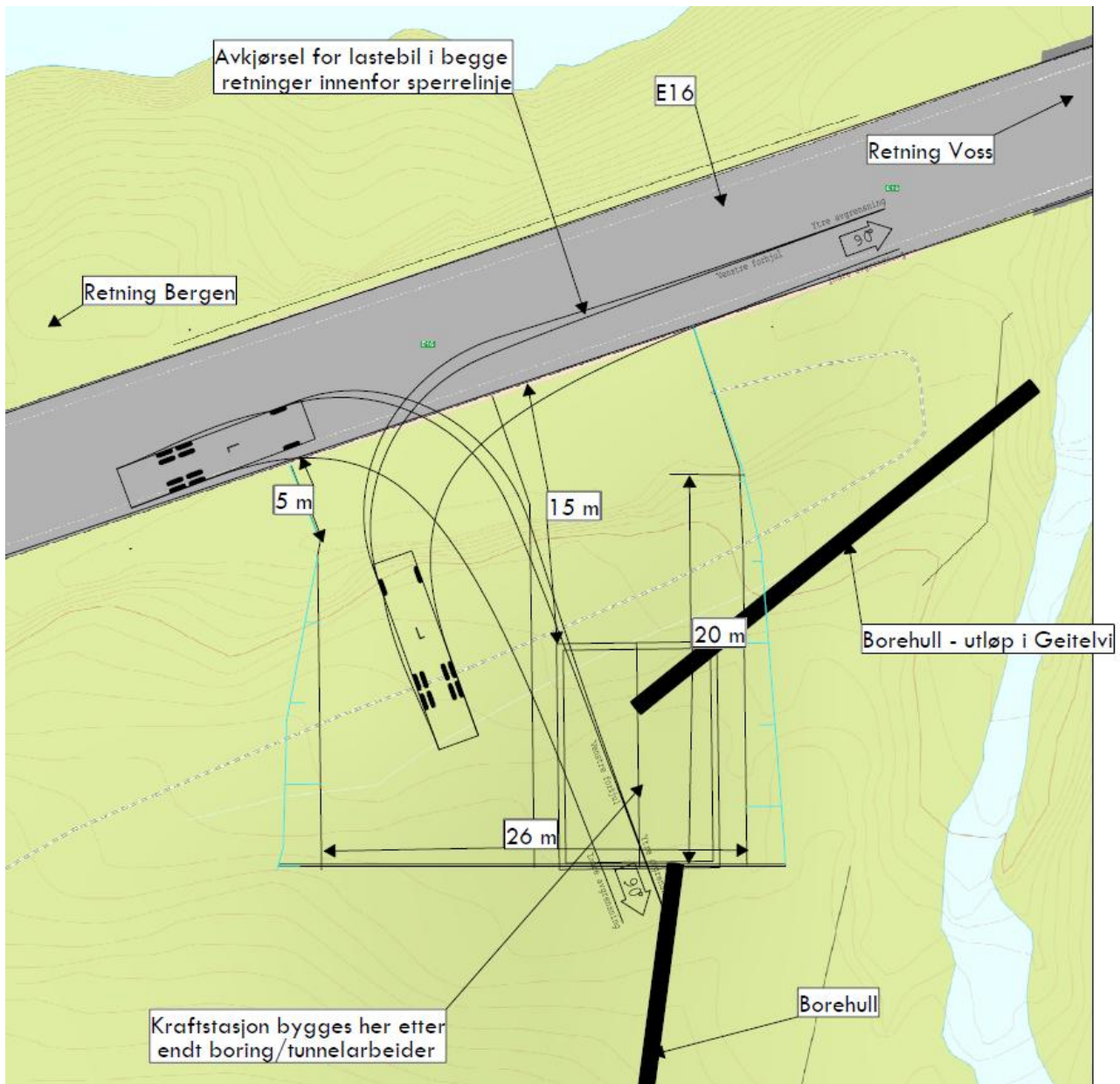


Fig. 1 - skisse på avkjørsel ved E16 og stor plass. Kurvene angir avkjørsel for Lastebil som vi mener blir dimensjonerende størrelse på kjøretøy som skal kjøre av. Vi ivaretar da også påkjørsel innenfor den doble sperrelinjen i E16.



Fig. 2- Skjermtutklipp fra terrenngmodell. Viser hvordan plassen kan se ut i en byggeperiode.

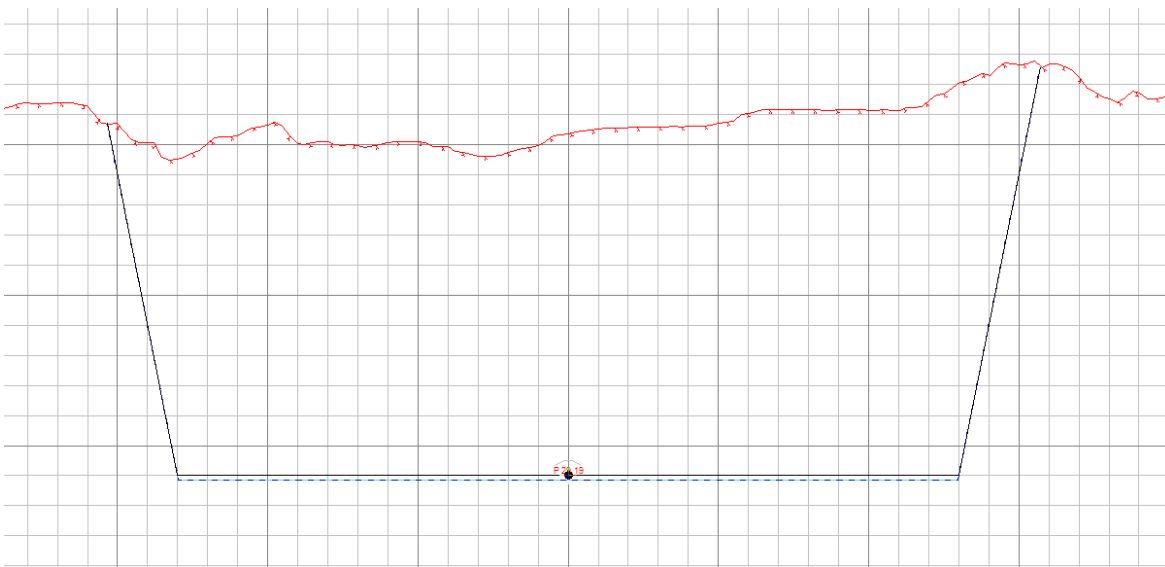


Fig. 3- Tverrprofil av fjellskjæring innerst. På det høyeste vil det bli 11 meter høy skjæring.

## Alternativ 2

Dersom det skulle vise seg at SVV ikke tillater avkjørsel på omsøkte plassering så har vi lansert et alternativ 2 til stasjonsplassering og vannvei.

Det består i å legge kraftstasjon nede ved Bolstadfjorden og adkomst på eksisterende vei (Naustvegen) fra Bolstad. Da unngår vi problematikk med avkjørsel siden vi da benytter eksisterende avkjørsel via Bolstad. Vi har undersøkt med Nettselskapet og de har en nettkiosk ved E16 ved Bolstad stasjon, som vi kan legge kabel fra kraftverket. Se oversiktskart i Fig 4 og detaljkart i Fig. 5.

Vi ber om at befaringsbesøk inkluderer denne plasseringen av kraftstasjon nede ved fjorden da vi ikke har bestemt oss for alternativ nå, og vi ikke rekker det før vi vet SVVs tilbakemelding på alt. 1.

Nede ved fjorden vil kraftstasjonen legges på et allerede berørt område, som er en eksisterende tipp fra Trollkonetunnelen (Jernbane) ble bygget på 1980 tallet.

## Oppsummering

Vil i alle tilfeller komme tilbake med en oppdatering av søknad med utdeltaljing av alternativene. Løsningene som skisseres her er ment som opplysning til høringspartene og som opplysning i forkant av befaringsbesøket. Vi jobber med å finne den beste løsningen her og vil sannsynligvis presentere nyere informasjon på befaringsdagen når vi da har avholdt flere møter med SVV.

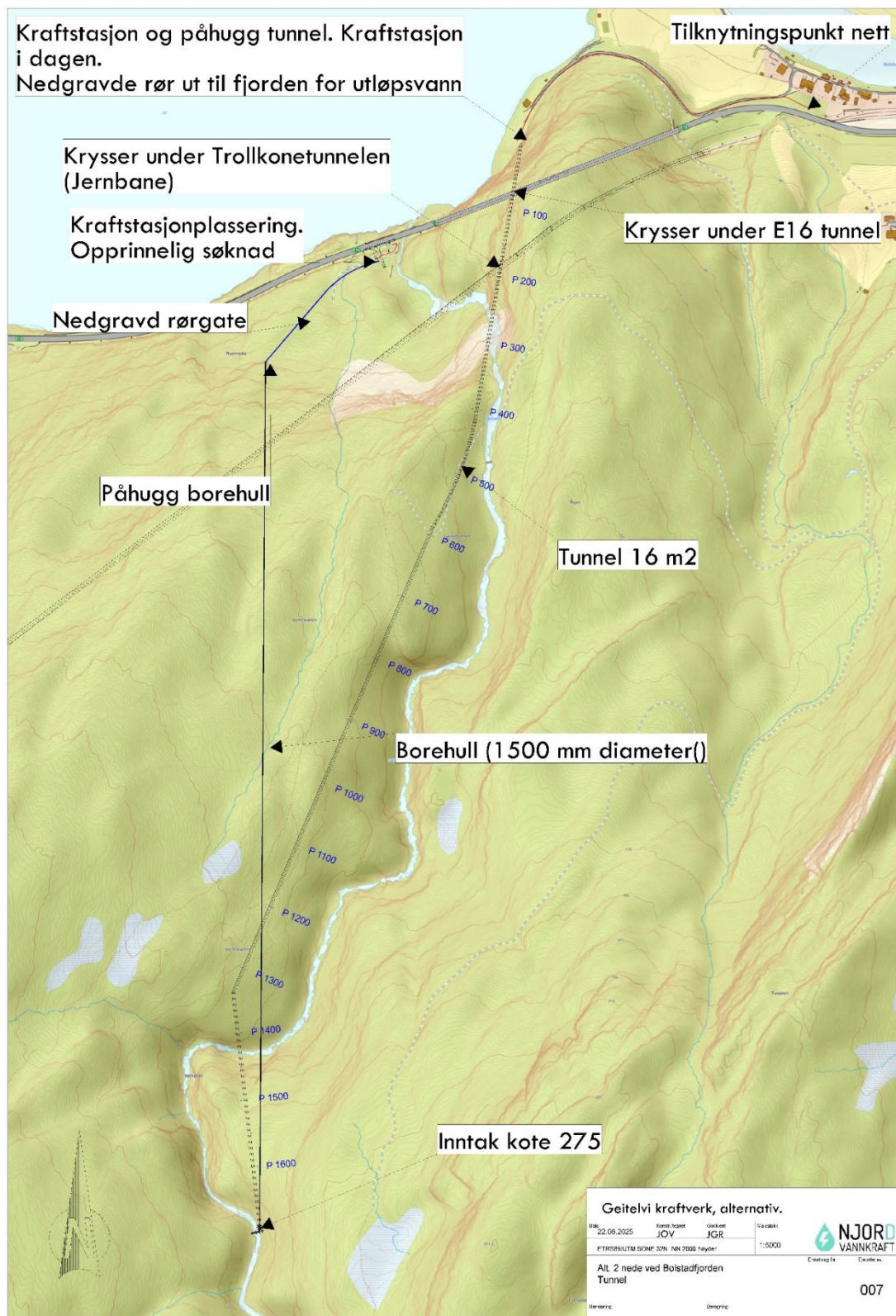


Fig. 4 Oversiktskart plassering ved fjorden og tunnel til inntak.

