

Rapport

Kommunedelplan E39 Bokn - Bømlafjorden

Merknadsbehandling oppstartsvarsel



Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: Dato	3 av 37 26.10.2023
---	--	---------------	-----------------------

Forord

Statens vegvesen har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet om å starte planlegging av ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing av ny E39 på strekninga Bokn–Bømlafjorden. Strekninga går mellom E39 Rogfast (Vestre Bokn) via Akسدal, til Bømlafjorden i Sveio kommune. Strekninga er ca. 60 km lang og strekker seg over 3 kommunar; Bokn, Tysvær og Sveio. Føremålet med prosjektet er betre framkomst på E39, noko som bidreg til ei sikrere trafikkløysing, og å realisere ei politisk ønska samfunnsutvikling om utvida bu- og arbeidsmarknad.

Den 27. april 2022 blei det sendt ut varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplanen. Frist for å sende innspel til oppstartsvarselet var 20. juni 2022. Da det blei sendt ut varsel om oppstart var avgrensinga av prosjektet i nord frå Bokn til Hope. I forbindelse med høyring av planprogrammet blir det varsla ei utviding av planområdet frå Hope til Bømlafjorden. Her følgjer ei oppsummering av innkomne merknader med Statens vegvesens kommentarar for oppstartsvarsel av strekninga E39 mellom Bokn og Hope.

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: Dato	4 av 37 26.10.2023
---	--	---------------	-----------------------

INNHALD

1	INNLEIING	6
2	VARSEL OM OPPSTART	7
2.1	MYNDIGHEITER	7
	<i>Bane NOR (BN)</i>	7
	<i>Fiskeridirektoratet (FD)</i>	7
	<i>Kystverket</i>	7
	<i>Mattilsynet</i>	8
	<i>Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)</i>	8
	<i>Statsforvalteren i Rogaland (SFR)</i>	9
	<i>Statsforvalteren i Vestland (SIV)</i>	11
	<i>Rogaland Fylkes-kommune, plan, miljø- og samfunns-avdelinga</i>	15
	<i>Vestland fylkeskommune (VFK) avdeling for Strategisk utvikling og digitalisering</i>	19
	<i>Bokn kommune</i>	21
	<i>Haugesund kommune – Teknisk enhet avd. vannverk</i>	21
	<i>Sveio kommune (innspel 1)</i>	21
	<i>Sveio kommune (innspill 2)</i>	22
	<i>Tysvær kommune</i>	23
	<i>Bergens Sjøfartsmuseum, marinarkologi</i>	23
	<i>Stavanger Maritime museum (SMM)</i>	24
	<i>Avinor avd. for bærekraft, konsept og infrastrukturutvikling</i>	24
	<i>Statnett</i>	24
2.2	ORGANISASJONAR, NÆRINGSINTERESSER, LAG OG FOREININGAR	27
	<i>Avsendar dato</i>	27
	<i>Oppsummering av merknad</i>	27
	<i>Statens vegvesens kommentar</i>	27
	<i>Bokn kommune og Tysvær kommune</i>	27
	<i>Haugaland Næringspark</i>	27
	<i>Gassco</i>	27
	<i>Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS (HIM)</i>	28
	<i>Sveio kommune</i>	28
	<i>Alsaker fjordbruk AS/Fjon Bruk AS</i>	28
	<i>Bjørgvin bispedøme</i>	28
2.3	GRUNNEIGARAR OG PRIVATPERSONAR	29
	<i>Avsendar dato</i>	29
	<i>Oppsummering av merknad</i>	29
	<i>Statens vegvesens kommentar</i>	29
	<i>Bokn kommune</i>	29
	<i>Eiliv Staalesen</i>	29
	<i>Louis Medhaug</i>	29
	<i>Håkon Sletten</i>	29
	<i>Kjell Terje Bryningsland</i>	29
	<i>Knut Helge Furseth</i>	29
	<i>Emilie Moi Eikje</i>	30
	<i>Tysvær kommune</i>	30
	<i>Lars Rune Halleland</i>	30
	<i>Sveinung Sundfør</i>	30
	<i>Atle Hodne</i>	31
	<i>Nils Ivar Sundfør</i>	32
	<i>Martin Skogerbø</i>	32
	<i>Advokat Helland på vegne av Jan Kåre Frøyland</i>	32
	<i>Sveio kommune</i>	33
	<i>Maria Nesse</i>	33
	<i>Anne-Lise Staupe Gaard</i>	33

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: Dato	5 av 37 26.10.2023
---	--	---------------	-----------------------

Sigmund Sundfør.....	34
Anne Berit og Jan Sverre Kvalvågnes	34
Elin Brit Østvik Sæ	34
Laila og Håvard Skarveland	34
Christine Østvik Sæ og Eirik Helland.....	34
Yngvar Tveit.....	35
Thomas Førde	36
<i>Ikkje tilknytt kommune.....</i>	<i>37</i>
Otto Inge Molvær.....	37
Arild Høyland	37
Hans Faye	37

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: Dato	6 av 37 26.10.2023
---	--	---------------	-----------------------

1 INNLEIING

Den 27. april 2022 blei det sendt ut varsel om oppstart av kommunedelplanarbeidet med frist for innspel 20. juni 2022. Det blei oppfordra til å gje innspel via kartportal, men det har òg komme innspel direkte til Statens vegvesen.

Dette dokumentet, E39-BB-A-043 «*Merknadsbehandling etter varsel om oppstart*», er eit samandrag av innkomne merknadar med Statens vegvesen sitt tilsvar.

Kopiar av mottekne fråsegner er tilgjengelege i eit eige samledokument, E39-BB-A-044 «*Samanstilling av merknader ved varsel om oppstart av kommunedelplan*».

I dette dokumentet er innspela organisert etter avsendar. Det kom inn til saman 47 merknader fordelt slik:

Myndigheiter: 18

Organisasjonar, næringsinteresser, lag og foreiningar: 5

Grunneigarar og privatpersonar: 24

Statens vegvesen er takknemlege for alle innkomne innspel i løpet av høyringsperioden. Det bidreg med viktig informasjon for å arbeide vidare med å finne best mogelege løysingar. Høyringsinnspela er kommentert og følger planen som eit vedlegg til planprogrammet.

Sjølv om det er gitt uttale til varsel om oppstart av kommunedelplan, kan det òg bli gitt innspel til høyring av planprogrammet.

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 7 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	-----------------------------------

2 VARSEL OM OPPSTART

2.1 Myndigheter

Avsender dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Bane NOR (BN) 16.05.22 Ref.nr MIME: 86773-5	Ingen merknader. Planområdet berører ikke jernbanens interesser og BN har derfor ingen merknader.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen.</i>
Fiskeridirektora tet (FD) 16.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-22	FD kan per nå ikke se om de har berørte interesser. Hvis marint biologisk mangfold ikke skal berøres negativt må det ikke uten videre foretas inngrep. Ved tiltak i, eller med virkning til, sjø og fjord, forutsetter FD avbøtende tiltak mot forurensing, skadelige utslipp o.l. samt beskrivelse og vurdering av planens virkninger på miljøverdier og andre interesser i sjø. Se eventuelt Fiskeridirektoratets kartverktøy: https://portal.fiskeridir.no/plan for nærmere informasjon.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i>
Kystverket 20.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-28	To av farvannskryssingene vil krysse farvann som har status som bi-led; Boknasundet og Ognasundet. Disse er viktig for nytte- og fritidsbåttrafikken. Frekasundet og Førlandsfjorden ved Mjåsundet er lokal-led med fritidsbåttrafikk. Viktig å ha fokus på sjøvertsferdsel og fremkommelighet. Seilingshøyde/vertikal klaring og bredden på seilingsløpet på fremtidige bruer vil være avgjørende ved farvannskryssing. Ift. dette er det viktig å kartlegge dagens behov, og vurdere fremtidig behov. Kystverket anbefaler at det tas utgangspunkt i	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 8 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	-----------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>minst samme seilingshøyde som eksisterende brukryssinger dersom disse skal bestå.</p> <p>Fordel om nye farvannskryssinger legges nærmest mulig eksisterende kryssinger. Brufundamenter i sjø bør unngås, hvis ikke må sikt og dybde i farvannet vektlegges.</p> <p>Navigasjonsveiledningen i områdene må hensyntas.</p> <p>Oppføring av bruer vil kreve tillatelse fra Kystverket.</p> <p>Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet.</p>	
Mattilsynet Ref.nr MIME: 22_86773-14	Mattilsynet har ingen merknader på dette tidspunktet.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen.</i>
Norges vassdrags og energidirektora t (NVE) 17.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-23	<p>Viser til kartbase og NVE seie kartbaserte rettleiar for reguleringsplan.</p> <p>Naturfare må vurderast som del av ROS-analysen og KU. Allereie på plannivået kommunedelplan bør ein ha fokus på at planen skal vere mogleg å gjennomføra og at det blir sett klare føringar for korleis naturfare skal følgast opp.</p> <p>Overvatn og klima. Må ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar og forsvarleg overvasshandtering. Omsynet til eit endra klima skal ivaretakast.</p> <p>Allmenne interesser i vassdrag. Ta omsyn til allmenne interesser i vassdrag og grunnvatn. Ein bør unngå inngrep og tiltak i vassdrag. NVE syner spesielt til varsemdplikta i vassressurslova § 5. NVE har som mål at planarbeidet unngår tiltak i og langs vassdrag «som kan vera til nemneverdig ulempe eller skada for nokre allmenne interesser i vassdraget»</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg bli utarbeidd ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med krava i plan- og bygningslova.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 9 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	-----------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>jf. konsesjonsplikta i vassressurslova (vrl). § 8. Viss slike tiltak ikkje er mogleg å unngå, har NVE høve til å samordna vassdragstiltak som elles ville kravd ei konsesjonsbehandling jf. vrl. § 20.</p> <p>Det blir oppfordra til at forslagsstillar er tydeleg på kva planen inneber av inngrep i vassdrag og at det lagast ei framstilling av konsekvensar for allmenne interesser. Vassmiljø og allmenne interesser i vassdrag fell inn under fleire ikkje-prisette tema. For at NVE skal kunna vurdera vassdragstiltaka er det ein fordel om konsekvensar for vassdrag stilt saman i planforslaget.</p> <p>Verna vassdrag. Haugevassdraget blei verna i verneplan for vassdrag i 1993. Vernet gjeld for vassdragsbeltet og andre delar av nedbørsfeltet som har betydning for verneverdien. Det bør leggest opp til ein arealbruk som ikkje reduserer verneverdiane knytt til vassdraget, jf. rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. Verdier i vassdraget er nærare omtala i VVV-rapport 2000–4. Terskelen for konsesjonsplikt, er lågare i verna vassdrag enn i andre vassdrag.</p> <p>Planen bør legge til rette for kantvegetasjon. I vrl. § 11 er det krav om at det langs breidda av vassdrag med års-sikker vassføring skal oppretthaldast eit avgrensa naturleg vegetasjonsbelte som motverkar avrenning og gir levestad for plantar og dyr. NVE oppmodar om at det blir lagt til rette for eit vegetasjonsbelte i samsvar med intensjonen i vrl. § 11.</p> <p>Energianlegg. I planområdet er det ei høgspenteleidning som er ein del av regionalnettet. Større kraftleidningar som treng konsesjon etter energilova er unnateken frå pbl. Desse må markerast som omsynssoner i plankartet.</p>	
<p>Statsforvaltere n i Rogaland (SFR) 20.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-25</p>	<p>Vegstandard og hastigheit skal vurderast som del av planarbeidet. Positivt at planarbeidet er i gang. Legg til grunn at vegstandard og hastigheit på strekninga blir vurdert som ein del av planen, ut i frå dei konsekvensar planen får for andre omsyn i området. Det er naudsynt med ny/utbeta veg.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg bli utarbeidd ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med krava i plan- og bygningslova.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 10 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Jordbruk, jordvern, vegstandard. Planen vil kunne gi betydelege konsekvensar for jordbruk, landskap, naturmiljø og friluftsliv. Vurder om omdisponert areal må først tilbake til LNF-føremål. Vegstandard og trasé må revurderast slik at arealbeslag kan reduserast.</p> <p>Austsida av Førlandsfjorden er eit viktig jordbruksområde med større samanhengande jordbruksareal. Omlegging av E39 vil føre til tap av jordbruksareal. Vegstandard har betydning for lokaltrafikken. Nye motorvegar der det er forbod mot traktor gir betydeleg auka utfordringar for tilgang til jordbruksareal, som ikkje er i tråd med nasjonale mål om eit meir ressurssterkt landbruk og auka matproduksjon. Løysingar må sikre at landbruksmaskinar kjem seg fram utan å måtte køyre omvegar. Vurder analyse av landbruket sitt køyremønster.</p> <p>Natur, landskap og klima. Betydelege naturverdiar innanfor planområdet knytt til både natur på land, og i sjø og vassdrag. Blant anna den utvalde naturtypen kystlynghei på Bokn og nord for Aksdal, med svært god hevd. Det er knytt nasjonale interesser til kystlyngheiene. Det er òg registrert nasjonalt og regionalt viktige landskap som må takast vare på. Reduser tap av naturområde til eit minimum. Må gjere gode vurderingar for val av trasé, og bruke Miljødirektoratet sin kartleggingsmetodikk i KU.</p> <p>Aust for Førlandsfjorden er kunnskapsgrunnlaget relativt avgrensa. Nye registreringar i området kan vere naudsynt. Viktig at vassdrag saman med myrområde i minst mogleg grad blir påverka. Tiltaket sin påverknad på restareal i landbruket må etter SFR si meining vere ein del av utgreiing og vurderingar for naturmangfald.</p> <p>Massehandtering. Gjenbruk og reduksjon er viktig for å redusere volumet av overskotsmassar. SFR legg til grunn at prinsippa for avfallsreduksjon som vist i <i>regionalplan for massehandtering på Jæren</i> blir nytta i prosjektet. Overskotsmassar som må deponerast skal bli avklart i plan,</p>	<p><i>Kommunedelplanen skal gi ei overordna vurdering av massehandtering, mens dei meir detaljerte løysingane vil avklarast i reguleringsplanen.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 11 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>dette sikrar heilskapleg handtering. Deponering skal i størst mogleg grad ikkje vere i konflikt med jordbruksareal eller område med miljø- og naturverdiar. Blir slike verdiar påverka må plasseringa av deponi bli vurdert i KU eller plan. Deponering og mellomlagring av reine massar krev ei vurdering, og løyve frå Statsforvaltaren (jf. Forureiningslova).</p> <p>Samankopling med lokalvegnett. Det er viktig å tenke heilskapleg kring reisemønster og transportmiddel, og planlegge for gode knutepunkt for kollektivtransporten. Slik sett vil det å følgje dagens trasé vere eit godt prinsipp. Nye traséar og nye kryss kan føre til eit stort press på omkringliggende areal, fordi det blir attraktivt med næringsetablering i slike område.</p>	
<p>Statsforvaltaren i Vestland (SIV) 21.06.22 (avtale om utsett frist for uttale)</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-27</p>	<p>Vassdrag. Legg vekt på å unngå tiltak/utfylling i vassførekomstar. Kantvegetasjonen er viktig som ein buffer mellom vatnet og vegen, og er eit positivt landskapselement. Det er viktig å unngå avrenning/ureining til vassdrag. Det blir vist til § 11 i vassressurslova. Der vegen vert liggande nær og/eller kryssar over vassdrag, føreset SIV at konsekvensane for fiskeinteressene vert utgreidde. Det blir føreset at det ikkje vert etablert nye vandringshinder for fisk i elvar/bekkar innanfor planområdet, og at ein så langt som råd unngår utfyllingar og brupilarar. Ved bekkelukking må breidda på lukkinga vere like brei som vassdraget i dag, og ha naturleg botn. Ein bør undersøkje om det er mogleg å utbetre eventuelle kulvertar eller bekkelukkingar. I sørleg del av planområdet er det fleire vassdrag, som vil verte råka av utbetringa av vegen, og som nyleg er kartlagt.</p> <p>Myr og våtmarksområde. Myr kan innehalde store mengder bunde karbon. Det er aukande interesse for korleis ein kan ta vare på dette, og fremje vidare karbonopptak. Det må gjerast eit reknestykke på kor mykje karbon som ligg bunde i planområdet, og korleis planen vil bidra til å frigjere dette til atmosfæren, eller hindre vidare opptak. Prosjektet kan føre til drenering av myr- og våtmarksområde. Det er naudsynt å</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg Det blir utarbeidd ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med krava i plan- og bygningslova.</i></p> <p><i>Etter at varsel om oppstart blei sendt ut er det avgjort at kommunedelplanen skal gjennomførast med ein kommunal planprosess.</i></p> <p><i>Kommunedelplanen skal gi ei overordna vurdering av massehandtering, mens dei meir detaljerte løysingane vil avklarast i reguleringsplanen.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 12 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>bevare den høge vasstanden i våtmark for å oppretthalde karbonlageret. Våtmarksområda er vidare viktige funksjonsområde for fugl og må vernast. Mange viktige registreringar med tanke på naturmangfald.</p> <p>Verneområde og viktige naturtypar. Ved Hope er det fleire mindre samanhengande myrområde og registreringar av raudlista artar. Det er gjort fleire registreringar av lavartar i 2022 ved Hope, som tydar på at det er boreonemoral regnskog i området. Ved Solheimsdalen er det gamal furuskog, registreringar av raudlista insekt, fugl og karplantar, og små myrområde. Planområdet inkluderar Joavatnet, Liervatnet og Mørkavatnet, kor det er det registreringar av truga soppantar, ål, laks (Liervatnet), og dessutan flekkvise myrområde. Det ligg fleire myrområde langs traseen ved Svefjellet og Ravnefjell, og fleire store vatn. Nasevatnet/Haukåsvatnet er yngleområde for hornedykkar (nasjonal forvaltningsinteresse). Planområdet omfattar delar av Hopsfjellet naturreservat. Lenger sør ved Austvik, dekkar planområdet kystfuruslogen på Austvikfjellet. Like søraust for Nesevatnet ligg Storevågen med store blautbotnsområde, noko ein òg finn i Kvalvågpyla som er inkludert i planområdet.</p> <p>Anbefalast å utgreie traséalternativ med lågare hastighet enn 110 km/t for å unngå inngrep. Samt å gjenbruka eksisterande veg i størst mogleg grad for hindre store inngrep i verneområde og viktige naturtypar. Leggje mindre beslag på areal og naturmangfald, redusere utslepp i anleggsfase og utslepp som følgje av arealbruksendringar.</p> <p>Strandsoneverdiar. Kjem i berøring med nasjonale interesser og forvaltinga av 100- metersbeltet langs sjø. Her skal det særleg takast omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. SIV føreset at konsekvensutgreiinga (KU) dekkjer dette temaet, og at det er synleggjort korleis strandsoneverdiane er kartlagde, vurdert og handtert med tanke på verknader.</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 13 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Fragmentering av naturområde. KU må ha med vurderingar for konsekvensar av fragmentering av naturområde, og tiltak som kan bøte på effekten av fragmenteringa, i form av under/overgangar for å sikre levelege korridorar mellom viktige leveområde for artsmangfaldet. Grunnlaget må vere feltarbeid i trase for veg, og identifisering av viktige område. Eksempelvis bekkedrag med kantsone, myr og våtmarksområde, og skogområde. Bygging utan fungerande førebyggjande tiltak for å vareta korridorfunksjonar, vil føre til sterkt fragmentering og redusert levedyktigheit for lokale bestandar. Det er ikkje tilstrekkeleg å berre sjå på kryssingspunkt for hjort. Legg til grunn Handbok «Veger og dyreliv» med eventuelle oppdateringar for å sørgje for at aktuelle avbøtande tiltak vert vurdert på ein god måte.</p> <p>Økologisk kompensasjon er naudsynt. Det er i realiteten umogleg å unngå tap av verdifull natur. Difor må økologisk kompensasjon vere inkludert som aktuelt tiltak som siste utveg i å redusere skadar på natur, jf. forskrift om konsekvensutgreiing § 23 og prinsippet om «I-3 samtidheit» i prinsippet om økologisk kompensasjon fastsett av regjeringa i 2019. Økologisk kompensasjon må vere eit eige utgreiingstema i KU.</p> <p>Overvasshandtering. Det må byggast reinseinnretingar som sandfang eller reinsedam, som hindrar overvatn frå vegen å renne ureinsa til myr, våtmarksområde eller vassførekomstar.</p> <p>Berekraftig massehandtering. Vurdering av massehandtering i planprosessen er viktig for å bidra til berekraftig massehandtering i prosjektet. Avfall skal føre til minst mogleg skade og ulempe jf. forureiningslova. Massane skal om mogleg gjenvinnast. Berekraftig masseforvaltning i tråd med forureiningslova tek utgangspunkt i avfallspyramiden/«ressurspyramiden». Miljødirektoratet sin rettleiar om massehandtering 1243/2018 har informasjon om korleis ein kan legge til rette for gjenvinning.</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 14 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Må gjere vurderingar som reduserer masseoverskot i planen. Eventuelt vurdere andre tiltak for gjenvinning av massar frå prosjektet, eller undersøke behov for påfyll av massar til massetak i nærheita. Vurdere om overskotsmassane kan nyttens til produksjon av byggråstoff. Det må avklarast om anleggsarbeidet må ha løyve etter forureiningslova i god tid før anlegget startar opp.</p> <p>Plastforureining. I Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021), er det mål å redusere plastforureining frå transportsektoren. SIV føreset at temaet blir teke opp i KU for strekninga og at det inngår i miljøoppfølgingsprogrammet for prosjektet.</p> <p>Konsekvensutgreiing. Med omsyn til oppdatert kunnskap frå 2021, bedast det om at kommunedelplanen legg til rette for at det blir gjennomført ein oppdatert KU for naturmangfald i planområdet, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta §§ 27 og 28.</p> <p>Det må planleggast for traséval og løysingar som reduserer CO₂-utslepp, og KU må kunne gjere greie for endra arealbruk, klimagassutslepp og omsynet til karbonrike areal. I denne samanheng blir Klimaplan for 2021-2030, Meld. St. 13 (2020-2021), Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Meld. St. 20 (2020 – 2021), Meld. St. 13 (2020–2021) «Klimaplan for 2021-2030» og NINA-rapport 1774b (2020) «Carbon storage in Norwegian ecosystems» (revised edition) nemnt.</p> <p>Data som vert henta inn skal systematiserast og leggjast inn i offentlege databasar, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 24.</p> <p>Landbruk. Ein ny og brei vegtrasé vil kunne råke jordbruksareal og verdifullt kulturlandskap i Sveio kommune. SIV minner om at det nasjonale målet for jordvern er ytterlegare innskjerpa. Jordressursar og kvalitetar i landskapet skal takast vare på, jf. pbl. § 3–1 bokstav b. SIV tilrår igjen at det vert utgreidd traséalternativ med redusert vegstandard og mest mogleg gjenbruk av eksisterande veg. Det blir oppmoda om at det vert laga detaljerte planar for etterbruk av matjord</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 15 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>som må fjernast i samband med framføring av ny veg, Dette vil kompensere bortfall av areal, og vere til nytte for anna byggeverksemd og anleggsprosjekt i området i framtida. SIV oppmodar om at massedeponi og riggområde vert plasserte vekk frå dyrka jord.</p> <p>Landskap/estetikk. Bør vere mål å sikre ei best mogleg terreng- og landskapstilpassa utbygging. Estetisk utforming av omgjevnadane skal vektleggast, jf. føremålsparagrafen i pbl. 2008, og dessutan sikre landskapsomsyn jf. pbl. § 3–1. Viser til den europeiske landskapskonvensjonen.</p> <p>Samfunnstryggleik og beredskap. Der kommunedelplanen presenterer ulike alternativ, må det gjerast ei ROS-analyse av alternativa. Eventuelle funn og tilrådingar frå ROS-analysen må bli følgde opp og innarbeidde i planen. Det må tydeleg komme fram kven som har utført ROS-analysen, og kva kjelder som har vore nytta. Det er viktig at tema for ROS- analysen ikkje vert for avgrensa.</p>	
<p>Rogaland Fylkeskommune, plan, miljø- og samfunnsavdelinga 20.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-23</p>	<p>Prosess og medverknad. Oppmodar til vidare bruk av planforum som arena for avklaringar med regionale myndigheiter og involverte kommunar. Deltaking i planforum bør fortrinnsvis skje før høyring. Informasjonsportalen kan vere eit effektivt verktøy for å nå ut til ulike grupper i medverknadsarbeidet, og for informasjonsdeling og samhandling med regionale myndigheiter. Portalen bør bli supplert med kart over traséane og resultat frå kartleggingsarbeidet. Portalen må bli oppdatert jamleg. For medverknad må det sikrast arenaer for grupper som treng særleg tilrettelegging. For barn og unge vil behovet for medverknad bli særleg aktualisert ved nærføring til skular, barnehagar, og område som blir nytta til leik og rekreasjon, eller dersom ny veg får ein barriereverknad i høve til slike målpunkt.</p> <p>Vegstandard og alternativvurdering. I 2019 gjorde Statens Vegvesen ei utgreiing av standard på vegar med ÅDT 6 000 –</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet.</i></p> <p><i>Statens vegvesen legg opp til medverking i dei ulike fasane i prosjektet jf. krav om medverknad.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg bli utarbeidd ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med krava i plan- og bygningslova.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 16 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>20 000, der ein av hovudkonklusjonane var at 4-feltsveg med fartsgrense 110 km/t generelt vil ha lågare netto nytte enn en 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t. Ikkje-prissette konsekvensar er større for 4-feltsveg enn for løysinga med 2/3 felt. Både vurdering av vegstandard og normalprofil bør gjerast etter ein grundig prosess. Vurder om 2/3-feltsveg skal takast inn som et eige alternativ og vurderast opp mot 4-feltsveg. Oppdaterte trafikkframskrivingar må bli nytta i kostnyttevurderingar og standardval. Det bør bli opna for å vurdere fleire alternativ på delstrekningar. Der det blir vurdert ulike løysingar bør ein synleggjere ulik konsekvensgrad for å kunne samanlikne alternativa.</p> <p>Jordvern. Beslag av jordbruksareal skal ha ei særskilt vurdering, og omfanget av beslag skal reduserast, jf. NTP for perioden 2022 – 2033 (Meld. St. 20 (2020 – 2021)). Behovet for vektlegginga er understreka i rundskrivet <i>Ta vare på matjorda</i> frå LMD og KDD datert 23.03.2022. I <i>Jordvernstrategi</i> for Rogaland er det formulert føringar for jordvern og samfunnsmessig viktig infrastruktur. Utgreiinga bør ta for seg både direkte tap av landbruksareal og indirekte tap ved at areal blir oppdelt og mindre rasjonelt å drive. Omlegging av eksisterande vegar vil kunne gi tap av landbruksareal, og endra driftsstruktur. Det må takast høgde for behovet for «landbruksundergangar».</p> <p>Friluftsliv. Det er relativt god dekning på Bokn og i Tysvær nord for Aksdal, medan søre del av Tysvær manglar kartlegging og verdsetting av friluftsområde, jf. rettleiar M98-2013. Det er behov for å betre kunnskapsgrunnlaget. Ein bør vende seg til kommunane for å få tilgang til ev. lokale kartleggingar som er gjennomført i samheng med kartlegging av friluftslivets ferdelsårer.</p> <p>Lokale og regionale verknader. Ny struktur og plassering av kryss vil kunne påverke arealbruksmønsteret på sikt. Moglege langsiktige effektar på arealbruken bør takast med i konsekvensutgreiinga på eit overordna nivå. Det bør leggest vekt på å sikre god framkome for reisande med kollektiv og</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 17 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>reisetidsforhold mellom buss og bil bør være en del av utgreiinga. Effektiv kollektiv trafikkavvikling bør ha høg prioritet. Det bør leggjast til rette for andre typar mobilitet der det er hensiktsmessig. Kollektivknutepunkt i Aksdal må sjåast i samanheng med sentrumsutvikling.</p> <p>Massehandtering. Massehandtering bør tidleg inn som tema i planarbeidet. Sjå regional plan for massehandtering på Jæren 2018-2040 for prinsipp om ei meir berekraftig massehandtering. Prinsippa i planen vil vere gyldige i heile regionen og bør bli lagt til grunn for planarbeidet. Det bør utarbeidast ein massedisponeringsplan.</p> <p>Vassmiljø. Ein må identifisere naturverdiane i og nær vassdrag for å vurdere val av trasé opp mot vassdragsomsyn. Indre del av Førlandsfjorden og Grindefjorden er prioriterte vassdrag i <i>Regional plan for vannforvaltning i Rogaland 2022-2027</i>. Begge er vurdert å ha dårleg økologisk tilstand og har avgrensa vassutskifting. Høievassdraget er eit verna vassdrag (nr. 039/1, verneplan for vassdrag IV). Planområde rører ved desse førekomstane, og vassmiljø blir eit viktig tema i konsekvensutgreiinga. Det må vurderast på kva måte ulike vassdrag skal kryssast. Der det er dokumentert eit behov for å behalde samanhengande kantsone bør det synleggjerast tidleg i prosessen. Bru er ofte vesentleg dyrare enn kulvert/rør og bør takast med i oppsummering av kostnader. Det er utarbeida retningslinjer for arealplanlegginga i dei regionale vassforvaltningsplanane, sjå kapittel 2.3 i <i>Regional plan for vassforvaltning i Rogaland</i>. Det må innleiast dialog med aktuelle myndigheiter knytt til vassdrag.</p> <p>Vilt. Det er registrert område med hjortevilt fleire stader langs planområdet. Mellom Våg og Sundfør er det i dag skilta for viltkryssing. Det må greiast ut kva barriereverknad ny veg kan få for vilt, og vurderast behov for faunapassasjar.</p> <p>Landskap. Ognøy er framheva i nasjonal kartlegging av verdifulle kulturlandskap på grunn av biologisk mangfald og</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 18 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>kulturminneverdi. Verdiane knytt til kystlyngheia er så store at det bør utgreiast eit tunnelalternativ. Innseglinga til Førlandsfjorden har fått høgaste rangering i kartlegginga av Vakre landskap i Rogaland. For å vurdere landskapsverknad må det utarbeidast gode visualiseringar av ny veg.</p> <p>Areal- og klimarekneskap. Det må bli utarbeida arealrekneskap som syner kva arealtpar som vil bli omdisponert, både permanent og mellombels. Dette bør omfatte areal som blir omdisponert som følgje av massefyllingar og masseuttak, og eventuelt nydyrking. Ved inngrep i natur- og landbruksareal bør det vurderast kompensierende tiltak. KU bør omfatte verknadene planen vil ha for klimagassutslepp.</p> <p>Samferdsel. Påkoplingspunkt mellom E39 og fylkesvegnettet må sjåast i samanheng med tilgrensande gang- og sykkelvegnett, kollektivtrasear og skuleveg.</p> <p>Kulturarv. Ny infrastruktur vil stykke opp og fragmentere samanhengande kulturmiljø og landskap. I val av trase må ein sjå på dei løysingane der det er minst konflikt med kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap, og der dei fysiske inngrepa vil bli minst skjemma. Vurder avbøtande tiltak.</p> <p>Automatisk freda kulturminne. Innanfor planområdet finst det lokalitetar med automatisk freda kulturminne. Gjennom planprosessen må ein vere spesielt merksame på gardsanlegga og dei mange godt synlege gravminna. RFK har ikkje grunnlagsmateriale for å kunne vurdere kor vidt den føreslegne arealdisponeringa vil innebere konflikt med tanke på ikkje kjende automatisk freda kulturminne. Det må difor presiserast at fylkeskommunen ved sin uttale ikkje har sagt seg einige i arealbruken, jf. Lov om kulturminne § 8 4. ledd. Arealbruken vil først bli avklart i medhald av kulturminnelova når RFK får dei einskilde reguleringsplanane til uttale som sektormyndigheit for kulturminne.</p> <p>Nyare tids kulturminne. Varslingsområdet for planen er stort og inneheld store mengder nyare tids kulturminne. Ein bør i</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 19 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>størst mulig grad ta omsyn til desse kulturminna i planlegginga. KU må kartlegge og skildre dei kulturminna som ligg i plan- og influensområdet og kva for konsekvensar auka arealutnytting og -disponering vil få for kulturminna. Det er ein stor fordel om deponiområde, masseuttak mm. er del av KU. I KU bør det gjerast greie for både direkte og indirekte konsekvensar av tiltaket med tanke på kulturminne og tilhøyrande landskap.</p> <p>Konsekvensutgreiing. Forholdet til undersøkingsplikta i kulturminnelovas § 9 må gjerast greie for. Då kulturminnestyremaktene ikkje kan krevje å få gjennomført kulturhistoriske undersøkingar på kommunedelplan-nivå, må det gå klart fram at undersøkingar etter kulturminnelovas § 9 vil bli avklart på reguleringsplan-nivå.</p>	
<p>Vestland fylkeskommune (VFK) avdeling for Strategisk utvikling og digitalisering 20.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-26</p>	<p>Klima og energi. Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 og planprogram for regional plan for klima 2022-2035 set klima og miljø som premisse for samfunnsutviklinga i fylket. Samferdselssektoren er ei stor kjelde til klimagassutslepp. Planprogrammet må vise tiltak som har potensiale til å redusere klimagassutslepp, jf. hovudmål i utviklingsplanen. «Strategi for vidare utvikling av hurtigladedetilbodet i Vestland fylke» kan vere aktuell.</p> <p>Areal- og transportplanlegging. Transportutvikling har verknad på framtidig arealbruksmønster og må støtte opp om kollektivtilbod og annan miljøvennleg transport. Viser til «Regional plan for areal og transport på Haugalandet».</p> <p>Heile planområdet har store naturverdiar, verneområde, verdifulle friluftsområde, våtmarker, kystlynghei, dyrka mark, vassdrag, kulturminne og arkeologiske funn frå tidleg busetnad. På bakgrunn av den massive nedbygginga E39 betyr for desse verdiane, bør det i dette store prosjektet utgreiast eit alternativ for vegstandard 90 km/t, for å redusere arealbeslaget.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet.</i></p> <p><i>Detaljerte løysingar for kollektivtrafikk vil kome i neste planfase.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg bli utarbeidd ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med krava i plan- og bygningslova.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 20 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Mobilitet og kollektiv. Tilrettelegging for effektiv av-/påstiging for buss vil ha avgjerande betydning for etterspurnaden etter kollektivtenester framfor bruk av bil, og dette krev at vidare planlegging har fokus på god kollektivtilrettelegging. Viser her til Cowi-rapporten «Overordnet kollektivstruktur langs ny E39 mellom Bergen og Stavanger» med analysar og vurderingar av eit best mogleg kollektivtilbod mellom Stavanger og Bergen. Rapporten understreka at haldeplassutforming og tilkomst til desse, ikkje må hefte bussane unødig.</p> <p>Friluftsliv. VFK føresett at ev. konsekvensar for friluftsområda i Sveio kommune vil bli eit viktig utgreiingstema i den vidare planprosessen. I kartverkets turrute-database er det lagt inn ein del turruter i nærleiken av Førde. Disse kan bli råka av ny vegtrasé, og det bør vurderast avbøtande tiltak.</p> <p>Landskap. Det er viktig å utarbeide eit forslag som sikrar gode løysningar ut frå eit landskapsmessig synspunkt, med mål om at landskapskvalitetane blir vareteke på best mogleg måte. Lenke til fylkesatlas: https://www.fylkesatlas.no/</p> <p>Kulturminne og kulturmiljø. Verknad av tiltaka på kulturminne og kulturmiljø skal avklarast og vurderast med tanke på verneverdi. Det er registrert svært mange automatisk freda kulturminnelokalitetar og SEFRAK-registrerte tufter og bygningar som kan bli råka. Det er stort potensial for funn av hittil uregistrerte automatisk freda- og verneverdige kulturminne. Kulturlandskap er viktig å sette fokus på i arbeidet med planprogrammet. I KU må konfliktgraden mellom tiltak og kulturminne gå klart fram. Verneverdien av dei ulike kulturminna må vere gjenstand for drøfting i KU, inkludert verdivurdering og forslag til avbøtande tiltak. Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at ikkje berre kjente bygningar/bygningsmiljø som går fram av registera blir omtalt. Til slik kartfesting ute i terrenget, og vurderinga av potensialet for funn av kulturminne, er det naudsynt med arkeologifagleg kompetanse, og det bør vere ein føresetnad for utgreiinga av tema om kulturminne. Seksjon for kulturarv i VFK må i den</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 21 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>vidare prosessen ta aktuelle områder i sjølvsyn, for å kunne vurdere potensiale for funn av hittil ikkje registrerte automatisk freda kulturminne i marka. I tillegg til kart og arkivstudiar, vil synfaring i utvalde område gi grunnlag for å avgjere om det vil bli naudsynt med vidare arkeologisk registrering for å få oppfylt undersøkingsplikta i høve § 9 i kulturminnelova. Ettersom planen ikkje kan vere i konflikt med automatisk freda kulturminne, eller andre nasjonalt og regionalt viktige kulturminne, er det ein fordel for tiltakshavar å avklare spørsmål kring kulturminneverdiane i området tidleg i planprosessen. Kjem tiltak i konflikt med automatisk freda kulturminne, må planane reviderast, eller eventuelt søkjast dispensasjon for.</p> <p>Vassforvaltning. Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027 må leggest til grunn for det vidare planarbeidet.</p>	
Bokn kommune 07.07.22	<p>Bokn anbefaler statleg plan for strekninga Bokn-Hope. Sender over papir frå behandling i formannskapet 06.07.22 (utdrag): «På sist formannskap gjorde vi ikkje noe vedtak i denne saken, men gav fullmakt til at vi kunne ta dette på Mail etter å ha diskutert det med Tysvær og Sveio og etter å ha hatt et møte med samferdselsministeren. (...). Forslag til vedtak : Bokn anbefaler statlig plan for strekningen Bokn - Hope.»</p> <p>Avrøysting: Formannskapet vedtok samrøystes ordførar sitt forslag til vedtak.</p>	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Etter at varselet om oppstart blei sendt ut er det avgjort at kommunedelplanen skal gjennomførast som ein kommunal planprosess.</i>
Haugesund kommune – Teknisk enhet avd. vannverk 14.06.22	<p>Nedbørsfeltet til drikkevannet Stakkastadvatnet ligger delvis innenfor varslingsgrensen. Det er klausulert, og aktivitet er søknadspliktig. Haugesund kommune ønsker å bli involvert dersom det er aktuelt å planlegge innenfor nedbørsfeltet. Viser til drikkevannsforskriften §§ 12 og 26.</p>	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Drikkevannskilder skal konsekvensutredes under tema naturressurser i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Sveio kommune (innspel 1) 30.05.2022	<p>Joavatnet i nyttast som kommunal drikkevasskjelde og har årsproduksjon på om lag 630 000 m³ som forsyner om lag 70 % av abonnentane i Sveio kommune. Området er klausulert.</p>	<i>Drikkevasskjelder skal konsekvensutgreiast under naturressursar i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 22 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
<p>Sveio kommune (innspill 2) 20.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-37</p>	<p>Ny E39 gjennom Sveio vil vera eit stort og inngripande prosjekt på fleire område som vil føra til ein del utfordringar for Sveio samfunnet.</p> <p>Det blir referert til synspunkta i dialogmøte mellom kommunen, Statens vegvesen og Rambøll innanfor ulike interesseområde, særleg landbruk. Desse momenta må følgja planarbeidet vidare.</p> <p>Naturmangfald betyr mykje for kommunen og må takast særskilt omsyn til i planlegginga.</p> <p>Synlege inngrep i naturen må avgrensast, særleg i sårbart landskap i Førde-bygda. Tunnelløysingar må prioriterast på dei stadene der veganlegget grip sterkt inn i verdfulle naturområde og i nærområda til eksisterande busetnad.</p> <p>Kryssløysingane for ny E39 vil bety mykje for Sveio. Viktig at Hopekrysset blir framtidretta og tek høgde for ny kryssing av Bømlafjorden på ein funksjonell måte, og sikrar ei permanent kryssløysing med tilkopling til E39 i denne delen av kommunen framover. Like eins må det sikrast et nytt Haukåskryss.</p> <p>Joavatnet som drikkevasskjelde er svært viktig for kommunen og må skjermast mot forureining. Det må takast høgde for nødvendige tiltak i nedslagsfeltet for å sikra drikkevasskjelda for all framtid. Tunnelløysing må vurderast.</p> <p>Det blir for tida arbeidd med rullering av Kommuneplan for Sveio kommune og det er viktig for kommunen å få rask avklaring på traséval for ny E39 for å få dette med i kommuneplankartet. Kommuneplanarbeidet legg opp til politisk godkjenning i inneverande kommunestyreperiode (seinast hausten 2023).</p> <p>Det blir lagt stor vekt på medverknad til planlegging og bygging av ny E39. Det blir lagt til grunn at dette blir følgt opp av</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i></p> <p><i>Vedteken kommunedelplan vil bandleggje vegkorridoren for E39 Bokn–Bømlafjorden. Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at den nøyaktige vegtraseen blir planlagt og ein veit nøyaktig kor den nye vegen skal liggje.</i></p> <p><i>Etter at varselet om oppstart blei sendt ut er det avgjort at kommunedelplanen skal gjennomførast med ein kommunal planprosess.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 23 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Statens vegvesen gjennom heile prosjektet fram til veggen er ferdig bygd og teken i bruk.</p> <p>Sveio kommune har ikkje tatt stilling til om det bør vere statleg eller kommunal plan.</p>	
<p>Tysvær kommune 16.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-29</p>	<p>Det er viktig å ta hensyn til landbruk, natur og miljøkvaliteter, samt å legge vekt på gode vegløsninger i Aksdal. I Akسدalsområdet er det viktig å ta hensyn til eksisterende bebyggelse, næringsetablering og videre utvikling.</p> <p>Hensynet til landbruk tilsier at ny trase sør for Slåttevik i hovedsak bør følge eksisterende trase, og ny trase vidare legges vest for Førlandsfjorden.</p> <p>Hensyn til eksisterende og fremtidig bebyggelse Aksdal-Våg/Sundfør.</p> <p>Det bør velges en løsning med tunnel fra Aksdal mot Våg-Sundfør-området.</p> <p>Prosjektet bør vurdere gjenbruk av Eikeskogkrysset. Valgt vegløsning må åpne for adkomst til boligareal ned mot Fuglavatnet, og til «restarealer» mellom eksisterende og ny vegtrase. Kommunen ønsker at det kan legges annen infrastruktur i vegtraseen. Ny vegtrase må sikre god adkomst til T-forbindelsen/Haugaland Næringspark og Aksdal Næringspark.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutredes i samsvar med Statens vegvesen sin Håndbok V712 Konsekvensanalyser.</i></p>
<p>Bergens Sjøfartsmuseum, marinarkeologi 03.06.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-16</p>	<p>Planområdet omfattar sjøareal og vatn med potensiale for funn av verna eller automatisk freda kulturminne. Bergens sjøfartsmuseum kjem til å krevje at det blir gjennomført undersøking av om det kan vere skipsfunn eller andre marine eller maritime kulturminne i tiltaksområdet. Det er tiltakshavar som har undersøkingsplikt og dekker utgiftene. Ber tiltakshavar ta direkte kontakt om gjennomføringa av feltundersøkingane. Budsjet for registreringane som må godkjennast før feltarbeidet kan gjennomførast.</p>	<p><i>Det skal avklarast i prosjektet om det er ønska å gjere kulturminneundersøkingar i kommunedelplanfase eller i reguleringsplanfase. Statens vegvesen tek kontakt om budsjett og gjennomføring av feltundersøkingar av skipsfunn og maritime kulturminne i tiltaksområdet.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 24 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsender dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Stavanger Maritime museum (SMM) 20.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-35	<p>Planen omfatter et større område som dekker deler av hovedledene langs norskekysten fra jernalder og inn i nyere tid. SMM kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varslede området. Området er generelt vurdert til å ha høyt potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert.</p> <p>Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøareal som ønskes regulert, planavgrensningen bør forelegges Stavanger Maritime museum så fort den er på plass. SMM vil så tidlig som mulig signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas. SMM vil kreve å få gjennomført marin arkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før det kan gis uttalelser til planen. Kravet vil først kunne bli reist når planen kommer på offentlig ettersyn. Forslagsstiller anbefales å få gjennomført registreringen på et tidligere tidspunkt slik at kulturminnehensynet kan ivaretas hensiktsmessig, og slik at planstiller får forutsigbarhet i planleggingen. SMM ber tiltakshaver om å ta kontakt så tidlig som mulig for å få avklart rammer og tidspunkt for ev. undersøkelser.</p>	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet. Statens vegvesen skal ta kontakt for å avklare rammer og tidspunkt for undersøkelser. Det skal avklares i prosjektet om det er ønskelig å gjøre kulturminneundersøkelser i kommunedelplanfase eller i reguleringsplanfase.</i>
Avinor avd. for bærekraft, konsept og infrastruktur utvikling 27.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-39	<p>Det planlagte tiltaket vil ikke ha noen negative påvirkninger på Avinor sine tekniske systemer. Vurderingene er gjort med referanse til ICAO EUR DOK 015.</p> <p>Avinor viser for ordens skyld til regler for rapportering, registrering og merking av lufthinder (kraner).</p>	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen.</i>
Statnett 07.06.22	<p>Statnett eier og drifter følgende transmisijsnettanlegg i Tysvær og Sveio kommune: Kårstø transformatorstasjon Valevåg transformatorstasjon</p>	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet. Statens vegvesen vil i planarbeidet etablere kontakt med Statnett for å handtere omsynet til planene Statnett har i varslingsområdet.</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 25 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Ref.nr MIME: 22_86773-19	<p>300kV-ledningen Sauda – Håvik 300kV-ledningen Håvik – Kårstø 300kV-ledning Sauda – Kårstø 300kV-ledning Stord – Spanne Det må tas hensyn til drift og utvikling av anleggene innenfor planområdet.</p> <p>Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart Det foreslåtte planområdet berører eksisterende 300 kV-ledning Sauda – Håvik, Håvik – Kårstø og Stord – Spanne. Ledningene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av NVE, jf. energiloven § 3-1 første ledd. Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser. Transmisjonsnettledninger skal innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6). Følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene: <i>«Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier».</i> Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte; totalt 38 meter bredt, 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.</p> <p>Statnetts planer om nettutvikling i Tysvær kommune Statnett har søkt konsesjon for å bygge og drifte ny 420 kV-ledning fra Blåfalli i Kvinnherad kommune til Gismarvik i Tysvær kommune, samt ny transformatorstasjon på Gismarvik. Ny kraftledning mellom Blåfalli og Gismarvik planlegges etablert som en 420 kV-ledning, men vil driftes på 300 kV-inntil det gjøres en spenningsoppgradering i regionen. Ledningen har en lengde på ca. 85-95 km og vil gå over E39 nord for dagens 300 kV-ledning Sauda – Håvik. I forbindelse med drift og etablering av de nye anleggene vil Statnett anlegge baseplasser knyttet til E39. For nærmere beskrivelse se situasjonsplan, vedlegg 1 "Ny 420 (300) kV-forbindelse Blåfalli Gismarvik". Det bes om at det</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 26 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsender dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>tas hensyn til planene Statnett har i varslingsområdet og at det tas med videre i planprosessen.</p> <p>Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense</p> <p>Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. Det er varslingsplikt for arbeid som skal foregå nærmere enn 30 meter fra nærmeste strømførende linje og Statnett skal kontaktes minst 6 uker før planlagt anleggsoppstart. Veiledning: https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/ samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg". Ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet. Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg. Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.</p>	

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 27 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

2.2 Organisasjonar, næringsinteresser, lag og foreiningar

Avsender dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Bokn kommune og Tysvær kommune		
Haugaland Næringspark 07.06.22	<p>Haugaland Næringspark er positive til at Statens Vegvesen varsler oppstart av planarbeidet for E39 på strekningen Bokn-Hope.</p> <p>Trasé på vestsiden av Førlandsfjorden. Ny E39-trasé må legges på vestsiden av Førlandsfjorden.</p> <p>Avkjørsel fra E39 til Haugaland Næringspark. Det bes om at det vurderes en avkjørsel inn til næringsparken direkte fra E39, f.eks. på nordsiden av Storavatnet.</p> <p>Unngå arealer regulert til industri. Det er viktig for Haugaland Næringspark at ikke vegutbyggingen beslaglegger arealer allerede avsatt og regulert til industri i Haugaland Næringspark. Det er potensiale for mange tusen arbeidsplasser i Haugaland Næringspark de neste 10-20 årene som krever robust veginfrastruktur. Ved KU utarbeidet i 2011 ble det utført beregninger som tilsier at trafikkmengden til/fra næringsparken kan variere mellom ÅDT 4 500 –17 000 når næringsparken er ferdig utbygd.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutredes i samsvar med Statens vegvesen sin Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Det skal òg utarbeidast en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven.</i></p>
Gassco 10.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-30 og 22_86773-34	<p>Gassco har flere gassrørledninger som kan bli berørt av ny E39. Dette gjelder Europipe 2, Åsgard og Statpipe. Nevnte gassrørledninger må hensyntas i videre planlegging av prosjektet for å ivareta rørledningsintegritet og samfunnssikkerhet.</p> <p>Dersom det vil bli permanent kryssing av nevnte gassrørledninger vil det bli behov for etablering av kryssningsavtaler. Arbeides/utføres grunnundersøkelser i nærheten av gassrørledninger gi behov for proximity avtaler. Viktig med tidlig og tett dialog i den videre planleggingen av prosjektet.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet. Statens vegvesen vil opprette dialog med Gassco.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 28 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS (HIM) 14.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-21	HIM har utfordringer med at reisende på E39 bruker renovasjonsenheter som private betaler renovasjonsgebyr for. Nedgravde løsninger med digital adgangskontroll for abonnenter, vil eliminere misbruk. HIM finansierer ikke slike løsninger, abonnentene etablerer og eier løsningene. Dersom kommunen ser verdien av løsningene, bør finansieringen ligge på kommunalt nivå. HIM kan konsulteres mtp. hvor slike løsninger kan etableres med størst miljøeffekt.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i>
Sveio kommune		
Alsaker fjordbruk AS/Fjon Bruk AS 02.05.22 Ref.nr MIME: 22_86773-7	For å vareta lokaltrafikk og næringsinteressene til Fjon Bruk bør det leggest til rette for kryssløysing mellom ny E39, fv. 4944 Ålfjordveien og fv. 4942 Halseidvegen. Eventuelt koplast på dagens E39.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med videre i planarbeidet.</i>
Björgvin bispedøme 23.05.22 Ref.nr MIME: 22_86773-6	Langs traséen i Björgvin bispedøme ligg Førde kyrkje. Ta omsyn til kyrkja og gravplassen ved planlegging av trasé. Gravplassen treng å skjermast mot støy.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 29 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

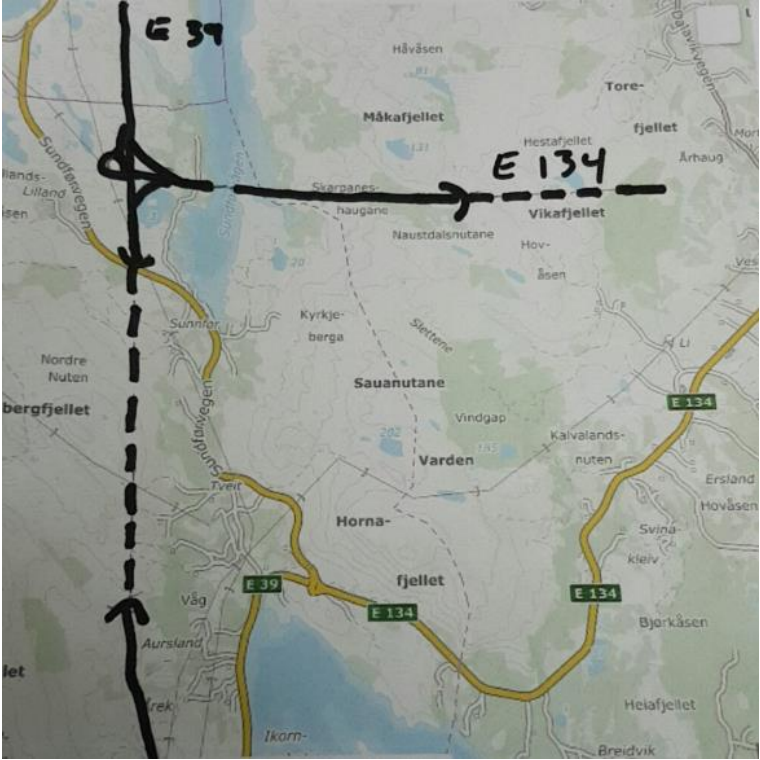
2.3 Grunneigarar og privatpersonar

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Bokn kommune		
Eiliv Staalesen 08.05.22 Ref.nr.MIME: 22_86773-11	Eksisterende E39 over Bokn må beholdes som intern veg på Bokn, og som gang- og sykkelforbindelse.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet.</i>
Louis Medhaug 09.05.22	Etterlyser meir informasjon om traseval, da planen legg an til å påverke gbnr. 7/4. Lettare å vurdere konsekvensen med meir informasjon tidlegare. Om det føreligg klare traséval håper Medhaug å få dei tilsendt.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Det skal vere fokus på medverking og informasjon i heile kommunedelplanprosessen. Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at den nøyaktige vegtraseen blir planlagt.</i>
Håkon Sletten 16.05.22 Ref.nr MIME: 22_86773-4	Trafikkstøy på Bokn. Ønsker brua så langt sør som mulig i Bokn. I dag er det et problem med støy fra trafikken på Bokn, spesielt ved Boknasundbrua. Her bor det mange og det ligger tomter til boligformål. Ny bro over Boknasundet må komme så langt sør som mulig. Når Rogfast blir åpnet i 2033, bør ny bru med tilstrekkelig støyskjerming være ferdig. Nærmest all trafikk gjennom Rogfast vil gå til Mjåsund. Først da fordeler trafikken seg. Første utbygging av Bokn-Hope mener Sletten må være Bokn-Mjåsund.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutredes i samsvar med Statens vegvesen sin Håndbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Kjell Terje Bryningsland 31.05.22 Ref.nr. MIME: 22_86773-17	Bryningsland er eier av Gbnr. 11/9 og 11/21. Planen legger opp til mulighet for bro over eiendommene. Bryningsland har inngått en opsjonsavtale med Alliance Invest, som er satt på vent til det er klart hvor mye areal Statens vegvesen trenger. Tar det som en selvfølge at erstatning for tapt areal vil være lik opsjonsavtalen.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Vedtatt kommunedelplan vil båndlegge vegkorridoren for E39 Bokn–Bømlafjorden. Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at den nøyaktige vegtraseen blir planlagt.</i>
Knut Helge Furseth 14.06.22	Furseth har et næringsareal (gbnr. 11/1 og 11/2) på ca. 30 dekar. Utnyttelsen av arealet må bli så hensiktsmessig som mulig. Grunneier motsetter seg ikke ny E39 forbi eller over deler	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Det skal være fokus på medvirkning og informasjon i hele kommunedelplanprosessen. I reguleringsplanen fortsetter dette, med større fokus på</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 30 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Ref.nr. MIME: 22_86773-20	av arealet. Ønsker god dialog med Statens vegvesen, og ber om å bli holdt løpende informert.	<i>medvirkning og informasjon til de som er direkte berørt av tiltaket.</i>
Emilie Moi Eikje 21.06.22	<p>Grunneigar på gbnr. 1/1 i Bokn kommune, på Ognøy. Store deler av Ognøy inngår i område for mogleg trase. Det bes at det tas høgde for Ognøy sin rolle innanfor landbruk, kulturlandskap og fugleliv.</p> <p>Ny trase må ta omsyn til dagens, og framtidig landbruksdrift. Det må til ei kvar tid vere mogleg å nytte alle areal slik at ingenting endar opp med å vere for tungvint å bruke. Det må planleggast overgangar/undergongar for dyr og for køyretøy,</p> <p>To næringsareal ved sjøen. Landbruksdrift og beitande dyr. Blir areal tatt ut av bruk skal dette erstattast til like god, eller betre areal.</p> <p>Det er i kommuneplanen regulert til spreitt næring ved dagens avkøyrse. Ein må finne løysingar slik at grunneigar ikkje mistar tilgang til sjøen og tap av næringsinntekter.</p> <p>Ein må ta omsyn til landbruksdrifta og beitande dyr slik at ein ikkje risikera tap av dyr og/eller driftsinntekter.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Vedteken kommunedelplan vil bandleggje vegkorridoren for E39 Bokn–Bømlafjorden.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i></p> <p><i>Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at ein veit nøyaktig kor den nye veggen skal liggje og kva eigedommar som blir råka.</i></p>
Tysvær kommune		
Lars Rune Halleland 26.04.22	Stiller spørsmål ved om E39 vil gå i tunell fra Aksdal til Våg. Vegstrekningen nordover fra rundkjøringen i Grinde er overbelastet, det er små muligheter for å unngå inngrep hvis det ikke blir etablert tunnel. Hvis det blir en utvidelse av eksisterende E39 vil flere hus bli påvirket. Det er leirgrunn i området, var et problem ved etableringen av dagenes E39.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet.</i>
Sveinung Sundfør 27.04.22	Sundfør håper prosjektet tar hensyn til landbruksmark og naturen i Sundfør bygda. Ved motorveg synlig igjennom dalen, vil det bli mye støy, dele opp flere gårder og mye av dalen forsvinner.	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutredes i samsvar med Statens vegvesen sin Håndbok</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 31 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Tunell fra Våg/Aursland bør føres helt forbi bygda og ut igjen før dagens bomstasjon. Dagens veg bærer preg av dårlige grunnforhold i dalen, setninger grunnet leire o.l. Forslag til vegløsning:</p> 	<p>V712 Konsekvensanalyser. Det skal også bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven.</p>
<p>Atle Hodne 09.05.22 Ref.nr.MIME: 22_86773-13</p>	<p>Det stilles spørsmål om val av trase er bestemt og om det eventuelt er flere mogelige traseval. Innspelet gjeld Førland i Tysvær kommune. Meiner dagens vegstandard er god nok og at prosjektet bør forkastast.</p>	<p>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med videre i planarbeidet.</p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 32 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Nils Ivar Sundfør 15.05.22 Ref.nr.MIME: 22_86773-14	<p>Sterkt ønske om at ein ny veg leggst i tunnel forbi bygda Sundfør. Det sparer dyrka mark og innmark , og unngår oppdeling av eigedommane. I Sundfør har fleire nye driftsbygningar blitt bygde. Ny veg vil vere til hinder for god og effektiv drift.</p> <p>Det er viktig å ta vare på jordbruksareala og at det i eit lengre tidsperspektiv er viktigare enn enda ein veg gjennom Sundfør.</p> <p>Trekkruta til hjorten går mellom Skjold og Valhest innanfor planområdet.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712.</i></p>
Martin Skogerbø 01.06.22	<p>Undergang for gang og sykkel må bygges for å sikre gode adkomstmuligheter mellom Aksdal og Førland. Peker på svakheter ved dagens gang- og sykkelvegsløsning ved Fuglavatnet – Eikeskog. Forholdene må vurderes opp mot gående og syklende i Aksdal-Eikeskogområdet for å sikre en god løsning.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Vedtatt kommunedelplan vil båndlegge vegkorridoren for E39 Bokn–Bømlafjorden. Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at den nøyaktige vegtraseen blir planlagt.</i></p>
Advokat Helland på vegne av Jan Kåre Frøyland 16.06.22 Ref.nr. MIME: 22_86773-38	<p>Helland representerer Frøyland som er eier av gbnr. 58/2 i Tysvær kommune. Frøyland har deltatt i planprosessen siden informasjonsmøte i Aksdal 24.01.2017, etter dette tok Frøyland direkte kontakt med Statens vegvesen pga. utilstrekkelig informasjon og for å utrykke hvilken negativ virkning trasevalget ville ha for eiendom gbnr. 58/2. 13.03.2017 ble det avholdt et møte mellom Statens vegvesen og Frøyland. Under møtet ble det av Frøyland presisert viktigheten av at fremtidig trase ikke blir lagt vest for dagens trase da det vil være ødeleggende for driftsgrunnlag og bruken av eiendommen. I etterkant av møtet (27.03.17) mottok Frøyland en e-post fra Statens vegvesen v/Medus. I e-posten fremgår følgende: "Statens Vegvesen sa i møte den 13.03.17 at en ville sjå på alternativ linjeføring for ny E39 i det aktuelle området. Det vises til vedlagte tegninger til denne e-posten. Justert linjeføring medfører blant annet at ny E39 krysser over til østsiden av eksisterende E39 like nord for "Kårstøkrysset" og ligger slik frem til Slåttevik. Planlagt E39 ligger dermed mellom dagens E39 og</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Vedtatt kommunedelplan vil båndlegge vegkorridoren for E39 Bokn–Bømlafjorden. Det er først i neste fase, som er reguleringsplan, at den nøyaktige vegtraseen blir planlagt.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 33 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Mosvatnet ved Frøyland sin gård. Jeg håper du kan videresende dette til Frøyland.”</p> <p>I e-posten (27.03.17) gis det uttrykk for at vegtraseen er justert slik at Frøyland sine forventinger ble innfridd. I e-posten ble det eksplisitt anmodet om at undertegnede varslet Frøyland om justering. Frøyland oppfattet e-posten som en avtale hvor traseen og belastningen for Frøyland sin del var avklart. Dette er en forventning det legges til grunn tas med i de videre vurderinger Statens vegvesen gjør med hensyn til trasevalg, og det varsles med dette at Frøyland vil ta rettslige skritt dersom avtalen ikke overholdes.</p>	
Sveio kommune		
<p>Maria Nesse 27.04.22</p> <p>Ref.nr.MIME: 22_86773-8</p>	<p>Nesse har odell på ein gard i Sveio som står midt i planleggingsområde til nye E39. Problemet her er at garden strekk seg over nesten heile planområdet, i bredda. Det vil ikkje være nok areal å dyrke gras til dyra og det vil heller ikkje bli nok spreieareal for å fortsette med grisen. Slik det ser ut er det berre litt utmark som blir igjen. Ei avklaring på kva som skjer i dette område ang. bygging er veldig viktig. Nesse er ikkje mot vegen, forstår at noko må ofrast, men er imot at hele garden blir teken.</p> <p>Nesse ønskjer gode samtalar undervegs i prosjektet.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Det skal vere fokus på medverking og informasjon i heile kommunedelplanprosessen. I reguleringsplanen fortset dette, med større fokus på medverking og informasjon til dei som er direkte råka av tiltaket.</i></p>
<p>Anne-Lise Staube Gaard 28.04.22</p> <p>Ref.nr MIME: 22_86773-9</p>	<p>Staube Gaard ønsker informasjon om hvordan gbnr. 86/10 (Sveio) blir berørt av planen.</p> <p>Eiendommen er i dag sterkt påvirket av støy på vestsiden av huset slik at terrasse og hage ikke kan benyttes.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Det skal være fokus på medverking og informasjon i hele kommunedelplanprosessen. I reguleringsplanen fortsetter dette, med større fokus på medverking og informasjon til de som er direkte berørt av tiltaket.</i></p> <p><i>Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 34 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
Sigmund Sundfør 08.05.22 Ref.nr.MIME: 22_86773-12	Ny 4-felts veg gjennom Sundfør vil føre til at mykje jordbruksareal gå tapt. Skal det etablerast ny E39 ønskes det tunnel, eventuelt veg vest for dagens E39.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Anne Berit og Jan Sverre Kvalvågnes 05.06.22 Ref.nr. MIME: 22_86773-18	Kvalvågnes bor i gbnr. 82/169 som ligger tett på dagens veg. Støyen har økt, spesielt etter at rumlefelt kom. Ønsker støyskjerming på ny E39.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutredes i samsvar med Statens vegvesen sin Håndbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Elin Brit Østvik Sæ 18.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-31	Garden har vore i familien i mange hundre år. Det er ein gard med eit rekkjetun med gamle hus mellom anna stabbur, smie og andre kulturminne. Unngå dyrka mark og matjord, det er omlag 100 daa dyrka mark på bruket. Ynskjer at nye E39 blir lagt aust for noverande E39 og ikkje kjem i konflikt med innmark og bygningsmasse i Austvik.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Laila og Håvard Skarveland 19.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-32	Ekteparet Skarveland er eigar av gbnr. 122/1, 122/2 og 122/5. Området av ein større gard og mykje dyrka mark som er nødvendig for dyrehald. Det er ein del myrområde og kystlynghei på garden, innafor sona. Ein motorveg over Flatnes vil øydeleggja for matproduksjonen på garden, gi store konsekvensar for naturen og dyrelivet. Skarveland stilles undrande til kvifor Flatnes ligg innafor sona som er teikna i kartet til prosjektet.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>
Christine Østvik Sæ og Eirik Helland 19.06.22 Ref.nr MIME: 22_86773-33	Østvik Sæ og Helland er grunneigarar av gbnr. 118/1 og 118/3 i Sveio kommune og vil bli ramma av utbygginga. Deler av foreslått trase dekker eigendommenes dyrkbare jord. Heile eigendomen er regulert som LNF-område. Østvik Sæ og	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 35 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsender dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	<p>Helland ber om at vegen leggest utanom dyrkbar mark/innmarksbeite.</p> <p>Syv av dei åtte bygningane på eigendommen er SEFRAK-registrert. Østvik Sæ og Helland har sidan 2015 jobba med å få bruket i god stand. Det er gjort arkeologiske funn på garden: eit gravminne frå tidleg jernalder på eigendomen.</p> <p>Det er ein gamal eikeskog som har særskilt naturverdi og er viktig for fugl og insektsmangfaldet. I Austvik er det funne fleire sjeldne lavarter.</p> <p>Ber om at traséen for E39 leggest aust for eksisterande E39. Kulturlandskap, kulturminne, natur, dyreliv og landbruksjord verta ramma i langt mindre grad då.</p>	
<p>Yngvar Tveit 20.06.22</p> <p>Gbnr. 85/1, Sveio Ref.nr MIME: 22_86773-36</p>	<p>Det er blitt varslet om forundersøkingar på gbnr. 85/1 i Sveio som del av forberedelsene til bygging.</p> <p>Tveit har forståelse for at det bygges veger som er trafikksikre og effektive. Vanskelig å forstå behovet for ny fire-felts motorveg fra Våg til Valestrand. Vegen synes å være i rimelig god stand og har høy fartsgrense. Det bør vises større åpenhet om hvilke vurderinger som gjør den nye vegen nødvendig. Tveit stiller spørsmål ved om det anslås at vegen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom og hvilke faktorer som ligger til grunn for beregningene. Tveiten stiller spørsmål ved om det er forventet en økt ÅDT på strekningen fra Stord til Bergen og om det er mange trafikkulykker på strekningen i dag. Det bør informeres om hva som veier opp for den store kostnaden i form av ødeleggelse av lokalsamfunn, natur og matjord. Tveit mener at utbedring av den eksisterende vegen er mer fornuftig.</p> <p>Tveit registrerer at det vil komme nye høringsrunder senere og ønsker mer informasjon på prosjektets nettside.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med videre i planarbeidet. Det skal være fokus på medvirkning og informasjon i hele kommunedelplanprosessen. I reguleringsplanen fortsetter dette, med større fokus på medvirkning og informasjon til de som er direkte berørt av tiltaket.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 36 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
<p>Thomas Førde 20.06.22</p>	<p>Garden har noko av det aller beste jordbruksarealet på Vestlandet, på sjølvdrenerande sandjord. Vegvesenet har i fleire rundar teke av matjorda.</p> <p>Verneverdige bygningar på eigendommen. Alléar på eigendommen. Sauehald. Gard i familiens eige i minst fem generasjonar. Tunet rundt det verneverdige våningshuset er frå 1850. En av bygningane er renovert og skal bli besøksmål for turistar. Driftsbygning frå ca. 1850. Fleire gamle hus i god stand. Det er særprega alléar langs gardsvegen, lønnetre-allé mot nord og asketre-allé mellom våningshuset og eldhuset i søraust. Driv sauehald, basert på det jordarealet garden disponerer til grovfordyrking og beite. 100 år gamal hytte på garden som nyttast til turistar som gir inntekt. Skogsareal på 700 daa med blanding av gran og furu, god bonitet, ligg til garden.</p> <p>Hjortevilt oppvekst og trekkruiter. Mykje nytta turstiar går mellom Førde skule og Lierfjellet og vidare sørover til Liergardane og til Liervatnet og attende langs Joavatn. Utmarka nyttas til turorientering og konkurranseorientering. Turmoglegheiter langs stiar og grusveggar. Vakkert, skogkledd landskap. Mye bær- og sopp. Viktig oppvekst- og beiteområde for hjortevilt og har fleire velbrukte trekkruiter.</p> <p>Menneskeleg påverking av urørt natur, som i framtida vil bli den mest verdfulle ressursen som kan oppdrivast, nærast uavhengig av marknad og prissetjing.</p> <p>Joavatn er ei hovud-drikkevasskjelde. Høgdebassenget til det kommunale vassverket er skote inn i Bjørnåsen eigedommen.</p> <p>Samanhengande tunnel. Det einaste alternativet som på noko vis kan vurderast må vera traseval gjennom samanhengande tunnel.</p>	<p><i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet. Kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden skal konsekvensutgreiast i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V712 Konsekvensanalyser.</i></p>

Rambøll – E39 Bokn–Bømlafjorden, KDP	B11877o01_A Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Side: 37 av 37 Dato: 26.10.2023
--	--	------------------------------------

Avsendar dato	Oppsummering av merknad	Statens vegvesens kommentar
	Tilpassa vegstandard. Eit meir realistisk byggeprosjekt, til dømes ein trefeltsveg, tilpassa reelle trafikktalet, vil føra til langt mindre øydelegging av areal, natur og kulturlandskap.	
Ikkje tilknytt kommune		
Otto Inge Molvær 06.05.22	Lurar på kor han finn detaljerte kart med mogleg(e) traséval merka inn.	<i>Informasjon om planarbeidet ligg på Statens vegvesens prosjektside og i prosjektets informasjonsportal. I portalen vil det fortløpande bli informert om planprosessen.</i>
Arild Høyland 08.05.22 Ref.nr MIME: 22_86773-2	"Vend i tide". Pendlar dagleg Haukås-Våg-Haugesund og meiner fire felt gjennom Bokn/Sveio er feil då det ikkje er trafikkgrunnlag for det, med unntak av strekninga Våg-Aksdal. Denne og nokon andre stadar på strekninga (Sundfør og Haukås i Tysvær) kunne gjort seg med ein ny trase. Høyland legg likevel vekt på at fire felt vil øydelegge natur til inga nytte. Høyland er klar på at planen blir vedteke på eit politisk nivå. Ueinig i dei politiske meiningane om etablering av veg.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar han med vidare i planarbeidet.</i>
Hans Faye 19.06.22	Revurder lavere vegstandard (90 km/t). I forslag til ny vegnormal foreslås det at motorveger kan byggjes for 90 km/t. Fordelen er større fleksibilitet som gir lavere kostnad, bedre trafiksikkerhet og bedre tilpasningsmuligheter i terrenget som kan redusere landbruksinngrep og spare viktige naturområder og naturmangfold. Forstått at Statens vegvesen har fått "politisk" bestilling om at prosjektet skal planlegges som motorveg for 110 km/t. Mange motorvegprosjekt settes på vent pga. manglende økonomi og nye faglige råd – bør det revurderes om planprogrammet bør baseres på en lavere vegstandard. Prosjektet framstår som et godt eksempel på et anlegg som kan byggjes med lavere standard enn opprinnelig bestilling. Som vil være i tråd med vegdirektørens eget forslag om ny normal for motorvegbygging.	<i>Statens vegvesen har notert seg informasjonen og tar den med vidare i planarbeidet.</i>



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag