

Norges vassdrags- og energidirektorat
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO
Norge

---POSTADRESSE:
Statkraft Energi AS
Postboks 200 Lilleaker
0216 OSLO

---TLF:
+47 24 06 70 00

FAX:
+47 24 06 70 01

---INTERNETT:
www.statkraft.no

E-POST:
post@statkraft.com

---Org.nr.:987 059 729

DERES REF./DATO:
202110781-
10/02/2024

VÅR REF.:
202001871-12

STED/DATO:
, 05.07.2024

REHABILITERING AV DAM BJØLSEGRØ - FRÅSEGNER TIL KOMMENTAR - NVE

Vi viser til oversendte høringsuttalelser til Detaljplan for dam Bjølsegrøvatn fra NVE 02.07.2024. Statkraft vil med dette gi sitt tilsvarende svar til uttalelsene. Det har totalt kommet inn seks uttalelser til detaljplanen.

Hardanger og Voss reinsdyrlag SA

Reinsdyrlaget har ingen vesentlige merknader til gjennomføring av tiltaket, men ber om begrensning av anleggsarbeidet dersom reinen oppholder seg nær anleggsområdet, spesielt når kalvingstida nærmer seg på våren. De ber videre om varsel dersom det observeres rein i området i anleggstida. Statkraft vil imøtekomme dette og vil kontakte reinsdyrlaget for informasjon om meldepunkt og rutine før anleggsstart.

Reinsdyrlaget ytrer også bekymring for at det skal bli vesentlig økt ferdsel i området rundt Bjølsegrøvatn dersom vei og tunnel åpnes for alminnelig ferdsel. Statkraft vil svare ut dette punktet i et samlet avsnitt da det berører flere parter og ulike synspunkt.

Damvegen Skogsbillag SA

1. Parkeringsplass for framtida – Veilaget ønsker at det etableres asfaltert parkeringsplass i øvre ende av masselageret med plass til 50 personbiler. Det er også ønske om at det etableres toalettbygg med innlagt vann og septiktank.

Statkraft har ingen sterk formening om det skal bygges parkering i øvre ende av deponiet eller ikke, og kan delvis forsøke å imøtekomme dette. Om det begrenses til et gruset parkeringsareal vil det ha liten praktisk eller økonomisk konsekvens for Statkrafts arbeid, men avtalen Statkraft har med grunneiere gjelder masselagring, og endret bruk av arealet må avklares med dem.

---SAKSBEHANDLER/ADM.ENHET:
Jørn Fosen Simonsen

---TLF./FAX:
004799462312 /

---E-POST:
JornFosen.Simonsen@statkraft.com

---SIDE:
1/7

Asfaltering og toalettbygg er større tiltak som Statkraft ikke vil begi seg ut på helt uten videre.

Statkraft skal i utgangspunktet ikke benytte asfalt i sitt arbeid. Der asfalt må tiltransporteres anlegget kan grusdekke produseres lokalt på stedet av masser som likevel skal deponeres, og en tilfører slik sett ikke noe nytt til området.

Toalettbygg med innlagt vann vil bli relativt kostbart. Oppføring og drift av slike bygg er heller ikke noe som ligger til Statkrafts kjernevirksomhet. Statkraft kan være med å se på løsninger, men et slikt bygg og især driften av det, er ikke noe Statkraft vil stå for alene.

P-areal og ev. toalettbygg kan også måtte ses i sammenheng med spørsmålet om adgang til tilkomsttunnelen.

2. Mobildekning – Veilaget ønsker at det etableres permanent mobilmast ved dammen.

Mobildekning i området rundt dammen er noe Statkraft jobber med av hensyn til HMS i byggefase og senere drift. Løsning er p.t. ikke bestemt.

Statsforvalteren i Vestland

Statsforvalteren i Vestland har ingen vesentlige merknader til planen.

De legger vekt på å begrense nye naturinngrep, god landskapstilpasning og tilstelling av berørte områder i tråd med moderne praksis, noe Statkraft akter å gjøre.

Statsforvalteren gjør også merksom på utslippssøknad og regelverk for betongavfall.

Utslippssøknad for anleggsdrift ble sendt 18.06.2024 og avventer behandling.

Håndtering av betongavfall vil bli håndtert i henhold til regelverk. Statkraft har pr. tid ikke funnet egnet eller stort nok gjenbruksområde for rivemasse av betong. Dette vil bety at rivemassen må transporteres til godkjent mottak dersom alternativ ikke finnes og ev. gjenbruk blir godkjent av Miljødirektoratet.

Vestland fylkeskommune

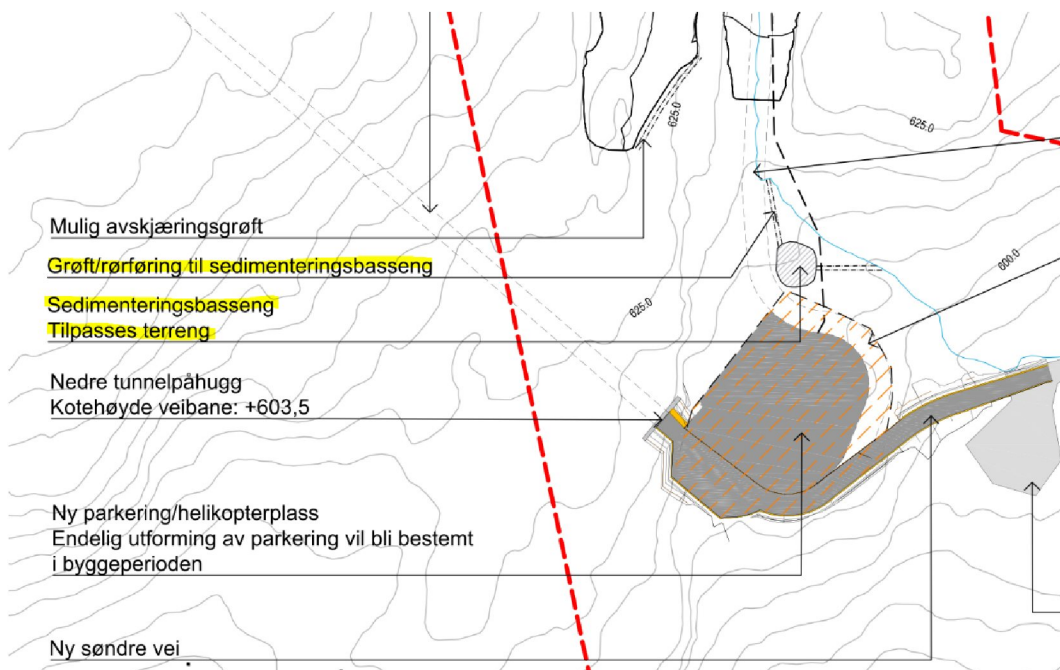
Vestland fylkeskommune har ingen vesentlige merknader til planen, men har fokus på hensyn til friluftsinnteresser i anleggsperioden, forurensing av vassdrag og avrenningsproblematikk fra massefylling.

Vestland fylkeskommune bemerker at tiltaket er utvidet med ekstra tunnel og båtusett, men at det ikke er kjente automatisk fredede kulturminner i tiltaksområdene. De vurderer at tiltaksområdene har lite potensial for funn.

Statkraft vil forsøke å hensynta friluftsinnteresser i anleggsperioden ved blant annet å etablere ny parkering, avgrense anleggsområde og omlegging av sti, skilting og informasjonsplakater.

Statkraft vil generelt gjennom planverk og kontrakt med utførende entreprenør gjøre tiltak for å hindre eller redusere forurensing. Det er utført miljørisikovurdering og utarbeidet en miljøoppfølgingsplan for anlegget. I forbindelse med utslippssøknad blir det bl.a. også utarbeidet et måle- og overvåkningsprogram.

Når det gjelder avrenning fra massefylling gjør terreng og utforming at vann som filtrerer gjennom fyllingen får et felles utløp i søndre ende. Utslippssøknaden omhandler også tiltak her.



Figur 1 Mulig plassering sedimenteringsbasseng

Kvam herad

Kvam herad ber i sin uttalelse til detaljplanen om at det arrangeres folkemøte i forkant og underveis i utbyggingen, samt at befolkningen holdes informert gjennom lokalmedia.

Statkraft vil invitere til folkemøte før byggearbeidene starter. Da prosjektet fortsatt venter på nødvendig myndighetsbehandling mm., er det vanskelig å si akkurat når dette blir. Prosjektet vil også opprette en landingsside (prosjektside på internett) der det etter planen skal deles informasjon om prosjektet fortløpende når byggingen starter. Med tanke på turgåere så vil det også gis informasjon ved at det settes opp informasjonsplakat med kart over anleggsområdet og turstier, samt hvordan en skal forholde seg til det.

Kvam herad ber videre om at det sies noe om hvem som får adgang til å benytte seg av tunnelen når anleggsarbeidet er ferdig. Ønsket fra Kvam Heradstyre er den blir så åpen som mulig for allmenheten. Statkraft vil svare ut dette punktet i et samlet avsnitt da det berører flere parter og ulike synspunkt.

Ytre Ålvik Skogsveglag (org nr. 980940144) og styret for Damhytta som representerer grunneigarar i Ytre Ålvik.

Ytre Ålvik Skogsveglag og styret for Damhytta blir heretter omtalt som YÅ.

Uttalelsen kommenteres punktvis.

1.5.3 Friluftsliv

YÅ ber om at det blir vurdert etablering av permanent toalettbygg med tett tank ved parkeringen i søndre anleggsområde. De viser til at et større antall personer enn tidligere vil benytte vei og tunnel når det er ferdig, og at det vil gi økt belastning på naturen i området.

Slik Statkraft vurderer situasjonen, så er det graden av tilgang til tunnel som vil være mest utslagsgivende for endringer i trafikkmengde, og Statkraft er enig med YÅ i premisset om at økt trafikk gir økt belastning på naturen i området.

Toalettbygg med innlagt vann vil bli relativt kostbart. Oppføring og drift av slike bygg er ikke noe som ligger til Statkrafts kjernevirksomhet. Statkraft kan være med å se på løsninger, men et slikt bygg og især driften av det, er ikke noe Statkraft vil stå for alene.

Ev. toalettbygg må ses i sammenheng med spørsmålet om adgang til tilkomsttunnelen.

YÅ ønsker videre å få ta del i diskusjon knyttet til ferdsel til båt plass/båttutsett, tilgang til damområdet og tilgang til sitt fellesareal på vestsiden av dammen skal organiseres. De ønsker også å bli sikret permanent tilgang til området gjennom den nye tunnelen og at en parkeringsplass holdes av til brukere av damhytta.

Det nye båtutsettet skal erstatte det gamle og utover eget bruk er Statkraft sin intensjon at båtutsettet også skal kunne brukes av andre båt eiere. At YÅ får ta del i diskusjonen her er dermed naturlig.

Tilgang til den nye tunnelen blir svart ut i eget avsnitt.

1.5.6 Naturmiljø

YÅ ønsker at det ikke legges unødvendig mye press på naturen gjennom økt trafikk ved at tunnelen blir åpen for allmenheten. De ber om Statkraft vurdere å begrense tilgang til tunnelen snarere enn økt turisme i sårbart område.

Statkraft vil svare ut dette punktet i et samlet avsnitt da det berører flere parter og ulike synspunkt.

1.5.7 Villrein

YÅ er bekymret for hvordan økt trafikk vil påvirke reinen. Det er økt ferdsel i vei og terreng over tid som er bekymringen snarere enn anleggsarbeidet.

Statkraft vurderer graden av tilgang til tunnel til å kunne være utslagsgivende, tilsvarende punkt 1.5.3 og 1.5.6.

Adgang til tunnel blir svart ut i samlet avsnitt da det berører flere parter og ulike synspunkt.

1.5.8 Forureiningslova

YÅ tar opp at detaljplanen i liten grad omtaler vanntilførsel, overvann og avrenning. De ber også om tiltak for å lede avrenning/overvann lenger øst, samt risiko for tørrlagging av bekker og våtmark som følge av innlekkasje til tunnel.

Statkraft sendte søknad om utslippstillatelse til Statsforvalteren i Vestland 18.06.24. Denne søknaden omhandler blant annet denne problematikken. Ev. tiltak, i tillegg til måle- og overvåkingsprogram, er også omfattet. Utslippssøknaden skal legges ut til offentlig ettersyn.

Større omlegging eller endring av eksisterende og naturlige vannveier er ikke med i planene til Statkraft.

Med tanke på innlekkasje i tunnel og ev. følgekonssekvenser så er ikke det en ønsket situasjon. Under tunneldrivingen blir det derfor lagt opp til et regime med behovsprøvd injeksjon og sonderboring som motvirkende tiltak.

2.2 Riving av eksisterende dammar

YÅ uttrykker bekymring for forurensing fra rivearbeid og avrenning fra ev. lagret rivemasse.

Riving av den gamle dammen skal skje i tørrlagt byggegrop og etter krav som blir satt i omsøkt utslippstillatelse, miljøoppfølgingsplan og rive- og avfallsplan. Nødvendige tiltak for å hindre og redusere utslipp vil bli fulgt opp.

Søknad om utslippstillatelse omfatter også måle- og overvåkingsprogram.

Når det gjelder gjenbruk av betong så kan det være greit med en presisering da detaljplanen ikke tar for seg dette fullt ut.

Prøver av betongen viser at innholdet av tungmetall (krom-6) overstiger grenseverdi og den kan derfor ikke gjenbrukes uten godkjenning fra Miljødirektoratet. Det er planlagt ytterligere prøver av betongen for å få kartlagt det totale omfanget. Foreløpig er det ikke søkt Miljødirektoratet om gjenbruk og basisen er da at betongen skal transporteres til godkjent mottak.

Statkraft søker å finne bærekraftige løsninger og i et bærekraftperspektiv vil slik borttransport være ugunstig dersom en finner annen forsvarlig løsning. Parkering og snuplass ved dammen er sett på som en mulig plass der en kan få kapslet inn betongen og hvor eneste ytre påvirkning vil kunne komme fra et svært begrenset nedbørsfelt. Plassen er derimot ikke stor nok til å romme det totale volumet av betongmasse en har behov for og det letes etter alternativ.

2.4 Vasslepp og vassuttak

YÅ ber om at damanlegg, styring og ventilarrangement i ny dam blir bygget slik at det er mulig å slippe ut vann kontrollert i perioder til elva Bjølvo dersom det skulle være behov for dette knyttet til vannforsyning bl.a. drikkevann og jordbruksvann. Det vises til vannrettigheter med uttak fra Bjølvo.

Dammen er planlagt bygget med ekstra tappearrangement (forbitappingsrør og ventil) med mulighet for å kunne slippe vann til Orfallstjørn og videre til Bjølvo. Det vises for øvrig til avtale av 21.09.1950 mellom Bjølvefossen og vannverket i Ytre Ålvik.

2.5 Vegar og riggområde

YÅ er positive til bruk av tunnelstein for opprusting av Damvegen og uttrykker bl.a. interesse for å kunne ta imot masser til samme formål langs skogsveiene i Ytre Ålvik.

Statkraft er i utgangspunktet positive til dette. Ev. omfang og detaljer må avklares gjennom direkte dialog.

2.6 Illustrasjon og tunnelmassefyllinga

YA ber om at det blir sett ekstra på avrenning fra rigg-, deponi- og tunnelområdet for å samle opp finpartikler og å lede overskuddsvannet bort fra avrenningssoner mot Gravidalen/Ytre Ålvik mm. De tar også opp nitrogenforbindelser og overvåkingsprogram.

Statkraft sendte søknad om utslippstillatelse til Statsforvalteren i Vestland 18.06.24. Denne søknaden omhandler blant annet denne problematikken. Ev. tiltak, måle- og overvåkingsprogram er også omfattet. Utslippssøknaden skal legges ut til offentlig ettersyn.

Adgang og bruk av nytt veianlegg:

Det skal bygges to nye tunneler i forbindelse med anlegget, «Tunnel 1» og «Tunnel 2». Tunnel 1 er den som går fra Damveien og opp til dammen, mens Tunnel 2 går fra dammen til båtutsett og driftshytte. Tunnel 1 er den styrende med tanke på adgang.

Tunnelene er i prinsippet anleggsveier og blir ikke bygget som offentlige veitunneler med den standard og sikkerhetsnivå som det tilsier.

På grunn av sin korte lengde og enkle utforming er det ikke tenkt restriksjoner knyttet til ferdsel i tunnel 2. Den vil være åpen for turgåere til fots og personbiler som måtte ha adgang gjennom Tunnel 1, all den tid vinterforhold eller annet ikke setter en stopper for det. Veianlegget er i normalt ikke tenkt brøytet vinterstid.

Tunnel 1 blir vesentlig lenger enn Tunnel 2 og får en utforming som gjør at Statkraft av drift-, sikkerhetshensyn og skadepotensiale, ser det som nødvendig at trafikk og bruk av tilkomsttunnelen blir regulert.

Utover eget bruk, har utgangspunktet til Statkraft vært begrenset tilgang for tredjepart, der det kun gis adgang for grunn-, hytteiere og ev. andre rettighetshavere. Dette er en modell som er brukt andre steder i senere tid.

Økt trafikk utover skissert modell gir økt slitasje på anlegget, økte driftskostnader og økt sannsynlighet for ulykker.

Statkraft har ikke konsekvensutredet effekten stor trafikk vil ha på området og naturen, men det er nærliggende å tro at økt trafikk også vil gi økt slitasje på naturen. Det kan potensielt også bli behov for å bygge flere parkeringsplasser i området mellom tunnel og dam. Forsøpling og toalettbehov er en kjent utfordring mange steder, og kan også bli en utfordring her.

I høringsuttalelsene som er kommet inn er det ulike syn på hvor tilgjengelig tunnelen skal være for 3. part. Der Kvam herad ønsker at tunnelen skal være mest mulig tilgjengelig for allmenheten, så er grunneiere og reinsdyrlag mer reserverte og bekymret for belastningen naturen vil få med økt ferdsel.

For Statkraft så er det sikkerhetshensyn som er avgjørende. Isolert og teknisk sett, så mener Statkraft at det kan være rom for å gi en større brukergruppe adgang til bruk av Tunnel 1, men det må ev. skje på vilkår, og må ikke forveksles med fri ferdsel.

I og med at det her også er andre parter enn Statkraft, må det et bredere avtaleverk på plass. Her kan det blant annet nevnes at veien opp til tunnelen er privat skogsbilvei og bruken reguleres av Damvegen Skogsbillag SA.

Videre vil det på grunn av tekniske løsninger og standard eksempelvis ikke være aktuelt med utvidet adgang vinterhalvåret, og all bruk sommerhalvåret vil måtte begrense seg til personbiler. Myke trafikanter og større kjøretøy vil ikke bli tillatt uten særskilt tillatelse.

Med tanke på belastningen området og naturen vil kunne få som følge av økt trafikk, så er det fra flere hold foreslått toalettbygg som avbøtende tiltak, om ikke et krav. Som nevnt i tidligere merknader så ligger ikke etablering og drift av slike bygg til kjernevirksomheten til Statkraft. Statkraft kan være med å se på løsninger og ev. bidra til etablering, men drift av bygget må det finnes alternativ for. Det er rehabilitering og drift av damanlegget som er Statkrafts formål.

Statkraft foreslår å innlede ny dialog med kommune og berørte rettighetshavere for å se om og ev. hvordan en åpnere adgangsmodell enn utgangspunktet kan løses.

Med vennlig hilsen
for Statkraft Energi AS

Jørn Fosen Simonsen
Prosjektleder