Til NVE, **Bekymringsmelding**

Nye forhold om tilkomst til Valdalen – revisjonssak 201913014

Grunnen er at situasjonen for tilkomst til Valdalen har blitt vesentleg forverra etter høyringa. Vinteren og sommaren 2026 har vist at dei tilkomstløysingane som har vore vist til gjennom mange år, ikkje lenger gir ein reell og trygg heilårstilkomst.

Vinteren 2025/26 – isen blei ikkje kontrollert

Gjennom om lag 60 år har ferdsel over Valdalsmagasinet vore ein viktig del av vintertilkomsten til Valdalen. Hydro har tidlegare kontrollert isen, sperra av farlege område og merkt/kvista farbar løype.

Vinteren 2025/26 endra Hydro denne praksisen. Etter ei ny HMS-vurdering opplyste Hydro at dei ikkje lenger ville sende eigne tilsette ut for å kontrollere og merke isløype, og at isen ikkje skulle reknast som eit ferdselsalternativ.

Dette er spesielt bemerkelsesverdig fordi lokale brukarar denne vinteren opplevde at isen var den beste dei hadde sett på om lag 20 år. Hydro sin pensjonerte ansatte som tidlegare hadde jobb å kontrollere isen, kjørte med snøskuter på isen. Vinteren var kald og stabil. Likevel ville Hydro ikkje gjennomføre kontroll av isen.

Eg meiner NVE må sjekke den HMS- eller risikovurderinga som ligg til grunn for denne prinsipielle endringa. Det er stor forskjell på at isen i ein konkret periode ikkje er trygg, og at regulanten no meiner at isen som prinsipp ikkje lenger skal brukast.

Den alternative ruta gjennom Tjødnastølskar, som Hydro gjennom mange år har vist til når isen ikkje kan nyttast, var heller ikkje eit reelt alternativ. Ruta kunne ikkje brukast i det heile vinteren 2025/26, og heller ikkje vinteren før.

Påsken 2026 – ingen fungerande tilkomst

Situasjonen påsken 2026 viste derfor noko nytt og alvorleg.

Isen blei ikkje kontrollert eller tilrettelagd av Hydro. Den alternative ruta gjennom Tjødnastølskar kunne ikkje brukast. Samtidig var sommarvegen ikkje ein trygg vinterveg.

Privatpersonar tok sjølve initiativ til å brøyte den strekninga som kunne nyttast, og gjorde dette for eigne pengar. Hydro bidrog verken praktisk eller økonomisk til dette, men nytta parkeringsplassen som privatpersonane hadde opparbeidd, til eigne bilar og hengarar.

Resultatet var at det påsken 2026 i praksis **ikkje fanst nokon trygg og fungerande tilkomst til Valdalen**.

Dette er ikkje berre eit spørsmål om at tilkomsten «kan vere vanskeleg». Det skjedde faktisk.

Steinraset – sommarvegen fell også bort

I slutten av påsken, i mars 2026, gjekk det steinras ved sommarvegen.

Dette er eit område som lokalt lenge har vore oppfatta som utrygt, med mange lause blokker. Då erstatningsvegen blei bygd etter neddemminga på 1960-talet, måtte han leggjast høgt oppe i fjellsida, og foten av fjellpartiet blei skoten vekk for å få plass til vegen.

Raset i 2026 viser at denne risikoen ikkje berre har vore teoretisk.

Vegen blei stengd og var stengd i vekevis utover sommaren på grunn av fare for nye ras. Fysisk arbeid med sikring og opprydding i det farlege fjellpartiet starta først omkring 15. juli. No skal vegen igjen stengast for meir arbeid i rasområdet. Det betyr at problemet framleis ikkje er løyst.

Konsekvensane for brukarar og næringsverksemd

Vegstenginga har fått konsekvensar for langt fleire enn dei som eig eigedom i Valdalen.

Skjold Beitelag og andre som har beitedyr på vestvidda måtte utsetje transport av dyr. Arbeid som var bestilt og planlagt, måtte utsetjast, og planlagde fjellturar måtte endrast eller avlysast.

Turistar som skulle padle Kvennavassdraget, og som startar turen med å bere båten frå Valdalen, måtte avlyse.

Litlos turisthytte fekk merkbar nedgang i besøkstalet fordi tilkomsten i periodar var heilt stengd.

Røldal Idrettslag måtte endre den årlege Røldalstrimmen på kort varsel. Fleire postar skulle etter planen leggjast til Valdalen, men dette måtte endrast då det blei klart at vegen kunne bli stengd delar av eller heile sommaren.

Også utleigeverksemd blei direkte råka. Det finst utleigehytter i Vivassdalen, der ein først må kome seg inn Valdalen og deretter gå om lag 45 minutt. Bestillingar måtte kansellerast som følgje av den usikre tilkomsten. Samtidig merkar ein at potensielle gjester blir meir skeptiske til å bestille når dei ikkje veit om dei kjem fram.

Dette er konkrete konsekvensar av ein tilkomstsituasjon som har blitt skapt gjennom reguleringa.

Stengt veg – men ingen reell alternativ tilkomst

Sjølv etter at vegen blei stengd med flyttbar bom på grunn av fare for nye steinras, var det mange som tok seg forbi på eige ansvar.

Eg meiner ikkje dette skal framstillast som at folk ikkje respekterer ei vegstenging. Det viser først og fremst at at dei ikkje har noko reelt alternativ.

Informasjon om stenginga har av og til blitt lagt ut av Ullensvang kommune, medan Skjold Beitelag har brukt Messenger for å informere sine medlemmer. Både for bygdefolk, andre vanlege brukarar, turistar og andre utan lokalkunnskap har det likevel vore svært vanskeleg å vite kva som faktisk er mogleg frå dag til dag.

Det er påfallande at regulanten, som har skapt den grunnleggjande tilkomstsituasjonen gjennom reguleringa, ikkje har teke ei aktiv rolle i å sikre eller organisere tilkomsten verken vinter eller sommar i 2026. Det er og påfallande at regulanten tek ei meir passiv rolle etter høyringsfristen for innspel til revisjon er over.

Kva er då den framtidige tilkomsten?

Eg meiner hendingane i 2026 tvingar fram ei avklaring som ikkje lenger kan utsetjast.

Før kraftutbygginga var det ikkje tilsvarande problem med tilkomsten til Valdalen. Reguleringa skapte magasinet som barriere, og den nye sommarvegen måtte etablerast i eit krevjande og rasutsett terreng. Reguleringa skapte også behovet for å kunne ferdast over isen og for alternative vinterruter.

No har vi ein situasjon der:

- Hydro ikkje lenger vil kontrollere eller merke isløype.
- Isen ikkje lenger skal reknast som eit ferdselsalternativ etter Hydro si nye vurdering.
- Den alternative ruta gjennom Tjødnastølskar ikkje har vore brukbar dei to siste vintrane.
- Sommarvegen er rasutsett og har vore stengd i vekevis.
- Sommarvegen må no igjen stengast for vidare sikringsarbeid.
- Påsken 2026 viste at dei reelle tilkomstalternativa faktisk kan falle bort samtidig.

Det er ikkje lenger tilstrekkeleg å vise til at det finst ulike tilkomstalternativ «på papiret». Det må vurderast om dei faktisk gir trygg tilkomst gjennom heile året.

Behovet for ei permanent løysing

Eg har i den opphavlege høyringsfråsegna mi peika på behovet for tunnel eller andre permanente tryggingstiltak.

Etter det som har skjedd i 2026, meiner eg dette spørsmålet må vurderast på nytt og langt meir konkret.

Når isløysinga ikkje lenger skal nyttast, den alternative vinterruta ikkje fungerer, og dagens veg er så rasutsett at han kan bli stengd i lange periodar, må NVE vurdere kva som faktisk skal vere den permanente heilårstilkomsten.

Ein tunnel framstår då som eit naturleg alternativ som bør utgreiast.

Hydro Lyse har omfattande kompetanse og erfaring med tunnelbygging i dei same fjellområda, og byggjer mil etter mil med tunnelar for transport av vatn. Regulanten har også ein svært sterk økonomi og store inntekter frå dei regulerte vassressursane.

Eg meiner derfor det må kunne forventast at regulanten tek eit reelt ansvar for å finne ei permanent løysing på ein tilkomstsituasjon som reguleringa sjølv har skapt.

Dei 15 millionane til kommunen

Eg vil også presisere at dei om lag 15 millionane Hydro Lyse tidlegare har ytt til Ullensvang kommune for vegoppgradering, ikkje har noko med raset våren 2026 å gjere.

Det har vore lokal usemje om dette eingangsbeløpet skal mottas, fordi det svært lite samanlikna med det som må til for å få vegen opp på ein akseptabel standard sett i forhold til kva veg han er klassifisert som.

Det er derfor viktig at NVE ikkje legg dette bidraget til grunn som dokumentasjon på at regulanten dermed har løyst sitt ansvar for tilkomsten til Valdalen.

NVE si oppfølging

I februar 2026 blei NVE kontakta med krav om ei synfaring under vinterforhold. Bakgrunnen var at dei alvorlegaste tilkomstproblema nettopp oppstår når is, snø, rasfare og vinterforhold verkar saman.

Så langt eg kjenner til, er det ikkje gjennomført ei slik vintersynfaring.

Eg ber derfor NVE om å opplyse:

1. Om NVE har innhenta Hydro si nye HMS-/risikovurdering som ligg til grunn for at isen ikkje lenger skal kontrollerast eller merkast.
2. Om NVE meiner isen på Valdalsmagasinet framleis skal reknast som ein del av framtidig tilkomst til Valdalen.
3. Korleis NVE vurderer den alternative ruta gjennom Tjødnastølskar når denne ikkje har vore brukbar dei to siste vintrane.
4. Korleis hendingane i 2026 blir tekne inn i den vidare behandlinga av revisjonssaka.
5. Om NVE vil gjennomføre ei synfaring under vinterforhold.
6. Kva NVE meiner skal vere den reelle og trygge heilårstilkomsten til Valdalen når dei eksisterande alternativa ikkje fungerer.
7. Om NVE vil krevje at permanente løysingar, mellom anna tunnel, blir utgreidde.

Eg ber også om at denne henvendinga blir journalført på revisjonssak 201913014 og inngår i kunnskapsgrunnlaget før saka blir avgjord.

Eg meiner 2026 har vist noko som ikkje lenger kan avskrivast som enkeltståande vanskar: **Tilkomsten til Valdalen har i praksis blitt så utrygg og uforutsigbar at dei eksisterande løysingane ikkje lenger kan garantere allmennheita trygg ferdsel gjennom heile året.**

Det bør no vere NVE sitt ansvar å avklare kva som skal vere den framtidige løysinga – og kva ansvar regulanten skal ha for å sikre henne.

Eg viser til høyringsinnspelet mitt i revisjonssaka om reguleringa av Valdalsmagasinet og tilkomstproblema i Valdalen. Eg er klar over at høyringsfristen er ute, men ber om at denne henvendinga blir journalført og teken med i den vidare behandlinga av saka.

Med venleg helsing

Åse Mathisen Rabbe