



# Kommunedelplan E39 Bokn - Bømlafjorden

Sammenstilling merknader  
oppstartsvarsel



## 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 Aksdal, 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. Då det blei sendt ut varsel om oppstart var avgrensinga av prosjektet frå Bokn til Hope. I forbindelse med høyring av planprogrammet blir det varsla ei utviding av planområdet frå Hope til Bømlafjorden. Her følgjer ei sammenstilling av innkomne merknader for oppstartsvarsel av strekninga E39 mellom Bokn og Hope.



## INNHALDSLISTE

<b>Forord</b>	3
<b>Innlending</b>	5
<b>Myndigheter</b>	6
Bane NOR	7
Fiskeridirektoratet	8
Kystverket	10
Mattilsynet	12
Noregs vassdrags- og (NVE)	13
Statsforvalteren i Rogaland	17
Statsforvalteren i Vestland	21
Rogaland fylkeskommune: Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen	27
Vestland fylkeskommune	33
Bokn kommune	37
Haugesund kommune – Teknisk enhet avdeling vannverk	39
Sveio kommune	41
Sveio kommune	42
Tysvær kommune	44
Bergens Sjøfartsmuseum	45
Stavanger maritime museum	47
Avinor	49
Statnett	50
<b>Organisasjonar, næringsinteresser, lag og foreiningar</b>	53
Haugaland Næringspark AS	54
Gassco AS	56
Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS (HIM)	57
Alsaker Fjordbruk AS/Fjon Bruk AS	58
Bjørgvin bispedøme	59
<b>Grunneigarar og privatpersonar</b>	60
Eiliv Staalesen	61
Louis Medhaug	62
Håkon Sletten	63
Kjell Terje Bryningsland	64
Knut Helge Furseth	65
Emilie Moi Eikje	66
Lars Rune Halleland	67
Sveinung Sundfør	68
Atle Hodne	69
Nils Ivar Sundfør	70
Martin Skogerbø	71
Advokat Odd Arild Helland på vegner av gbnr. 52/8 Tysvær kommune	72
Maria Nesse	77
Anne-Lise Stuape Gaard	78
Sigmund Sundfør	79
Anne Berit og Jan Sverre Kvalvågnes	80
Elin Brit Østvik Sæ	81
Leila og Håvard Skarveland	82
Christine Østvik Sæ	83
Yngvar Tveit	84
Tomas Førde	85
Otto Inge Molvær	87
Arild Høyland	88
Hans Faye	89

## INNLEDNING

Den 27. april 2022 blei det sendt ut varsel om oppstart av kommunedelplanarbeidet. Frist for å sende innspel til oppstartsvarselet var 20. juni 2022. Det blei oppfordra til å gje innspel via kartportal. Innspel har òg komme direkte til Statens vegvesen.

Dette dokumentet E39-BH-A-044, «**Samanstilling av merknader ved varsel om oppstart av kommunedelplan**» er eit samledokument av mottekne fråsegnar. Dokumentet følgjer som vedlegg til planprogrammet.

Samandrag av innkomne merknadar med Statens vegvesen sitt utsvar er gitt i dokument E39-BH-A-043, «**Merknadsbehandling etter varsel om oppstart av kommunedelplan**», og følgjer som vedlegg til planprogrammet.

Det kom inn til saman 47 merknader fordelt slik:

Myndigheiter: 18

Organisasjonar, næringsinteresser, lag og foreiningar: 5

Grunneigare og privatpersonar: 24

Statens vegvesen takkar 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 bli sendt ut som vedlegg til planprogrammet.

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

# MYNDIGHEITER



STATENS VEGVESEN  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

**Dato:** 16.05.2022  
**Saksref:** 202205848-2  
**Deres ref.:** 22/86773-1  
**Side:** 1 / 1

**Vår saksbehandler:** Ole Magne Kjellevold  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 91666106  
**E-post:** Ole.Magne.Kjellevold@banenor.no

### **E 39 Bokn-Hope - Varsel oppstart av planarbeid - Kommuneplan med konsekvensutredning, Bane NORs uttalelse**

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid, datert 09.05.2022.

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien  
sjef Planforvaltning  
Bane, Drift og teknologi

Ole-Magne Kjellevold  
seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Statens vegvesen

Att: Unni Wiktoría Wahlgren Høivik

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

## Tilbakemelding på varsel om oppstart av planarbeid, kommunedelplan med KU E39 Bokn-Hope - Bokn, Tysvær og Sveio kommuner Rogaland og Vestland

Vi viser til brev datert 9.5.2022 om ovennevnte planoppstart.

Formålet med planarbeidet er å utrede og foreslå trase for ny og sikrere vei på en ca. 57 km lang strekning fra utløpet av Rogfast i Bokn, og videre nordover gjennom Tysvær til Hope i Sveio, der den blir sammenkopleet med eksisterende E39.

En utbedret og ferjefri E39 skal redusere reisetiden og knytte byene på Vestlandet tettere sammen. Stortinget har som langsiktig mål å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim, med Stavanger-Bergen som første del. E39 mellom Bokn og Hope er en del av denne strekningen. Dagens veg er sterkt ulykkesbelastet og har mange kryss og avkjøringer. Ny E39 planlegges for fire felt med midtdeler, og en vegstandard som tillater 110 km/t. Planprogram er under arbeid, og forslag skal være klart høsten 2022.

### Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Vår oppgave innen arealforvaltning er å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer - herunder ved ivaretagelse av marint biologisk mangfold - ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse i kystsonen.

### Vurdering og innspill

Vi kan foreløpig ikke se om de interesser vi er satt til å ivareta i planleggingen, vil kunne berøres. Dersom man skal sikre seg at marint biologisk mangfold generelt sett ikke skal berøres negativt, må det ikke uten videre foretas inngrep som arealbeslag, sprenging, mudring, utfylling og utslipp i sjø. Egg, larver og tidlige stadier av fisk og skalldyr og fisk og skalldyr som gyter, beiter og lever i grunne sjøområder vil være følsomme ovenfor støy, vibrasjoner, partikkelutslipp, oppvirvlet masse og forurensning, og det er viktig at de tilbys best mulig miljøforhold og livsbetingelser.

Ved tiltak i, eller med virkning til, sjø og fjord, forutsetter vi avbøtende tiltak mot forurensning, skadelige utslipp o.l. samt beskrivelse og vurdering av planens virkninger på miljøverdier og andre interesser i sjø. For å unngå negative konsekvenser i størst mulig grad for det marine



miljø, bør mer inngripende tiltak og særlig støyende arbeider, f.eks. sprenging, dersom de finnes nødvendige og kan tillates, foregå i vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro.

Se eventuelt Fiskeridirektoratets kartverktøy: <https://portal.fiskeridir.no/plan> for nærmere informasjon om spesielt viktige fiske- og låssettingsplasser samt ressursområder som tareskog- og ålegrasforekomster og gytefelt, dersom en utreder trasévalg langs/nær sjøen eller over/under fjord.

Fiskeridirektoratet Region Sør ber om å inkluderes i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Anne Brit Fjermedal  
seksjonssjef

Knut Kristian Skjolden  
seniorrådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.*

**Mottakerliste:**

Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
------------------	----------------------------	------	-------------

**Kopi til:**

Bokn Kommune	Boknatunvegen 37	5561	Bokn
Fiskarlaget Vest	Slottsgaten 3	5003	Bergen
Kystverket	Postboks 1502	6025	Ålesund
Sveio Kommune	Postboks 40	5559	Sveio
Tysvær Kommune	Postboks 94	5575	Aksdal





KYSTVERKET

STATENS VEGVESEN  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref.:	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2022/2526-4		Anne Britt Ottøy	20.06.2022

### Uttale til varsel om oppstart av planarbeid - E39 Bokn - Hope - kommunedelplan med konsekvensutredning - Bokn, Tysvær, Sveio kommune - Rogaland og Vestland fylker

Kystverket viser til deres varsel om oppstart av ovennevnte planarbeid av 09.05.2022. Vi er også blitt kjent med planarbeidet ved presentasjonen i planforum nylig, samt tidligere møter.

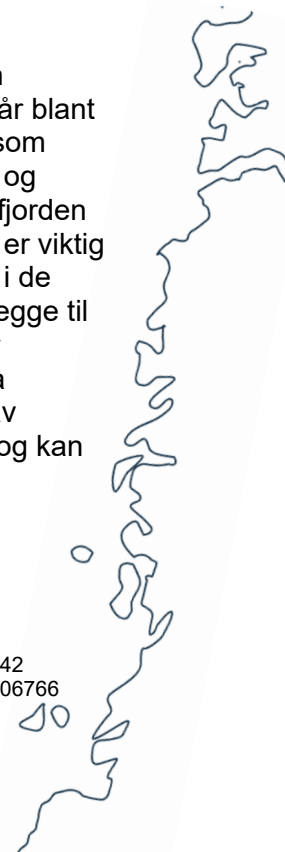
Det opplyses at Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E39 Bokn - Hope i kommunene Bokn, Tysvær og Sveio. Det opplyses videre at «*Strekninga som det skal utarbeidast kommunedelplan for, er om lag 57 km lang og går frå ut løpet av Rogfast i Bokn og vidare nordover gjennom Tysvær til Hope i Sveio, der den blir samankopla med eksisterande E39. Planarbeidet har grunnlag i statleg KVVU for ny E39 Aksdal - Bergen, som blei vedteke i Kommunal- og Moderniseringsdepartementet i brev datert 20.12.2013*». Den statlige KVVU'en dekker ikke strekningen Bokn - Aksdal.

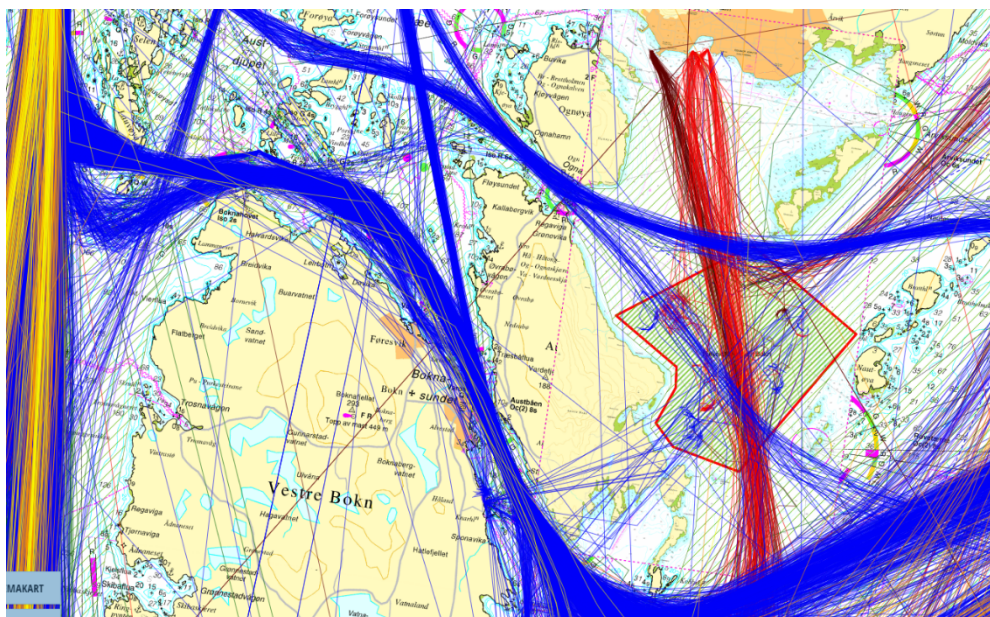
Formålet med planen er å fastlegge trase for framtidig E39 med 4 felts veg som blir dimensjonert for 110 km/t. Det er varslet et større planområde enn nødvendig siden linjeføringen til vegen ikke er avklart. Det opplyses videre at i plan-/veiarbeidet inngår blant annet 4 større bruer. To av farvannskryssingene vil krysse farvann som har status som biled; Boknasundet og Ognasundet. Disse biledene er viktig for både nyttetraffikken og fritidsbåttraffikken. Frekasundet er lokalled med tidvis mye fritidsbåttrafikk. Førlandsfjorden ved Mjåsundet er også lokalled, og trafikkeres hovedsakelig av fritidsbåttrafikk. Det er viktig at planarbeidet har fokus på sjøvertsferdsel og ivaretagelse av fremkommeligheten i de berørte sjøområdene. Kystverket har som transportetat et overordnet ansvar for å legge til rette for et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport, og fremmer regional utvikling. Kystverket skal også fremme sjøtransporten som transportform. Det er et nasjonalt mål at en større del av godstransporten skjer på sjø. Informasjon om farleder, sjøtrafikk mv. er tilgjengelig og kan lastes ned fra Kystverkets kartverktøy, [www.kystinfo.no](http://www.kystinfo.no) og [www.kystdatahuset.no](http://www.kystdatahuset.no).

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766





Kilde: AIS data fra Kystinfo i 2019, som viser trafikkmønster ved Bokn. Fritidsbåter mv. uten AIS vises ikke.

Farvannskryssing med bru vil representere en fremtidig permanent hindring i farvannet. Seilingshøyden/ vertikal klaring og bredden på seilingsløpet på fremtidige bruer vil være avgjørende for hvor omfattende disse begrensningene vil bli. Det er derfor viktig at det gjøres en grundig kartlegging av dagens behov for seilingshøyde mv., samt at det tas høyde for fremtidig trafikkutvikling/ behov i farvannet. Vi anbefaler at det tas utgangspunkt i minst samme seilingshøyde som eksisterende brukryssinger dersom disse skal bestå. Det kan også være en fordel om nye farvannskryssinger legges nærmest mulig eksisterende farvannskryssinger. Plassering av brufundamenter ut i sjø bør unngås. Dersom det ikke kan unngås må sikt og dybde i farvannet vektlegges. Navigasjonsveiledningen i områdene må også hensyns tas.

Oppføring av bruer vil kreve tillatelse i medhold av lov om havner og farvann fra Kystverket. Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet.

Vi imøteser videre kontakt i planarbeid.

Med hilsen

Jan Morten Hansen  
avdelingsleder

Anne Britt Ottøy  
senioringeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:  
Fiskeridirektoratet region sør  
Karmsund havn IKS  
Tysvær kommune  
Bokn kommune  
Sveio kommune  
Statsforvaltaren i Rogaland

**Saksnr: 2022/101551**

Mattilsynet har ingen merknader til E39 Bokn - Hope på dette tidspunktet.

Med vennlig hilsen

Andreas Sandvik  
Mattilsynet

Telefon: 22 40 00 00

Felles postadresse: Mattilsynet, felles postmottak, postboks 383, 2381 Brumunddal  
[postmottak@mattilsynet.no](mailto:postmottak@mattilsynet.no)

[www.mattilsynet.no](http://www.mattilsynet.no) [www.matportalen.no](http://www.matportalen.no)



Statens vegvesen  
Postboks 1010  
2605 LILLEHAMMER

**Vår dato:** 17.06.2022  
**Vår ref.:** 202209739-3  
**Dykkar ref.:** 22/86773-1

**Sakshandsamar:** Marilyn Marskar,  
22959778, mmar@nve.no

## **Innspel frå NVE - Varsel om oppstart - Kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny E39 Bokn-Hope - Bokn, Tysvær og Sveio kommunar**

Vi viser til brev datert 09.05.2022. Saka gjeld varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for ny E 39 Bokn – Hope. Strekninga på 57 kilometer skal gjennom ei stor oppgradering med nye bruer og firefelts veg.

### **Om NVE**

Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonalt sektormynde med motsegnkompetanse innanfor saksområda flaum-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser i vassdrag og grunnvatn, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å hjelpe kommunane med å forebygge skader frå overvatn gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og rettleiing om korleis desse saksområda skal takast omsyn til ved utarbeiding av arealplanar etter plan- og bygningslova (pbl).

### **Konkrete innspel frå NVE**

Vår kartbaserte rettleiar for reguleringsplan kan enkelt gje dykk oversikt over moglege naturfarer, vassdrag, verna vassdrag og energianlegg i området. Rettleiaren leier dykk gjennom alle våre fagområde, og gir dykk verktøy og innspel til planarbeidet. Den som utarbeider planen har ansvar for at desse interessene blir vurdert i planarbeidet.

### *Naturfare*

Plan- og bygningslova (pbl.) § 28-1 inneheld krav om tilstrekkeleg sikker byggegrunn før ny utbygging. Krava til tryggleik er konkretisert i byggteknisk forskrift (TEK17) kapittel 7. Ved siste plannivå må det vera avklart at tiltak kan gjennomførast med tilstrekkeleg tryggleik. Dette er gjort tydeleg i rundskriv H5/18 «Samfunnstryggleik i planlegging og byggesaksbehandling».

Naturfare må vurderast som del av ROS analysen og KU. Tiltak for å ivareta tryggleik mot naturfarer kan vere kostbare og komme i konflikt med andre interesser. NVE rår til at



forslagsstillar allereie på plannivået kommunedelplan har fokus på at planen skal vere mogleg å gjennomføra og at det blir sett klare føringar for korleis naturfare skal følgast opp på reguleringsplannivået.

Dersom reell fare ikkje blir greia ut i samsvar med krav i TEK 17 i samband med kommunedelplanen, så må de ta inn aktsemdkart for flaum og skred i plankartet, og med tilhøyrande føresegner som tek i vare gjeldande krav til tryggleik, jf. pbl. § 28-1 og TEK 17 kapittel 7 med rettleiing.

Dersom de avklarar reell fare er det viktig at det klart kjem fram om krava i TEK17 er oppfylte og at rapporten blir levert digitalt. Vi rår til at:

- Tryggleik mot kvikkleireskred blir utgreidd i samsvar med [NVEs veileder nr. 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#).
- For tryggleik mot flaum kan vi visa til utkast til NVE rettleiar om tryggleik mot flaum. Rettleiaren har vore på høyring, men er ikkje ferdigstilt. Her kan dykk lasta ned høyringsversjonen: [NVEs veileder for sikkerhet mot flom sendes på høyring - NVE](#)

Når det gjeld skredfare i bratt terreng reknar vi med at kartlegginga dokumenterer at tryggleiken til vegen stettar tryggleikskrava i tabell 208.1 i handbok N200.

Vi legg til grunn av tryggleiken og tryggleiksnivået for sjølve veganlegget vert teke i vare av samferdselsetaten i samsvar med eigne handbøker og liknande. NVE er oppteken av at tiltak som plana legg til rette for, ikkje aukar risiko for flaum, erosjon eller skred i eller utafør planområdet.

#### *Overvatn og klima*

Kommunedelplanen må ta omsyn til behovet for opne vassvegar, overordna blågrøne strukturar og forsvarleg overvasshandtering. Den som utarbeider planen skal òg vurdere korleis omsynet til eit endra klima skal ivaretakast. Ifølgje [Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023](#) forventar regjeringa at potensialet til vassdraga for trygg avleiing av overvatn og naturbasert demping av flaum, blir utnytta.

#### *Allmenne interesser i vassdrag*

Planarbeidet og kommunedelplanen må ta omsyn til allmenne interesser i vassdrag og grunnvatn. I planlegging av den nye vegen bør ein unngå inngrep og tiltak i vassdrag. Døme er utfyllingar i vassdrag, omlegging og/eller lukking av vassdrag over lengre strekningar, etablering av brupilarar/brufundament/kulvertar som aukar fare for flaum og erosjon nedstrøms. Tunnelar og terrenginngrep kan medføra konsekvensar for grunnvatn og drikkevassbrønner i området, og påverka naturlege oppkommer som er med på å sikra lågvassføring i mindre bekker i tider med lite nedbør.

NVE syner spesielt til varsemdplikta i vassressurslova § 5 som pålegg at tiltak i eller langs vassdrag skal planleggast og gjennomførast slik at dei er til minst mogleg skade og ulempe for allmenne og private interesser.



NVE har som mål at de i planarbeidet unngår tiltak i og langs vassdrag «som kan vera til nemneverdig ulempe eller skada for nokre allmenne interesser i vassdraget» jf. konsesjonsplikta i vrl. § 8. Viss slike tiltak ikkje er mogleg å unngå, har NVE høve til å samordna vassdragstiltak som elles ville kravd ei konsesjonsbehandling etter vassressurslova gjennom føresegna om samordning i vrl. § 20. Ofte vil det vera ein fordel å ta ei slik behandling gjennom samordning av plan, med det forutset at omsynet til vassdraget blir teke i vare gjennom planbehandlninga. Likevel kan samordning etter vrl. § 20 berre takast i bruk på reguleringsplanar, dvs. NVE kan ikkje samordna på kommunedelplannivå. Det er likevel viktig å få fram desse ålmenne interessene alt no på kommunedelplannivået. Vi oppfordrar derfor til at forslagsstillar er tydeleg på kva planen inneber av inngrep i vassdrag og at det lagast ei framstilling av konsekvensar for ålmenne interesser. Vassmiljø og ålmenne interesser i vassdrag (fiske, landskap, flaum, drikkevatt, friluftsliv etc.) fell inn under fleire ikkje-prisette tema som skal vurderast. Flaum, erosjon, overvatt og skred er som regel omtalt i ROS-analysen. Informasjonen er ofte spreidd i plandokumenta slik at det kan vere krevjande å få oversyn. For at vi skal kunna vurdere vassdragstiltaka opp mot vrl. og eventuelt bruka samordningsføresegna i vrl. § 20, er det ein fordel om de samanstillar konsekvensar for vassdrag i planforslaget.

#### *Verna vassdrag*

Planområdet ser ut til å råke austre del av nedbørsfeltet til Haugevassdraget, som blei verna i verneplan for vassdrag i 1993 (verneplan IV). Vernet gjeld for vassdragsbeltet, dvs. hovudelv, sideelver, større bekker, sjøar og tjern og eit område på inntil 100 meters breidde langs sidene av desse. Vernet gjeld og andre delar av nedbørsfeltet som det er fagleg dokumentert at har betydning for verneverdien til vassdraget.

Vernegrunnlaget er summert opp slik på [nettstaden til NVE: Kystnær plassering nord i Rogaland](#). *Elvane til vassdraget, myrar og mange vatn er sentrale delar av eit variert og småkupert landskap med små høgdeforskjellar. Botanikk og vassfauna inngår som viktige delar av det biologiske mangfaldet. Store verdier knytt til kulturlandskapet. Viktig for friluftslivet.*

Vassdraget drenerer mot vest. Vassdraget er lite råka av tekniske inngrep. I samsvar med vassressurslova kapittel 5 skal vernet bli ivareteke gjennom rettsleg bindande planar etter plan- og bygningslova.

De bør legge opp til ein arealbruk som ikkje reduserer verneverdiane knytt til vassdraget, jf. [rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag](#). Verdier i vassdraget er nærare omtalt i [VVV-rapport 2000-4](#). Terskelen for når eit vassdragstiltak blir konsesjonspliktig, er lågare i verna vassdrag enn i andre vassdrag. Døme på inngrep som kan skade verneverdiar i vassdrag ved vegutbygging er fjerning av kantvegetasjon, utfyllingar i vatn, vandringshinder for fisk, vanskeleg tilkomst for friluftslivet, skade på kulturminne-/miljø, og auka fare for forureining.



### *Planen bør legge til rette for kantvegetasjon*

I vrl. § 11 er det krav om at det langs breidda av vassdrag med årsikker vassføring skal oppretthaldast eit avgrensa naturleg vegetasjonsbelte som motverkar avrenning og gir levestad for plantar og dyr. Med unnatak av område der det er naudsynt med tilgang til vassdraget, oppmodar vi om at de legg til rette for eit vegetasjonsbelte i samsvar med intensjonen i vrl. § 11. Breidda på kantvegetasjonen kan fastsettast i planen.

### *Energianlegg*

I planområdet er det ein høgspenteleidning som er ein del av regionalnettet. Sentral og regionalnettanlegg, transformatorstasjonar og andre større kraftleidningar som treng konsesjon etter energilova er unnateke frå pbl. Slike større høgspenningsliner og transformatorstasjonar må de sette av som omsynssoner (pbl. § 11-8 d/kode H740) i plankartet. Vi rår til at aktuelle nettselskap vert involvert tidleg i planarbeidet. Vi viser til innspel frå Statnett datert 07.06.2022.

### **NVE si oppfølging av planarbeidet**

NVE ber om å få plandokumenta tilsendt ved offentleg ettersyn. I plandokumenta må det gå tydeleg fram korleis dei ulike interessene er vurdert og innarbeidd i planen. Det er viktig at alle relevante fagutgreiingar innan NVE sine saksområde er vedlagt.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVE sine saksområde.

Med helsing

Øyvind Leirset  
Seksjonssjef

Marilyn Marskar  
Senioringeniør

*Dokumentet blir sendt utan underskrift. Det er godkjend etter interne rutinar.*

### **Mottakarar:**

Statens vegvesen

### **Kopimottakarar:**

STATSFORVALTAREN I ROGALAND

Bokn kommune

TYSVÆR KOMMUNE

Sveio kommune

STATSFORVALTAREN I VESTLAND

Bokn kommune





Vår dato:

20.06.2022

Vår ref:

2022/5503

Dykkar dato:

09.05.2022

Dykkar ref:

22/86773-1

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Kontakt saksbehandlar

Rune Lian, 51568754

## Høyringsvar - Varsel oppstart kommunedelplan E39 Bokn - Hope

Vi viser til oversending av 09.05.2022.

### Bakgrunn for saka

Det blir varsla oppstart av statleg kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 frå Bokn i Rogaland til Hope i Sveio i Vestland. Vegstrekninga som skal planleggast er 57 km lang og skal strekke seg frå planlagt utløp av Rogfast til eksisterande E39 i Sveio. Planarbeidet har grunnlag i Konseptvalutgreiing (KVU) E39 Aksdal-Bergen.

Føremålet med planen er å legge til rette for at E39 skal gi ein tidsmessig veg mellom Haugalandet og Sunnhordaland, med kortare reisetid, færre ulukker, reduserte reisekostnadar og som knyter bu- og arbeidsområde betre saman. Vegen blir planlagt som 4-felts-veg med vegstandard som tillèt 110 km/h.

Eksakt linjeføring for vegen er førebels ikkje valt. Planområdet er derfor vesentleg større en kva som er naudsynt for den endelege vegen.

I varsel til oppstart blir det skrive at det er ønskje om innspel til planen, og det blir vist til eigne nettsider for meir informasjon, samt KVU for Aksdal-Bergen. Det har også vore eige møte i Regionalt planforum i regi av Rogaland fylkeskommune den 08.06.2022. For vår uttale viser vi elles til referat frå dette møtet.

Vi legg elles 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.

### Vår vurdering

Vi meiner i utgangspunktet det er positivt at planarbeidet for vegstrekninga er i gang. Vi er samd i at ny/utbetra veg på strekninga er naudsynt for å redusere talet på ulukker og gi ein betre framkommeleg veg.



Planen går gjennom eit område med betydelege verdiar knytt til jordbruk, landskap, naturmiljø og friluftsliv. Avhengig av traséval og vegstandard vil planen kunne gi betydelege konsekvensar for desse verdiane.

#### Jordbruk, jordvern og vegstandard

I heile planområdet og langs eksisterande E39 er det fleire områder med større samanhengande jordbruksareal med både fulldyrka jord og innmarksbeite av nasjonal og regional interesse. Omsynet til jordvern er vesentleg skjerpa dei siste åra. I lys av skjerpa jordvernmål, med nytt jordvernbrev frå Kommunal- og distriktsministaren og Landbruks- og matministaren er det sterke signal om at nedbygging av jordbruksareal må reduserast. I dette ligg det også at det må vurderast om omdisponert areal må førast tilbake til LNF-føremål av omsyn til jordvernet. Vi registrerer i denne samanhengen at det også vert vurdert om statlege vegprosjekt no skal revurderast med omsyn på vegstandard og trasé slik at mellom anna arealbeslag til veg i landbruksområde kan reduserast. Av omsyn til jordvern meiner vi i denne samanheng at også denne vegstrekninga må revurderast med tanke på kva hastigheit og vegstandard vegen skal ha.

Vi er ikkje kjend med konkrete linjeføringar innanfor planområdet. Men vi er kjend med at det har vore diskutert om E39 kan hamne på austsida av Førlandsfjorden. Kva verknader dette vil gi for jordbruket er enno for tidleg å meine noko om. Austsida av Førlandsfjorden er eit viktig jordbruksområde med større samanhengande jordbruksareal. I tillegg vil omlegging av E39 hit føre til ytterlegare tap av jordbruksareal når dagens E39 blir liggande.

Vegstandard har også betydning for korleis lokaltrafikken kjem seg fram. Fleire eksempel viser at nye motorvegar der det er forbod mot traktor gir betydeleg auka utfordringar for landbruket med omsyn på tilgang til jordbruksareal. Særleg dei som leiger areal kan få betydelege utfordringar. Både transportkostnadar og tid til transport aukar. Dette er ikkje i tråd med nasjonale mål om eit meir ressurssterkt landbruk og auka matproduksjon. I og mellom større jordbruksområde i planområdet må det vurderast løysingar for å sikre at landbruksmaskinar kjem seg fram utan å måtte køyre omvegar. Det bør her vurderast om det må gjerast ein analyse av landbruket sitt køyremønster. Vi er kjend med at slike analyser er gjort via NIBIO og Ruralis (Institutt for rural- og regionalforskning).

#### Natur, landskap og klima

Det er også betydelege naturverdiar innanfor planområdet knytt til både natur på land, og i sjø og vassdrag. Av særlege naturverdiar vil vi trekke fram kystlyngheia på Bokn. Kystlyngheia her er i svært god hevd og er løyvud skjøtselstilskot over fleire år. Tilsvarande kystlynghei i områda nord for Akسدal også i svært god hevd. Kystlynghei er ein utvald naturtype som er truga. Det er derfor knytt nasjonale interesser til kystlyngheiene i planområdet. Til desse områda er det også registrert nasjonalt og regionalt viktige landskap som må tas vare på i planlegginga.

Som for jordvern er det viktig at tap av naturområde blir redusert til eit minimum. Det er viktig at det blir gjort gode utgreiingar for val av trasé for vegen. Vi har forventning om at Miljødirektoratet si kartleggings-metodikk blir nytta i samband med konsekvensutgreiinga (KU). For områda aust for Førlandsfjorden er eksisterande kunnskapsgrunnlag relativt avgrensa. Nye registreringar i dette området kan være naudsynt for å gi eit tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag for val av trasé.

Det ligg også fleire myrer i planområdet. I tillegg til at det er knytt naturverdiar til myr, er myr og vassdrag viktig i eit klimaperspektiv. Av omsyn til klimatilpassing og biologisk mangfald er det derfor viktig at vassdrag saman med myrområde i minst mogleg grad blir påverka slik at desse funksjonane blir oppretthalddt.



I tillegg til offisielle registrerte og kartlagde område og førekomstar av arter, er restarealer i landbruket av stor verdi for naturmangfaldet langs strekninga. Tiltaket sin påverknad på slike restarealer må etter vår meining også være ein del av utredning og vurderingar for naturmangfald. Statsforvaltaren bidreg gjerne med kunnskap, råd og rettleiing om temaet.

#### Massehandtering

Avhengig av val av vegstandard og trasé kan masseoverskotet som følgje av planen bli svært stort, med dei konsekvensar det vil gi for jordbruksareal, naturområde og landskap. Forutan val av vegstandard er gjenbruk og reduksjon viktige grep for å få ned volumet av overskotsmasse prosjektet må handtere. Vi legg til grunn at prinsippa for avfallsreduksjon slik dei er vist i Regionalplan for massehandtering på Jæren blir nytta i prosjektet.

Overskotsmasse som etter reduksjon og gjenbruk må deponerast må også i sin heilheit avklarast gjennom plan. Prinsippet må vere at handtering av overskotsmasse må vere avklart fullt ut seinast i reguleringsplan. Dette for å sikre at handtering av overskotsmasse blir avklart samla, og ikkje blir ei utfordring som den einskilde entreprenør må finne ei løysing for.

Vi legg til grunn at område for deponering av overskotsmassar i størst mogleg grad ikkje kjem i konflikt med jordbruksareal eller områder med miljø- eller naturverdiar, inkludert landskap. I den grad slike verdiar blir påverka må plassering av deponi vurderast gjennom konsekvensutgreiing eller tilsvarande i plan.

Deponering og mellomlagring av reine masser av jord, lausmassar, stein og sprengstein osb. krev ei vurdering og eventuelt løyve frå Statsforvaltaren etter forureiningslova. Dette bør avklarast som del av planprosessen.

#### Samankopling med lokalvegnett

Føremålet med ny/utbetra E39 er å kople regionane på vestlandet betre saman. Det er i denne samanheng 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 omkringliggande areal, fordi det blir attraktivt med næringsetablering i slike område.

Vi vil kome med nye merknadar til planprogrammet og planen når denne blir meir detaljert ved seinare høyring og offentleg ettersyn.

Med helsing

Lone Merethe Solheim (e.f.)  
ass. statsforvalter

Cathrine Stabel Eltervåg  
ass. fylkesmiljøvernsljef

*Dokumentet er elektronisk godkjent*



## Kopi til:

Kystverket	pb. 1502	6025	ÅLESUND
Statsforvaltaren i Vestland	Njøsavegen 2	6863	LEIKANGER
AVINOR AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
FISKERIDIREKTORATET	Postboks 185	5804	BERGEN
	Sentrum		
Tysvær kommune	Postboks 94	5575	Aksdal
BANE NOR SF	Postboks 4350	2308	HAMAR
Bokn kommune	Boknatun	5561	Bokn
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091	0301	Oslo
	Majorstuen		
Vindafjord kommune	Rådhusplassen 1	5580	Ølen
DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG	Postboks 2014	3103	TØNSBERG
BEREDSKAP (DSB)			
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Forsvarsbygg	pb. 405 sentrum	0103	OSLO



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon  
Oddgeir Aardal, 5764 3077  
Silje Elvatun Sikveland, 5764 3136

## Fråsegn til varsla oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny E39 Bokn- Hope i kommunane Bokn, Tysvær og Sveio

Vi viser til oversending dagsett 09.05.2022 og til avtale om utsett frist for uttale.

Føremålet med planarbeidet er å utarbeide kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny E39 Bokn-Hope i kommunane Bokn, Tysvær og Sveio. Planarbeidet har grunnlag i statleg KVV for ny E39 Akrdal-Bergen, vedteken i 2013.

Strekninga er om lag 57 kilometer lang, og går frå utlaupet av Rogfast i Bokn og vidare nordover gjennom Tysvær og til Hope i Sveio, der vegen blir samankopla med eksisterande E39. Vegen vert planlagt som firefelts motorveg med 110 km/h fartsgrense.

Det skal utarbeidast eit planprogram som skal ligge til grunn for planarbeidet. Forslag til planprogram vil bli lagt ut til høyring hausten 2022.

### Natur og miljø

#### Vassdrag

Vi oppmodar om at det vert lagt vekt på i størst mogleg grad å unngå tiltak/utfylling i vassførekomst. Kantvegetasjonen er viktig som ein buffer mellom vatnet og vegen, og er eit positivt landskapselement. Det er viktig å unngå avrenning/ureining til vassdrag. Vi viser til § 11 vassressursloven der det m.a. heiter: "*Langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring skal det opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr*".

For vegalternativ som inneber at vegen vert liggande nær og/eller kryssar over vassdrag, føreset vi at konsekvensane for fiskeinteressene vert utgreidde. Korleis ei eventuell bru over ei elv vert plassert og utforma vil påverke konfliktgraden, og vi tilrår at det vert lagt vekt på løysingar som minimerer negative konsekvensar for fisk, og som gjer minst mogleg inngrep i vassdrag. Vi 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. Må ein vurdere bekkelukking må breidda på lukkinga vere like brei som vassdraget i dag, og ha naturleg botn. Vi visar til DN- handbok 22-2022 og tiltakshandbok for betre fysisk vassmiljø for rettleiing av fysiske tiltak i vassdrag.



I samband med utforming av plan for prosjektet bør ein undersøkje om det er mogleg å utbetre eventuelle kulvertar eller bekkelukkingar. I særleg del av planområdet er det fleire vassdrag, som vil verte råka av utbetringa av vegen, og som nyleg er kartlagt. Kartlegginga inneheld forslag til tiltak for å betre forholda for fisk. Ein bør undersøkje om det er tiltak som ein kan gjennomføre i samband med utbetringa av vegen: <https://www.radgivende-biologer.no/rapporter/ar-2020/habitatkartlegging-og-forslag-til-tiltak-for-sjoorret-i-vassdrag-i-ytre-haugalandet/>.

#### *Myr og våtmarksområde*

Myr kan innehalde store mengder bunde karbon, større mengd pr. arealeining enn andre naturtypar. Det er derfor aukande interesse for korleis ein kan ta vare på dette, og eventuelt fremje vidare karbonopptak, som tiltak mot klimaendring. I alle plan- og inngrepssaker som vedkjem myr i nokon grad, meiner vi derfor det må gjerast eit enkelt reknestykke (ut frå djupnemåling av torva m.m.) 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. Den største trugselen for myr i Norge er drenering, i tillegg er nedbygging og uttak torv store trugslar. Det er naudsynt å bevare den høge vasstanden i våtmark for å oppretthalde karbonlageret. Utslepp frå øydelagt myr er estimert å vere 5,55 Tg CO<sub>2</sub>-ekvivalenter årleg. Det tilsvara 10 % av Norges totale utslepp i 2013 .

Våtmarksområda er vidare viktige funksjonsområde for fugl og må vernast. I nordleg del av planområde, 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. Vidare sørover inkluderer planområdet Joavatnet, Liervatnet og Mørkavatnet. Her er det registreringar av truga soppartar, ål, laks (Liervatnet), samt flekkvise myrområde. Det ligg fleire myrområde (både djupe og grunne) lenger sørvest langs traseen ved Svefjellet og Ravnefjell, og fleire store vatn. Nesevatnet/Haukåsvatnet er yngleområde for horndykkar (nasjonal forvaltningsinteresse).

#### *Verneområde og viktige naturtypar*

Planområdet i nordleg del 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.

**Det anbefalast å utgreie traséalternativ med lågare hastigheit enn 110 km/t, og gjenbruka eksisterande veg i størst mogleg grad for hindre store inngrep i verneområde og viktige naturtypar.**

Gjenbruk av veg vil leggje mindre beslag på areal og naturmangfald, redusera utslepp i anleggsfase og utslepp som følgje av arealbruksendringar.

#### *Strandsoneverdiar*

Planområdet dekkjer areal som kjem i berøring med nasjonale interesser og forvaltninga av 100-metersbeltet langs sjø. I dette området skal det særleg takast omsyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Forarbeida, Ot. prp. nr. 32 (2007-2008) ss. 174-176, viser til at desse omsyna også skal leggjast til grunn ved utarbeiding av plan. Vi føreset at konsekvensutgreiinga dekkjer dette temaet, og at det er synleggjort korleis strandsoneverdiene er kartlagt, vurdert og handtert med tanke på verknader, i den statlege reguleringsplanen.

### *Fragmentering av naturområde*

Konsekvensutgreiinga må ha med vurderingar for konsekvensar av fragmentering av naturområde, og tiltak som kan avbøte effekten av fragmenteringa, i form av under/overgangar for å sikre levelege korridorar mellom viktige leveområde for artsmangfaldet. Grunnlaget for dette må vere feltarbeid i trase for veg, og identifisering av viktige område. Slike område vil eksempelvis vere bekkedrag med kantsone, myr og våtmarksområde, og skogområde.

Bygging av firefelts motorveg gjennom område utan fungerande førebyggjande tiltak for å ivareta korridorfunksjonar, vil føre til sterkt fragmentering og redusert levedyktigheit for lokale bestandar. Det vil ikkje vere tilstrekkeleg å berre sjå på kryssingspunkt for hjort, sjølv om det også vil vere viktig for å ivareta både trafikktryggleik og god områdebruk for hjort og anna dyreliv. Vi ber Statens vegvesen legg til grunn si eiga handbok «Veger og dyreliv» med eventuelle oppdateringar for å sørge for at dette aktuelle avbøtande tiltak vert vurdert på ein god måte i vidare planlegging.

### *Økologisk kompensasjon er naudsynt*

Utbygginga sin storleik og omfang vil i realiteten gjere det umogleg å unngå tap av verdifull natur. Difor må òg 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, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar §§ 21 og 23.

### *Overvasshandtering*

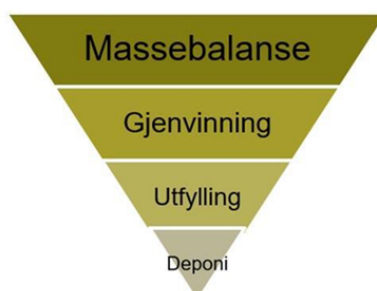
Større veg vil gje større påverknad av overvatn frå vegen. Det må byggast reinseinnetningar som sandfang eller reinsedam, som hindrar overvatn frå vegen å renne ureinsa til myr, våtmarksområde eller vassførekomstar.

### *Berekraftig massehandtering*

Vurdering av massehandtering i planprosessen er viktig for å bidra til berekraftig massehandtering i prosjektet. Målet i forureiningslova er at avfall skal føre til minst mogleg skade og ulempe. Massane skal om mogleg gjenvinnast, helst ved ombruk eller materialgjenvinning.

Berekraftig masseforvaltning i tråd med reglane i forureiningslova tek utgangspunkt i avfallspyramiden, den sokalla «ressurspyramiden». Det mest berekraftige er å sikre mest mogleg massebalanse i prosjektet. Deretter skal ein vurdere tiltak for størst mogleg gjenvinning. Dersom dette ikkje er mogleg kan massane brukast til utfylling på land eller i sjø. Siste utveg er å deponere massane på eit godkjent deponi.

Dette er vist under i ressurspyramide for masseforvaltning laga av Asplan Viak:





Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019–2023 har også føringar for berekraftig masseforvaltning (side 18 om mineralressursar); «Uttak av byggeråstoffer (pukk, grus, sand) til bygge- og anleggsformål med korte transportavstander og reduserte klimagassutslipp, er viktig. God arealplanlegging kan bidra til dette. I tillegg er det viktig at mineralske masser av god kvalitet gjenvinnes som byggeråstoffer, der dette er mulig. Dette kan redusere presset på bynære grus- og pukkrressurser og behovet for massetransport. En helhetlig vurdering av massehandtering i plansammenheng kan være et nyttig virkemiddel for å avklare dette.»

Miljødirektoratet sin rettleiar om massehandtering 1243/2018 har informasjon om korleis ein kan legge til rette for gjenvinning. Her er det mellom anna vist til at tilrettelegging kan omfatte:

- å sørge for at det tidleg i planprosessen vert sett av tilstrekkeleg areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massane som er venta å oppstå frå arbeidet med vegen.
- god karakterisering av bergartar og grunn på førehand, for å vurdere aktuelle bruksområde, og for å skilje mellom stein eller andre massar av god og mindre god kvalitet
- kartlegge og inngå avtalar med utbyggjarar som vil trenge for utfyllingsmassar i den aktuelle tidsperioden, eller lokale aktørar som driv masseuttak (slik som pukkerverk, grustak o.l.)
- velgje metodar for uttak av stein som legg til rette for planlagt bruk (t.d. val av metode for tunneldriving, tilpassing av sprengingsteknikk for å redusere mengda sprengstoffrestar og plastavfall i sprengstein, o.l.)

Ein må gjere vurderingar som reduserer masseoverskot i planen. Eventuelt vurdere andre tiltak for gjenvinning av massar frå prosjektet (i tråd med ressurspyramiden), eller sjekke om det er massetak i nærleik av vegarbeidet som treng påfyll av massar, som 2032 Hinderlid massetak i Sveio <https://minit.dirmin.no/kart/>. Ein kan òg vurdere om det er mogleg å bruke overskotsmassane til produksjon av byggeråstoff slik det er vist til i dei nasjonale forventingane.

Det må avklarast om anleggsarbeidet må ha løyve etter forureiningslova i god tid før anlegget startar opp. Typiske tilfelle som må ha løyve er anleggsverksemd som fører til fare for at vassdrag med viktige naturverdiar eller andre viktige brukarinteresser blir øydelagde. Vanleg praksis er at anleggsverksemd som kan ha følgjer for anadrome vassdrag som regel må ha løyve.

#### *Plastforureining*

I Nasjonal transportplan 2022-2033, Meld. St. 20 (2020-2021), er det eit mål å redusere plastforureining frå transportsektoren. Vi føreset at temaet blir handsama i KU for strekninga og at det inngår i miljøoppfølgingsprogrammet for prosjektet.

#### *Konsekvensutgreiing*

Den 24. november 2021 blei Norsk raudliste for artar 2021 offentleggjort. Med omsyn til oppdatert kunnskap, så ber vi om at kommunedelplanen legg til rette for at det blir gjennomført ein oppdatert KU for naturmangfald i planområdet, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta §§ 27 og 28.

Det må planleggast for traséval og løysingar som reduserer CO<sub>2</sub>-utslepp. Klimaplan for 2021-2030, Meld. St. 13 (2020-2021) viser til at direkte arealbeslag ved samferdselstiltak, som går med til å byggje ein ny veg, òg må takast med når ein vurderer utsleppa av klimagassar frå infrastruktur. Transportsektoren er den største kjelda til utslepp av klimagassar i Noreg, og står for om lag 1/3 av utsleppa. I Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Meld. St. 20 (2020 - 2021), er ambisjonen å halvere utsleppa frå transportsektoren. Stortinget ber regjeringa frå og med statsbudsjettet 2023 rapportere





systematisk på kunnskap som føreligg om alle vesentlege verknader på klimagassutslepp av forslag som blir fremja i samband med investeringar innanfor veg og jernbane.

Konsekvensutgreiinga må gjere greie for endra arealbruk, klimagassutslepp og omsynet til karbonrike areal. Det bør gjennomførast undersøkingar av biomasse under bakken, innhenting av måledata frå myr og våtmarksområde og det må utarbeidast estimat for klimagassutslepp ved inngrep i karbonrike areal i planområdet. Planomtalen og konsekvensutgreiinga bør seie noko om konfliktomfang i høve mål og føringar om å oppretthalde og ivareta karbonrike areal, jf. Meld. St. 13 (2020-2021) «Klimaplan for 2021-2030». Vi viser òg til NINA-rapport 1774b (2020) «Carbon storage in Norwegian ecosystems» (revised edition) for ei drøfting av estimat for karbonbudsjett i økosystem på fastlandet i Noreg. Rapporten drøftar mellom anna det naturlege potensialet for karbonopptak og -lagring i norske økosystem. Kunnskapsgrunnlaget i rapporten er relevant for konsekvensutgreiingsarbeidet.

Data som vert henta inn i samband med konsekvensutgreiingsarbeidet skal systematiserast og leggjast inn i offentlege databasar, jf. konsekvensutgreiingsforskrifta § 24. For nærare rettleiing om metodikk og databasar for innlegging av data, sjå rettleiar M-1324/2019 frå Miljødirektoratet, <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1324/m1324.pdf>.

### **Landbruk**

Planområdet omfattar ein stor og brei korridor gjennom Sveio kommune, og ein ny og brei vegtrasé vil også kunne råke jordbruksareal og verdifullt kulturlandskap. Vi minner om at det nasjonale målet for jordvern er ytterlegare innskjerpa, seinast ved oppdatert nasjonal jordvernstrategi i 2021. Det nasjonale målet er å redusere omdisponering av fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite: «den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 3 000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2025», jamfør Prop. 200 S (2020-2021)». Vi viser også til brev «Ta vare på matjorda» frå Landbruks- og matdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet 23.03.2022. Det er ei klar regional og nasjonal målsetjing at det skal takast omsyn til landbruksinteressene i plansaker. Jordressursar og kvalitetar i landskapet skal takast vare på, jamfør plan- og bygningslova § 3-1 bokstav b.

For landbruket er det viktig at ein unngår vegliner som splittar opp større og samanhengande jordbruksområde, og skapar barrierar mellom innmark og utmark eller aukar transportavstandar. For skogbruket er det viktig at ein unngår at ny vegtrasé hindrar tilkomst til og uttak av produktive skogressursar. Vi tilrår igjen at det også vert utgreidd trasé-alternativ med redusert vegstandard og mest mogleg gjenbruk av eksisterande veg, for å avgrense inngrep også i viktige landbruksområde og tap av dyrka jord.

Vi oppmodar om at det vert laga detaljerte planar for etterbruk av matjord som må fjernast i samband med framføring av ny veg, og syte for at matjorda vert sikra etterbruk til landbruksføremål. Det bør vere av interesse for både Statens Vegvesen og kommunane å legge til rette for god nytting av overskotsmassar og jord i samband med vegprosjektet, til dømes til jordbruksføremål, ved å bygge opp ein «arealbank» knytt til gardsbruk som er interessert i å utvikle jordbruksarealet sitt. Dette vil også kompensere bortfall av areal, og vere til nytte for annan byggeverksemd og anleggsprosjekt i området i framtida.

Vi oppmodar om at massedeponi og riggområde vert plasserte vekk frå dyrka jord.



### Landskap/estetikk

I planarbeidet bør det vere eit generelt mål å sikre ei best mogleg terreng- og landskapstilpassa utbygging. Føremålsparagrafen i ny plan- og bygningslov er klar på at estetisk utforming av omgjevnadene skal vektleggjast, og plan- og bygningslova § 3-1 framhevar at planar etter lova skal sikre landskapsomsyn. Vi viser også til den europeiske landskapskonvensjonen.

### Samfunnstryggleik og beredskap

Kommunane har eit sjølvstendig ansvar for å sjå til at samfunnstryggleiken vert ivareteken i alle planar etter plan- og bygningsloven.

For at kravet om ROS- analyse skal vere oppfylt må det gjerast eit systematisk arbeid som gir oversikt over risiko og sårbarheit. For strekningar der kommunedelplanen vil presentere ulike alternativ, må det gjerast ei vurdering av risiko og sårbarheit for kvart av dei ulike alternativa. Vi føreset at eventuelle funn og tilrådingar frå ROS-analysen vert følgde opp og innarbeidde i planen. Det må gå tydeleg fram kven som har utført ROS- analysen, og kva kjelder som har vore nytta. Ei sjekklister er eit godt utgangspunkt for å velje ut hendingar som må analyserast vidare. Vi understrekar likevel at ei sjekklister åleine ikkje er å sjå som ein ROS-analyse.

Det er viktig at tema for ROS- analysen ikkje vert for avgrensa. Risiko og sårbarheit kan knyte seg til arealet slik det er frå naturen si side, som t.d. at det er utsett for flaum, skred eller havnivåstiging. Det kan òg vere knytt til menneskeleg aktivitet og bruken av arealet, t.d. plassering av bygg, anlegg, sårbare objekt eller infrastruktur. DSBs temarettelisar Samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011) inneheld informasjon om ROS-metodikk og tema som ofte vil vere aktuelle for kommunane å vurdere i arealplanlegging.

Med helsing

Sarah Kvåle Skouen  
fung. seksjonsleiar

Oddgeir Aardal  
seniorrådgjevar

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Sveio kommune	Postboks 40	5559	SVEIO
Norges vassdrags- og energidirektorat - NVE	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Vestland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Statsforvaltaren i Rogaland	Postboks 59	4001	STAVANGER

**Statens vegvesen**  
Postboks 1010, Nordre Ål  
  
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref.:  
**22/86773-1**  
Dato: **20.06.2022**  
Saksnr.: **2022/31922**  
Dok.nr.: **3**  
Sakshandsamar:  
Hans Olav Myskja

## **Bokn, Tysvær og Sveio - E39 - Bokn - Hope - planarbeid - kommunedelplan - fråsegn til varsel om oppstart**

Me syner til brev datert 09.05.2022 med varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny E39 Bokn – Hope. Strekinga som det skal utarbeidast kommunedelplan for, er om lag 57 km lang og går frå utløpet av Rogfast i Bokn og vidare nordover gjennom Tysvær til Hope i Sveio, der den blir samankopla med eksisterande E39. Planarbeidet har grunnlag i statleg KVVU for ny E39 Aksdal -Bergen. Planen utløyser krav om konsekvensutgreiing, og planprogrammet vil bli sendt på høyring til hausten.

### Prosess og medverknad

Det vart informert om oppstart av planarbeid i planforum den 08.06.2022. Fylkesdirektøren vil oppmode til vidare bruk av planforum som arena for avklaringar med regionale myndigheiter og involverte kommunar. Deltaking i planforum bør fortrinnsvis skje før høyring, slik at avklaringar gjort i planforum kan innarbeidast i planen i forkant av høyring.

Informasjonsportalen som er oppretta i samband med planarbeidet kan vere eit effektivt verktøy for å nå ut til ulike grupper i medverknadsarbeidet, og for informasjonsdeling og samhandling med regionale myndigheiter. Fylkesdirektøren tilrår at portalen blir supplert med kart over traséane som blir vurdert, i tillegg til resultat frå kartleggingsarbeidet, og at portalen blir oppdatert jamleg også utanom dei største milepælane i planarbeidet.

I planlegging av opplegg for medverknad må det sikrast arenaer for grupper som treng særleg tilrettelegging, inkludert barn og unge, eldre, og personar med funksjonsnedsetjing. 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.

### Vegstandard og alternativvurdering

Det står i framlagt materiale at ny veg skal planleggjast for for 4 felt og 110 km/t. I 2019 gjorde Statens Vegvesen ei utgreiing av standard på vegar med ÅDT 6 000 – 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 som støybelastning og arealinngrep er større for 4-feltsveg enn for

løysinga med 2/3 felt. Det framgår i rapporten at ein 2/3-felts veg vil ha god avvikling ved trafikk opp til ca ÅDT 15 000.

Fylkesrådmannen tilrår at både vurdering av vegstandard og normalprofil bør gjerast etter ein grundig prosess der både prissette og ikkje-prissette konsekvensar blir vege opp mot kvarandre, jf. metodikken i handbok V712. Det bør vurderast om 2/3-feltsveg skal takast inn som et eige alternativ slik at kostnader og konsekvensar for ikkje-prissette tema blir systematisk vurdert opp mot 4-feltsveg. Fylkesdirektøren legg til grunn at oppdaterte trafikkframskrivingar blir nytta i kost- nyttevurderingar og standardval.

Det er opplyst at det i utgangspunktet er to veglinjer som skal vurderast i konsekvensutgreiinga. Fylkesdirektøren tilrår at ein ikkje låser seg heilt til ei slik ramme, men at det blir opna for å vurdere fleire alternativ på delstrekningar der dette er hensiktsmessig. På strekningar der det blir vurdert ulike løysingar, t.d. tunnel eller linje i dagen, bør ein synleggjere ulik konsekvensgrad slik at det går an å samanlikne desse på ein systematisk måte.

#### Jordvern

Jordvern er eit viktig tema. I NTP for perioden 2022–2033 (Meld. St. 20 (2020–2021)) er det lagt føringar for alle utbyggingsverksemdar innan samferdsel om at beslag av jordbruksareal skal ha ei særskilt vurdering, og at omfanget av beslag skal reduserast. Behovet for å vektlegge jordvern i arealforvaltninga har seinast blitt understreka i rundskrivet *Ta vare på matjorda* frå LMD og KDD datert 23.03.2022.

Fylkesdirektøren vil minne om at det i Jordvernstrategi for matfylket Rogaland er formulert eigne føringar for jordvern og samfunnsmessig viktig infrastruktur, som bør leggjast til grunn for planarbeidet. Det er m.a. presisert at samferdselsprosjekt i statleg plan inngår i jordvernmålet, og at ein ved dimensjonering av infrastrukturanlegg skal søke å avgrense arealbruken.

Utgreiinga bør ta for seg både direkte tap av landbruksareal og indirekte tap ved at areal blir oppdelt og mindre rasjonelt å drive. Behov for omlegging av eksisterande vegar vil ofte også kunne gi eit betydeleg tap av landbruksareal, i tillegg til endra driftsstruktur. Det må takast høgde for behovet for «landbruksundergangar», til dømes der vegen blir lagt i området mellom dyrka mark og beite.

#### Friluftsliv

Varsla planområde har varierende dekningsgrad for kartlagde og verdsette friluftsområde, jf. rettleiar M98-2013. Det er relativt god dekning på Bokn og i Tysvær nord for Aksdal, medan søre del av Tysvær manglar kartlegging. Det vil difor vere behov for å betre kunnskapsgrunnlaget som gjeld friluftsliv. Det er sett i gang arbeid med plan for friluftslivets ferdselsårer, og fylkesdirektøren tilrår at ein henvender seg til kommunane for å få tilgang til ev. lokale kartleggingar som er gjennomført.

#### Lokale og regionale verknader

Ny struktur og plassering av kryss vil kunne påverke arealbruksmønsteret på sikt. Mellom anna kan areal rundt nye avkøyrslar bli attraktive for næringsetablering, slik at det blir lagt press på omkringliggjande landbruks- og naturområde. Sjølv om det ikkje

blir lagt direkte til rette for dette i planen bør slike moglege langsiktige effektar på arealbruken også takast med i konsekvensutgreiinga på eit overordna nivå.

Det bør leggjast vekt på å sikre god framkome for reisande med kollektiv, både på lokalbussar og ekspressbussar. Reisetidsforhold mellom buss og bil bør være en del av utgreiinga. Ved plassering av sentrale knutepunkt bør effektiv trafikkavvikling for kollektiv for ha høg prioritet. Det bør også leggjast til rette for andre typar mobilitet, i form av sykkelparkering, sparkesyklar, og ev. innfartsparkering for bil der dette er hensiktsmessig. Når det gjeld kollektivknutepunkt i Aksdal må dette også sjåast i samanheng med sentrumsutvikling.

#### Massehandtering

Massehandtering bør tidleg inn som tema i planarbeidet. Regional plan for massehandtering på Jæren 2018-2040 inneheld prinsipp som skal bidra til ei meir berekraftig massehandtering gjennom å legge til rette for meir sirkulær forvaltning av råstoffa. Eit sentralt prinsipp er å prioritere reduksjon og gjenbruk av masser først, for å redusere masseoverskot og behov for utfylling/deponi. Dette går fram m.a. av «ressurspyramiden» på s. 9 i regionalplanen. Sjølv om regionalplanen formelt sett er gjeldande på Jæren, vil prinsippa vere gyldige i heile regionen. Fylkesdirektøren tilrår at prinsippa for berekraftig massehandtering blir lagt til grunn for planarbeidet. Det bør utarbeidast ein massedisponeringsplan som følgjer planen.

#### Vassmiljø

I vidare arbeid må ein identifisere naturverdiane i og i nær vassdrag for å vurdere val av trasé opp mot vassdragsomsyn. Både indre del av Førlandsfjorden og Grindefjorden er prioriterte vassdrag i Regional plan for vannforvaltning i Rogaland 2022-2027. Begge vassførekomstane er vurdert å ha dårleg økologisk tilstand og har tersklar som medfører avgrensa vassutskifting. Vest for Førlandsfjorden ligg Høievassdraget, som er eit verna vassdrag (nr. 039/1, verneplan for vassdrag IV). Varsla planområde rører ved større strekk av desse førekomstane, og vassmiljø blir eit viktig tema i konsekvensutgreiinga.

Som ein del av dette må det vurderast på kva måte ulike vassdrag skal kryssast (bru, kulvert eller ev. i røyr). Vassdrag der det av ulike grunner er dokumentert eit behov for å behalde samanhengande kantsoner bør synleggjerast tidleg i prosessen. Bru med ei viss breidde er ofte vesentleg dyrare enn kulvert/rør og bør difor takast med i oppsummering av kostnader.

Me minner om at det er utarbeida retningslinjer for arealplanlegginga i dei regionale vassforvaltningsplanane. Retningslinjene går fram av kapittel 2.3 i Regional plan for vassforvaltning i Rogaland. Desse bør nyttast i planarbeidet. Fylkesdirektøren legg til grunn at det blir innleia dialog med aktuelle myndigheiter knytt til vassdrag, og vil sjølv delta og gi innspel.

#### Vilt

Det er registrert område med hjortevilt fleire stader langs planområdet. På strekninga mellom Våg og Sunnfør er det skilta viltkryssing langs dagens E39. Det må i vidare planarbeid greiast ut kva barriereverknad ny veg kan få for vilt, og det må vurderast om det er behov for faunapassasjar.

### Landskap

Ognøy er framheva i nasjonal kartlegging av verdifulle kulturlandskap både på grunn av biologisk mangfald og kulturminneverdi. Her er dei verdiane knytt til kystlyngheia så store at det bør utgreiast eit tunnelalternativ. Innseglinga til Førlandsfjorden har fått høgaste rangering i kartlegginga av Vakre landskap i Rogaland. Både Boknaflæet og Våga m/Vågsholmane på Bokn er i den same kartlegginga definert som regionalt viktige landskap. Fjordkryssingane for ny E39 vil potensielt kunne få stor innverknad på desse viktige landskapsromma. For å vurdere landskapsverknad forventar fylkesdirektøren at det blir utarbeida gode visualiseringar av ny veg.

### Areal- og klimarekneskap

Fylkesdirektøren ber om at det i den vidare planarbeid blir utarbeida arealrekneskap som syner kva arealtypar som vil bli omdisponert, både permanent og mellombels. Dette bør også 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 i form av erstatningsareal.

Konsekvensutgreiinga bør omfatte verknadene planen vil ha for klimagassutslepp, inkludert nedbygging av karbonrike areal, utslepp frå anleggsfasen, og endringar trafikk- og transportmønster.

### Samferdsel

Påkoplingspunkta mellom E39 og fylkesvegnettet må sjåast i samheng med tilgrensande gang- og sykkelvegnett, kollektivtrasear og skuleveg.

### **Innspel frå seksjon for kulturarv**

Fylkesdirektøren, ved seksjon for kulturarv, har vurdert kommunedelplanen som sektormyndigheit innanfor kulturminnevern. Denne fråsegna gjeld for strekket mellom den søre plangrensa, i Bokn kommune, Tysvær kommune, fram til grensa ved Sveio kommune i Vestland fylke.

Statens vegvesen er i gang med utarbeidinga av eit planprogram for E39 – Bokn - Hope som skal seie noko om mål, føresetnader og utgreiingsbehov for planarbeidet med ny trase for E39 mellom Bokn og Hope i Sveio kommune. Planprogrammet er tenkt sendt ut på høyring hausten 2022.

Infrastruktur vil kunne stykke opp og fragmentere samanhengande kulturmiljø og – landskap. Når det gjeld traséval vil fylkesdirektøren ut frå ein kulturminnefagleg ståstad argumentere sterkt for at ein ser på dei løysingane der det er minst konflikt med kulturminne, kulturmiljø og -landskap – og der dei fysiske inngrepa vil bli minst skjemmande, samt at det vert vurdert avbøtande tiltak med tanke på støy og visuell skjemming.

### Automatisk freda kulturminne

Innanfor det meldte planområdet finst det ei mengde lokalitetar med automatisk freda kulturminne. Dette er kulturminne som er freda i medhald av Kulturminnelova §4.

Fylkesdirektøren forutset at ein gjennom planprosessen er spesielt merksame på gardsanlegga (til dømes ID 5747,34289) og dei mange godt synlege gravminna (til dømes Id43844, 53608, 65438, 23972, 53607, 23979, 14169, 15122, 15120 osv.) som ligg innanfor det meldte planområdet, med omsyn til nærføring av veganlegg, deponiområde osv. Dette er svært viktige kulturminne som må ivaretakast gjennom planarbeidet

Fylkesdirektøren gjer merksam på at fylkeskommunen ikkje har 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, jfr. Lov om kulturminne §8, 4. ledd. Dette inneber at arealdelen ikkje har direkte rettsverknad med tanke på automatisk freda kulturminne, og kan særleg få konsekvensar for område som nå vert lagt ut til byggeområde. Arealbruken vil først bli avklart i medhald av kulturminnelova når vi får dei einskilde reguleringsplanane til uttale som sektormyndigheit for kulturminne.

#### Nyare tids kulturminne

Varslingsområdet for planen er stort og inneheld store mengder nyare tids kulturminne, både med omsyn til bygningar og andre typar kulturminne (t.d. vegfar, gamle murar, steingardar og kulturlandskap) i både Bokn og Tysvær kommune. Fylkesdirektøren ber om at ein i størst mogleg grad tek omsyn til desse kulturminna i det vidare planlegginga.

#### Konsekvensutgreiing (KU)

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. Dette bør også illustrerast med visualiseringar frå representative ståstader sett i forhold til viktige kulturminne og kulturmiljø innanfor både plan- og influensområdet.

Planforslaget sin innverknad på automatisk freda kulturminne/nyare tids kulturminne må greiast ut som eit eige tema i konsekvensutgreiinga. Det er ein stor fordel om deponiområde, masseuttak mm. også 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. Direkte verknader vil seie skade, fjerning, tildekking, flytting osv av kulturminne. Indirekte verknader vil seie endringar eller forstyrningar i omgjevnadene som utgjer ein del av kulturminnets-/miljøets samanheng. Dette går bl.a på verknader, støy, osv som jo er relevante når det er snakk om ein veg.

Forholdet til undersøkingsplikta i kulturminnelovas §9 må også gjerast greie for. Då kulturminnestyresmaktene 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.



Helsing  
Knut Harald Dobbe  
fagleiar

Hans Olav Myskja  
rådgjevar

Kopi til:  
Statsforvalteren i Rogaland

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Ver vennleg å oppgje vårt saksnr når du svarar på brevet.*



Statens vegvesen  
Postboks 1010, Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

---

**Dato** 20.06.2022  
**Vår referanse** 2022/56504-8  
**Dykkar referanse** 22/86773-1  
**Sakshandsamar** Lasse Klæboe Kristensen  
**E-post** Lasse.Kleboe.Kristensen@vlfk.no  
**Telefon**

## Fråsegn til oppstart - kommunedelplan med konsekvensutredning - E39 - Bokn-Hope - Bokn, Tysvær og Sveio kommune

Vi viser til brev datert 09.05.2022 med varsel om oppstart av kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 - Bokn-Hope - Bokn, Tysvær og Sveio kommune. Hovedformålet med reguleringa er å fastleggje trasé for framtidig E39. Det skal lagast eit planprogram som skal ligga til grunn for arbeidet, planprogrammet skal leggja føringar for om heile eller deler av strekninga skal verta behandla som statleg plan. Utlekking av forslag til planprogram vil bli hausten 2022.

Vestland fylkeskommune vurderer varsel om oppstart ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. For kommunar i gamle Sogn og Fjordane og Hordaland gjeld dei vedtekte regionale planane innanfor dei tidlegare fylkesgrensene fram til desse vert avløyst av nye planar i Vestland. Uttalen frå Vestland fylkeskommune gjeld for strekninga i Sveio kommune.

Viser til regionalt planforum arrangert felles for begge fylka av Rogaland fylkeskommune 08.06.2022. Vestland fylkeskommune arrangerer nytt møte 25.10.2022.

### Vurdering og innspel

#### Klima og energi

Vestland fylkeskommune har gjennom vedteken utviklingsplan for Vestland 2020-2024 og i planprogram for regional plan for klima 2022-2035 satt klima og miljø som premiss for samfunnsutviklinga i fylket.

Samferdselssektoren er ei stor kjelde til klimagassutslepp. Vi føreset difor at planprogrammet vil vise tiltak som har potensiale til direkte og indirekte å redusere klimagassutslepp, jf. utviklingsplanens hovudmål 2. Til dømes vil «Strategi for vidare utvikling av hurtigladetilbodet i Vestland fylke» vere aktuell å sjå til i fasen med å leggje til rette for vegbygging tilpassa framtidias trafikkbilde, dvs. elektrifisering av m.a. personbilar, varebilar og tunge køyretøy.

#### Areal- og transportplanlegging

Transportutvikling har verknad på framtidig arealbruksmønster og må støtte opp om kollektivtilbod og annan miljøvennleg transport. Viser i den samanheng til «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» som legg grunnlag for statlege, regionale og kommunale investeringar, planlegging, saksbehandling og annan verkemiddelbruk på areal- og transportsektoren. Planen kan vere eit kunnskapsdokument i det å styrkje grunnlaget for kartlegging av miljøvennleg transport og koordinert planlegging på tvers av råka kommunegrenser.

Nye E39 mellom Bokn og Hope er eit stort prosjekt med omfattande inngrep og verknader for naturmangfald, natur og landskap, klima og miljø. Heile planområdet har store naturverdiar, verneområde, verdifulle friluftsområde, våtmarker, kystlynghei, dyrka mark, vassdrag, kulturminne og arkeologiske funn frå tidleg busetnad.

Det er lagt opp til ein vegstandard på 110 km/t, noko som vil medføre ein vegbreidde på 23-25 meter i ny trasé. Eksisterande E39 vert lokal tilførselsveg. På bakgrunn av den massive nedbygginga dette betyr for dei tidlegare nemnte verdiane, bør det i dette store prosjektet utgreiast eit alternativ for vegstandard i høve 90 km/t.

Om ein legg opp til 90 km/t, vert vegbreidda i snitt 13,5 meter (2/3 felts veg). Det er altså nesten ein dobling av breidda på vegen på 110 vs 90 km/t, og tilsvarande dobling av naturinngrepa. I eit så stort prosjekt bør det leggest til grunn eit totalrekneskap i begge alternativ, med arealrekneskap, byggekostnader, klimautslepp og samfunnsnytte. Her må ein vurdere heile biletet, med kor mykje urørt natur ein byggjer ned, og kva for konsekvensar og indirekte kostnader det vil ha for landskap, friluftsliv, bygdeliv, naturmangfald, kulturarv og naturressursar.

Statens vegvesen har utarbeidd rapporten «Utredning av smal 4 felts veg og standarder på veger med ÅDT 6000-20000» i oktober 2019. Konklusjonen i rapporten er at i dei fleste av dei undersøkte strekningane er ein 2/3 veg med 90 km/t fartsgrense samfunnsøkonomisk meir riktig å bygge enn ein 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t.

Tilknyttinga til fylkesvegnettet vil vere eit viktig punkt for oss, og vi legg til grunn at det framleis vil vere eit godt samarbeid for å finne gode løysingar på dette.

#### Mobilitet og kollektiv

Fylkeskommunen er ansvarleg for å tilby innbyggjarane effektive og attraktive mobilitetstenester, og i hovudsak gjeld dette buss, bane, båt og ferje. Formålet med ny E39 er å korte ned reisetid, og særleg vil transportnæringa og privatbilbilistar dra nytte av dette. For lokale bussruter langs og tilknytt strekninga kan det bli utfordrande å konkurrere med privatbil når det kjem til effektivitet og reisetid. Difor vil tilrettelegging for effektiv av-/påstiging for buss ha avgjerande betydning for etterspurnaden etter kollektivtenester framfor bruk av bil, og dette krev at vidare planlegging har fokus på god kollektivtilrettelegging. Vi viser her til Cowi-rapporten «Overordnet kollektivstruktur langs ny E39 mellom Bergen og Stavanger» og deira analysar og vurderingar av eit best mogleg kollektivtilbod mellom Stavanger og Bergen. Rapporten legg opp til knutepunkt nær område med stort kundegrunnlag, og det vert understreka at haldeplassutforming og tilkomst til desse, ikkje må hefte bussane unødig. Dette inneber etablering av kollektivhaldeplassar som sikrar enkle byter mellom regionbuss og lokalbuss, samt innfartsparkering der dette er tenleg. Tilbod om innfartsparkering kan ha stor betydning for kollektivreisande som kjem frå mindre sentrale stader utan kollektivtilbod.

#### Friluftsliv

I Sveio kommune er det ein del kartlagde friluftsområde som delvis ligg innanføre det varsla området. Vi føresett at evt. konsekvensar for desse friluftsområde vil bli eit viktig utgreiingstema i den vidare planprosessen. Det er ikkje registrerte statleg sikra friluftsområde innanføre det varsla området.

I kartverket sin turrute-database er det lagt inn ein del turruter i nærleiken av Førde. Det er og registrert parkeringsplassar i tilknytning til desse turrutene. Turrutene og parkeringsplassane kan bli råka av ny vegtrasé og det bør i så tilfelle vurderast avbøtande tiltak.

#### Landskap

Vestland fylkeskommune har registrert verdifulle landskapsområde i planområdet. I den vidare planprosessen er det 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/>

#### Kulturminne og kulturmiljø

Vestland fylkeskommune har eit særleg ansvar for å ivareta kulturminneinteressene, og tiltaka sin verknad på kulturminne og kulturmiljø skal avklarast og vurderast med tanke på verneverdi. I tillegg

til forminne, marine kulturminne og bygningar/bygningsmiljø, gjeld dette også steingardar, bakkemurar, tufter, stølsmiljø, gamle ferdselsårer, utmarksminne, tekniske kulturminne og kulturlandskap.

I våre arkiv er det registrert svært mange automatisk freda kulturminnelokalitetar og SEFRAK-registrerte tufter og bygningar innanfor avgrensinga skissert i varslingskartet som kan bli råka i større eller mindre grad. Det er stadvis også stort potensial for funn av hittil uregistrerte automatisk freda- og verneverdige kulturminne. I tillegg er kulturlandskap eit emne det er viktig å sette fokus på i arbeidet med planprogrammet, anten som del av tema om kulturminne eller som del av tema om landskap.

I samband med konsekvensutgreiinga må konfliktgraden mellom tiltak og kulturminne, både automatisk freda kulturminne, kulturminne frå nyare tid og kulturlandskap, gå klart fram. Verneverdien av dei ulike kulturminna både i dei komande tiltaksområda og influensområda må vere gjenstand for drøfting i konsekvensutgreiinga, der ein gjer greie for korleis ein kan ta vare på dei som er verdifulle og eventuelt foreslå avbøtande tiltak.

Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at ikkje berre kjente bygningar/bygningsmiljø som går fram av registera blir omtalt, men også andre synlege kulturminne nemnd ovanfor som ikkje er registrert. Erfaringsmessig vil dette innebere kartfesting av steingardar, bakkemurar, gamle ferdselsårer, stølsmiljø, utmarksminne, tekniske kulturminne og kulturlandskap. Til slik kartfesting ute i terrenget, og især vurderinga av potensialet for funn av ukjende automatisk freda kulturminne, er det naudsynt med arkeologifagleg kompetanse. Dette bør vere ein føresetnad for utgreiinga av tema om kulturminne.

Som regional kulturminnemynde ligg det til Seksjon for kulturarv i Vestland fylkeskommune at ein i den vidare prosessen må ta aktuelle områder i sjølvsyn. Dette 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. Slik kan ein fastslå verknadane av planlagde inngrep på eit stadium der det er større rom for å kunne fremje avbøtande tiltak. Dersom det viser seg at tiltak kjem i konflikt med automatisk freda kulturminne, gjer vi merksam på at planane må reviderast, eller eventuelt søkjast dispensasjon for i medhald av kulturminnelova.

Vi viser til Miljødirektoratet sin nye veileder, for klima og miljø, som er utarbeidd i samarbeid med Riksantikvaren. Føremålet med denne konsekvensutgreiinga er å klargjere verknadane av planar og tiltak som kan få vesentlege verknadar for miljø og samfunn, inkludert kulturmiljø. Lenke til konsekvensutredninger av klima og miljø – Riksantikvaren:

<https://www.riksantikvaren.no/ny-veileder-konsekvensutredninger-av-klima-og-miljo/>

### Vassforvaltning

Vassdirektivet vart gjort gjeldande i norsk lovverk gjennom forskrift om rammer for vassforvaltning (vassforskrifta) som trådte i kraft 1. januar 2007 (St.prp. 75 (2007-2008)). Det går fram av vassforskrifta § 29 siste ledd at: «*Godkjente forvaltningsplaner skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i vannregionen, jamfør plan- og bygningsloven §8- 2*». [Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027](#) ligg no til godkjenning hjå Klima- og miljødepartementet og må leggast til grunn for det vidare planarbeidet.

### Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre <https://www.vestlandfylke.no/planlegging/kommunal-planrettleiing/>

## Oppsummering

Vestland fylkeskommune har innspel på temaa klima og energi, areal og transport, friluftsliv, landskap, kulturminne og kulturmiljø, mobilitet og kollektiv, samt vassforvaltning. Vi vil kome med meir utfyllande merknader til planprogrammet.

Vi står til disposisjon viss ein skulle ha spørsmål rundt regionale plantema og vidare planprosess.

Med helsing

**Eva Katrine Ritland Taule**  
fagleiar  
SUD – Plan, klima og folkehelse

**Lasse Klæboe Kristensen**  
rådgjevar  
SUD - Plan, klima og folkehelse

*Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift*

## Sakshandsamarar i Vestland fylkeskommune

Lasse Klæboe Kristensen – Avd. for strategisk utvikling og digitalisering

Anders Søyland – Avd. for kultur, idrett og inkludering

Gunnbjörg Austrheim – Avd. for kultur, idrett og inkludering

Tore Slinning – Avd. for kultur, idrett og inkludering

Ingrid Elisabeth Røyseth Melvær – Avd. for kultur, idrett og inkludering

Gunhild Raddum – Avd. for mobilitet og kollektivtransport

Kari Bjørndal – Avd. for innovasjon og næringsutvikling

Eva Birgitte Teige – Avd. for infrastruktur og veg

Kopi til:

Statsforvaltaren i Vestland

Statens hus - Njøsavegen 2



Bokn kommune

Dato: 07.07.2022

Arkivsak-ID.: 22/820

JournalpostID: 22/2447

Saksbehandler: Gro Sørensen

Kommunedirektør/rådmann: Ingeborg Skjølingstad

Saksnr.	Utval	Møtedato
063/22	Formannskapet	06.07.2022

### E39 Bokn - Hope Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning -uttale frå Bokn kommune

**Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:**

#### Formannskapet 06.07.2022:

##### Behandling:

Ordførar sendte ut følgjande på e-post 06.07.2022 til medlemmer i Formannskapet som omhandlar saka:

*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.*

*Møtet var i går.*

*Vi la fram våre synspunkt på bygging og at det er viktig for regionen at den blir bygd.*

*Men uten så stor respons.*

*Det ble også diskutert betingelsene for flyplassen.*

*Når det gjeld Tysvær og Sveio har det vært litt diskusjon, men dei går for statlig plan uten noen mer kommentarer.*

*Forslag til vedtak : Bokn anbefaler statlig plan for strekningen Bokn - Hope.*

Formannskapsmedlemmene har alle i e-postar datert 06.07.2022 og 07.07.2022 gitt sin tilslutning til ordførar sitt forslag

##### Avrøysting:

Formannskapet vedtok samrøystes ordførar sitt forslag til vedtak.

#### FS- 063/22 Vedtak:

**Formannskapet sitt samrøysta vedtak:**

***Bokn anbefaler statlig plan for strekningen Bokn - Hope.***

## **Saksutgreiing**

### **Samandrag**

Sjå vedlagt varsel om oppstart av planarbeid frå Statens Vegvesen datert 09.05.2022

## **Bakgrunn for saka**

## **Saks- og faktaopplysningar**

Saka behandla etter bestemmelsane i kommunelova § 11-8, 2. ledd der leiar av utvalet innkalla til uttale/vedtak per e-post til alle medlemma i formannskapet med eit forslag til vedtak.

### **Innkomne merknadar/uttale frå partar**

## **Beredskap**

## **Vurdering**

## **Kommunedirektøren sin konklusjon**

## **Aktuelle lovar, forskrifter, avtalar m.m.**

## **Vedlegg:**

E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning.PDF

Varslingskart 05.05.2022.PDF

Merknad fra portal

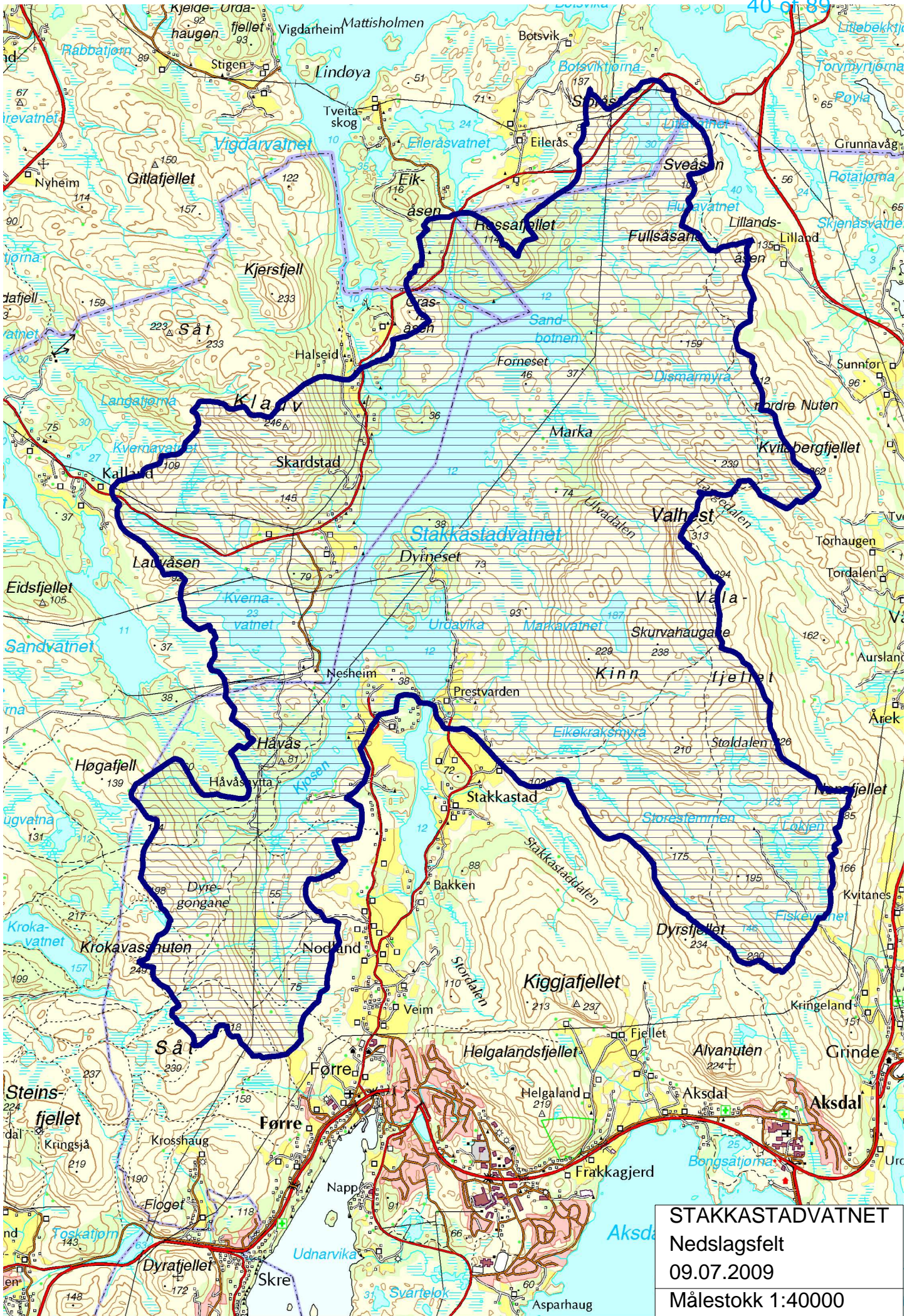
Fra Haugesund kommune - Teknisk enhet avdeling vannverk

Dato 14.06.2022

Nedbørsfeltet til drikkevannet Stakkastadvatnet ligger delvis innenfor stiplet varslingsgrense på kartet. Se vedlagt kart som viser nedbørsfelt. Nedbørsfeltet er klausulert, «Klausuleringsbetingelser for Stakkastadvatnet med nedbørsfelt» er vedlagt. Haugesund kommune minner om at aktiviteter innenfor nedbørsfeltet er søknadspliktige, søknader blir behandlet av teknisk enhet i Haugesund kommune.

Dersom det skulle bli aktuelt å planlegge aktiviteter innenfor nedbørsfeltet ber vi om å bli involvert så tidlig som mulig i prosessen.

Vi viser også til drikkevannsforskriften §§12 og 26.



**STAKKASTADVATNET**  
 Nedslagsfelt  
 09.07.2009  
 Målestokk 1:40000



Merknad fra portal

Fra Sveio kommune

Dato 30.05.2022

Eiendom: Gbnr. 121/1, 121/5, 121/13, 121/87 m.fl. 120/1, 120/2, 120/55 m.fl. Sveio kommune

Joavatnet i Sveio kommune nyttast som kommunal drikkevasskjelde og har ein årsproduksjon på om lag 630.000 m<sup>3</sup> som forsyner omlag 70% av abonnentane i Sveio kommune. Området er klausulert. Me legg ved kart som viser nedslagsfeltet samt klausuleringsbestemmelsane.



Statens vegvesen

Dato:

20.06.2022

Postboks 1010 Nordre Ål

Dokumentnummer: 22/1355-5

2605 Lillehammer

Dykkar referanse: 22/86773-1

Saksbehandlar: Bjarne Hetlesæter

## E39 Bokn - Hope - Synspunkt og innspel i.s.m. oppstart av planarbeidet

Sveio kommune syner til motteke brev datert 09.05.22 med invitasjon til å koma med «synspunkt, innspel eller andre relevante opplysningar» til planarbeidet for ny E39 Bokn - Hope. Utover det som fram til no er presentert i ulike møte har Sveio kommune førebels for lite konkret informasjon om prosjektet til at me kan koma med altfor mange synspunkt, og me vil difor gjerne koma tilbake med meir utfyllande innspel og tilbakemeldingar når planprogrammet føreligg og blir lagt ut på høyring og det blir opna for merknader i samband med dette.

### I mellomtida vil me likevel gje slik tilbakemelding:

- Ny E39 gjennom Sveio vil vera eit stort og inngripande prosjekt på fleire område som vil føra til ein del utfordringar for sveiosamfunnet. På generelt grunnlag ber Sveio kommune om at dette blir lagt til grunn vidare i planarbeidet.
- Det blir referert til synspunkta som har blitt presentert i dialogmøte mellom kommunen, Statens vegvesen og Rambøll innanfor ulike interessområde, særleg landbruk. Desse momenta må følgja planarbeidet vidare.
- Naturmangfald betyr mykje for Sveio kommune og må takast særskilt omsyn til i planlegginga.
- Synlege inngrep i naturen må avgrensast mest mogeleg, særleg i sårbart landskap i tillegg til i Førde-bygda som vil få vegen tett på seg. Tunnelløysingar må prioriterast på dei stadene der veganlegget grip sterkt inn i verdfulle naturområde og i nærområda til eksisterande busetnad.
- Kryssløysingane for ny E39 vil bety mykje for Sveio. Det er difor viktig at Hopekrysset blir framtidsretta og tek høgde for ny kryssing av Bømlafjorden på ein funksjonell måte, og at det blir sikra ei permanent kryssløysing med tilkopling til E39 i denne delen av kommunen framover. Like eins må det sikrast at nytt Haukåskryss både får ei tenleg plassering og ei utforming som legg til rette for god tilkomst kombinert med framtidsretta utvikling til denne delen av kommunen.
- Joavatnet som drikkevasskjelde er svært viktig for Sveio kommune og må skjermast mot all tenkjeleg forureining. Det er den samanheng avgjerande at det blir teke høgde for nødvendige tiltak i nedslagsfeltet for å sikra drikkevasskjelda for all framtid. Tunnelløysing må vurderast.
- Det blir for tida arbeidd med rullering av *Kommuneplan for Sveio kommune*. For samfunnsdelen er det gjort politisk akseptvedtak, medan arealdelen er under utarbeiding. Det er difor viktig for Sveio kommune å få rask avklaring på traséval for ny E39 for å få dette med i kommuneplankartet t.d. med synleggjering av bandlagde område eller omsynssoner. Framdriftsplanen for kommuneplanarbeidet legg opp til politisk godkjenning i inneverande kommunestyreperiode (seinast hausten 2023).

- Frå Sveio kommune sin ståstad blir det lagt stor vekt på medverknad frå både det offentlege og ikkje minst alle andre interessentar i høve til planlegging og bygging av ny E39 gjennom kommunen. Det blir difor lagt til grunn at dette blir følgt opp av Statens vegvesen gjennom heile prosjektet fram til vegen er ferdig bygd og teken i bruk.
- Sveio kommune har registrert at det har vore drøfta om det skal vera statleg eller kommunal plan. Dette er ikkje noko kommunen har teke stilling til på noverande tidspunkt då det kan vera både fordeler og ulemper med begge alternativa.

Lukke til med prosjektet!

Med helsing

Kenneth Tollefsen  
kommunalsjef

Bjarne Hetlesæter  
leiar, plan og næring

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*



Tysvær  
kommune

Statens vegvesen

Dato: 16.06.2022

Postboks 1010 Nordre Ål

Dokumentnummer: 21/4492-5

2605 Lillehammer

Deres referanse:

Saksbehandler: Bjørn Bruaset

## E39 Bokn-Hope, uttale til varsel om oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutgreiing

Det vises til Deres brev 09.05.2022 med varsel om oppstart av planarbeid på E39 Bokn – Hope. Det vises til flere kontaktmøter mellom Tysvær kommune og vegvesenet de siste årene. Formålet med planen er å fastlegge trase for framtidig E39. Det skal lages planprogram som skal danne nærmere grunnlag for videre arbeid.

E39 og E134 går gjennom Tysvær og møtes med vegkryss i kommunesenteret Akسدal. For Tysvær kommune er det viktig at en ny veitrase gjennom kommunen tar tilstrekkelig hensyn til produktive landbruksareal og andre viktige natur- og miljøkvaliteter. I Akسدalsområdet er det særlig viktig at nye veiføringer tar hensyn til både eksisterende bebyggelse og næringsetableringer og samtidig holder åpent for videre utvikling. Vi har følgende konkrete innspill:

1. Hensynet til landbruk tilsier at ny trase sør for Slåttevik i hovedsak følger eksisterende trase og at ny trase videre legges vest for Førlandsfjorden.
2. Hensynet til eksisterende og fremtidig bebyggelse tilsier at det bør velges en løsning med tunnel fra Akسدal mot Våg-Sundfør-området.
3. Det bør vurderes gjenbruk av Eikeskogkrysset.
4. Valgt veiløsning i Akسدal må åpne for adkomst til boligareal ned mot Fuglavatnet, og til «restarealer» mellom eksisterende og ny veitrase.
5. Tysvær kommune ønsker at det holdes åpent for at annen infrastruktur kan legges i veitraseen, f.eks. vannforsyning til Haugaland Næringspark ved Gismarvik med forsyning påkoblet i Akسدal eller i Sveio.
6. Ny veitrase må sikre god adkomst til T-forbindelsen/Haugaland Næringspark og Akسدal Næringspark.

Med hilsen

Asbjørn Moe  
kommunalsjef teknisk

Bjørn Bruaset  
rådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

### Kopi til:

Henry Damman

**Fra:** "Selma Lauvland" <selma.lauvland@museumvest.no>  
**Sendt:** fredag 3. juni 2022 10:16:50  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Kopi:** "post@vlfk.no" <post@vlfk.no>  
**Emne:** Vedr. 22-86773-1 - E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning. Forholdet til marine kulturminne. Varsel om krav.  
**Categories:** Anne S

Dykkar ref.: 22/86773-1

**Vedrørende E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning. Forholdet til marine kulturminne – Varsel om krav av marinarkeologiske registreringar.**

Me viser til mail motteke 09.05.2022.

Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Søknaden gjeld varsel om oppstart av planarbeid med konsekvensutgreiing for ny E39 Bokn – Hope, i kommunane Bokn, Tysvær og Sveio. Planområde frå Bokn til Hope og Bergens Sjøfartsmuseum har forvaltningsansvar for dei marine kulturminnane innanfor Vestland fylkeskommune. Areala i Rogaland forvaltes av Stavanger maritime museum. Planområde me har vurdert omfattar sjøareal og fleire vatn med potensiale for funn av verna eller automatisk freda kulturminne frå steinalder til nyare tid som ikkje tidlegare har vore undersøkt.

Bergens Sjøfartsmuseum varslar at me som vedkommande myndigheit etter føresegnene ved Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne, §§ 9 og 14, kjem til å krevje undersøkingar av om det kan være skipsfunn eller andre marine eller maritime kulturminne i tiltaksområdet når saka kjem på offentleg ettersyn. Etter Kulturminnelovens §§ 9 og 10 har tiltakshavar undersøkingsplikt, samt plikt til å dekke utgiftene til undersøkinga.

Me ber tiltakshavar om å ta direkte kontakt med Bergens Sjøfartsmuseum vedrørende gjennomføring av feltundersøkingane. Museet vil då først utarbeide eit budsjett for registreringane, som me må ha godkjent før feltarbeidet kan gjennomførast.

Med venleg helsing

**Selma Johanne Lauvland | Bergens Sjøfartsmuseum**  
**Marinarkeolog | + 47 55549602**  
[www.museumvest.no](http://www.museumvest.no)



**Fra:** "Christopher F. Kvæstad" <christopher.kvaestad@museumstavanger.no>  
**Sendt:** mandag 20. juni 2022 14:41:00  
**Til:** "Firmapost RFK" <firmapost@rogfk.no>  
**Kopi:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning – Innspill fra Stavanger maritime museum

Viser til oversendt sak E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning.

Planen omfatter et større område som dekker deler av hovedleden langs norskekysten fra jernalder og inn i nyere tid. Vi kjenner ikke til kulturminner i sjø i det av varsle 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. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøareal som ønskes regulert – vi ber tiltakshaver om å foreligge oss planavgrensningen så fort den foreligger. Vi vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

Vi kan allerede nå varsle at vi kommer til å kreve å få gjennomført marin arkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før vi kan gi vår uttalelse til planen. Kravet vil først kunne bli reist når planen kommer på offentlig ettersyn.

Vi anbefaler forslagsstiller å få gjennomført registreringen på et tidligere tidspunkt slik at kulturminnehensynet kan ivaretas hensiktsmessig, og slik at planstiller får forutsigbarhet i planleggingen.

Vi ber tiltakshaver om å ta kontakt med oss så tidlig som mulig for å få avklart rammer og tidspunkt for ev. undersøkelser.

Med vennlig hilsen,

**Christopher F. Kvæstad**  
*arkeolog*

Telefon: +47 919 06 538





**Fra:** "Merli, Einar" <Einar.Merli@avinor.no>  
**Sendt:** mandag 27. juni 2022 15:30:07  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Kopi:** "Ørsleie, Per Morten" <Per.Morten.Orsleie@avinor.no>  
**Emne:** Avinor AS - E39 Bokn-Hope - Planarbeid - Kommunedelplan med konsekvensutredning - Varsel oppstart - Uttalelse fra Avinor

Statens vegvesen

Vi viser til Deres brev av 09.05.2022 (ref. 22/86773-1) vedrørende varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Bokn-Hope. Vi beklager sent svar.

Det er foretatt en vurdering av konsekvensene for kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsanlegg i forhold til oppgitt informasjon om tiltaket.

Det vurderes at det planlagte tiltaket ikke vil ha noen negative påvirkninger på Avinor sine tekniske systemer, hverken på radionavigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkingsanlegg.

Vurderingene er gjort med referanse til ICAO EUR DOK 015.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>

Med vennlig hilsen

**Einar K. Merli**

Arealplanlegger, seksjon Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

#### **BÆREKRAFT, KONSEPT- OG INFRASTRUKTURUTVIKLING**

[ainar.merli@avinor.no](mailto:ainar.merli@avinor.no)

Mob: +47 976 51 687

Tlf: +47 67 03 00 00

Dronning Eufemias gate 6

Postboks 150, 2061 Gardermoen

[www.avinor.no](http://www.avinor.no)



STATENS VEGVESEN

Postboks 1010, Nordre Ål

Saksbeh./tlf.nr.: Marit Ekroll Nyland/

Deres ref./Deres dato: 22/86773-1/ 09.05.2022

Vår ref.: 22/00511-2

Vår dato: 07.06.2022

## **Høringsuttalelse - Varsel oppstart planarbeid - Kommunedelplan med konsekvensutredning - E39 Bokn - Hope - Kommunene Bokn, Tysvær og Sveio**

Statnett viser til varsel datert 09.05.2022 om oppstart av kommunedelplan – E39 Bokn - Hope i Bokn, Tysvær og Sveio kommune.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i Tysvær og Sveio kommune:

- Kårstø transformatorstasjon
- Valevåg transformatorstasjon
- 300 kV-ledningen Sauda – Håvik
- 300 kV-ledningen Håvik – Kårstø
- 300 kV-ledningen Sauda – Kårstø
- 300 kV-ledningen Stord – Spanne

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Statnetts merknader følger under.

### **Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart**

De 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 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i kommuneplan/reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i

plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

*Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.*

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningene Sauda – Håvik, Håvik – Kårstø og Stord – Spanne er totalt 38 meter bredt, 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

### **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. De nye anleggene vil legge til rette for den generelle elektrifiseringen av samfunnet og fremtidig vekst for næringsliv og befolkning på Haugalandet. Det vises til Statnetts sine sider om våre prosjekter: [Haugalandet nettforsterking | Statnett](#).

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. Videre har Statnett innenfor varslingsområdet planer om å etablere og drifte ny transformatorstasjon Gismarvik i Tysvær kommune. 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".

Vi ber om at det tas hensyn til planene Statnett har i varslingsområdet og at det tas med videre i planprosessen. Kontaktperson hos Statnett er *Kari Eika* – telefon 41 54 45 03 – 23 90 43 13 – epost [kari.eika@statnett.no](mailto:kari.eika@statnett.no).

### **Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense**

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.

Arbeid nært spenningsnett anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningsatt.

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.

Med vennlig hilsen

Lars Erik Vindfallet Lauritsen  
Seniorrådgiver

Marit Ekroll Nyland  
Saksbehandler

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
STATENS VEGVESEN		Postboks 1010, Nordre Ål	

**2 vedlegg ikke lagt ved  
grunnet unntatt offentlighet.**

# ORGANISASJONAR, NÆRINGSINTERESSER, LAG OG FORENINGAR



Merknad fra portal

Fra Haugaland Næringspark AS

Dato 06.07.2022

Eiendom: Gbnr. 60/15, 3/37, 62/20, 21/80, 60/137 Tysvær kommune

Haugaland Næringspark synes det er svært gledelig at Statens Vegvesen nå varsler oppstart av planarbeidet for E39 strekningen Bokn-Hope. Vi har særlig tre innspill vi ønsker at tas med videre i planarbeidet:

- Trasé på vestsiden av Førlandsfjorden

Med tanke på all transport og logistikk inn og ut av Haugaland Næringspark mener vi at også ny E39-trasé må legges på vestsiden av Førlandsfjorden.

- Avkjørsel fra E39 til Haugaland Næringspark

Som nevnt vil det være mye trafikk inn- og ut av næringsparken, og vi ber om at det vurderes en avkjørsel inn til næringsparken direkte fra E39. Denne kan for eksempel legges på nordsiden av Storavatnet (2A eller 3A, se vedlagt skisse).

- Unngå arealer regulert til industri

Videre er det viktig for Haugaland Næringspark at ikke veiutbyggingen beslaglegger arealer allerede avsatt og regulert til industri i Haugaland Næringspark.

Haugaland Næringspark er med sine 5000 dekar, Norges største, ferdigregulerte industriområde klar for storskala kraft- og arealkrevende industri. Til sammenligning er Herøya industripark 3000 dekar og Forus næringsområde 65000 dekar. Haugaland Næringspark er eid av fem omkringliggende kommuner; Karmøy, Tysvær, Haugesund, Vindafjord og Bokn.

De siste 20 årene er brukt til regulering av området, samt etablering av infrastruktur som vei, vann, fiber og ikke minst egen dypvannskai. Det eneste som gjenstår er strømmen. Statnett prioriterer underskuddsområdet Haugalandet og har konsesjonssøkt ny 420kV-linje Blåfalli-Gismarvik med tilhørende transformatorstasjon lokalisert i Haugaland Næringspark. Søknaden er forventet til politisk behandling i olje- og energidepartementet rett over sommeren 2022. I tillegg er transformatorstasjonen pekt på som et sterkt og naturlig punkt i nettet for eventuell ilandføring av strøm fra flytende havvind på Utsira Nord (inntil 1500 MW).

Med rikelig tilgang på både areal og strøm, plassert i en industristerk region med bærekraftige logistikk-løsninger til havs og kort vei til Europa, går Haugaland Næringspark nå inn i en ny fase som Norges fremste kort i verdensmesterskapet om kraft- og arealkrevende industrietableringer og økt eksport.

Haugaland Næringspark er blant annet lokasjon for Beyonders planlagte kommersiell-skala battericellefabrikk. Første trinn er planlagt ferdigstilt i 2025 og vil alene skape 500-600 arbeidsplasser i næringsparken og et vesentlig økt logistikkbehov inn og ut av parken. Når alle trinnene er ferdig utbygd, planlagt innen 2030, vil Beyonders alene stå for ca 2000 arbeidsplasser i Haugaland Næringspark.

Per dags dato er i underkant av 10% av områdene solgt eller utleid, altså er det god plass til nye etableringer. Det vil være plass til hele industriverdikjeder som kan dra nytte av hverandres aktivitet og «avfall». Med andre ord er det potensiale for mange tusen arbeidsplasser i Haugaland Næringspark de neste 10-20 årene. Disse, sammen med industriaktørens øvrige logistikkbehov krever robust veiinfrastruktur. Det var noe av hovedgrunnen til at Haugaland Næringspark ble plassert nettopp på Gismarvik, med nærhet til Europavei, T-forbindelsen og flyplass.

Ved KU utarbeidet i 2011 ble det utført beregninger som tilsier at trafikkmengden til/fra næringsparken kan variere mellom ÅDT 4500 og ÅDT 17000 når næringsparken er ferdig utbygd avhengig av sammensetningen på bedriftene som etablerer seg.

Haugaland Næringspark ønsker å være tett på prosessen, og stiller gjerne til møte/samtale/dialog dersom dere skulle ha spørsmål.

Merknad fra portal

Fra Gassco AS

Dato 10.06.2022

Gassco viser til informasjon på Statens Vegvesen sine nettsider angående varsel om oppstart planarbeid for ny E39 Bokn-Hope, som er et delprosjekt under ny E39 Stavanger-Bergen.

På Statens Vegvesen sitt kart som viser grense for varsling om oppstart av planarbeid for strekningen mellom Bokn og Hope har Gassco flere gassrørledninger som kan/vil bli berørt som følge av ny europavei. Dette gjelder gassrørledningen Europipe 2 som ligger nedgravd i bakken på Austre Bokn, samt gassrørledningene Åsgard og Statpipe som ligger nedgravd/i tunnel under bakken i Slåttevik området (Kvinneland/Susort). Nevnte gassrørledninger må hensyntas i den videre planleggingen av prosjektet for å ivareta rørledningsintegritet og samfunnssikkerhet.

Dersom det vil bli permanent kryssing av nevnte gassrørledninger vil det bli behov for etablering av krysningsavtaler, og dersom det skal arbeides/utføres grunnundersøkelser i nærheten av nevnte gassrørledninger vil det bli behov for proximity avtaler.

Det blir viktig med tidlig og tett dialog i den videre planleggingen av prosjektet, der Gassco kan bistå med nødvendige avklaringer, ytterligere informasjon og dokumentasjon for å ivareta gassrørledningene på en best mulig måte i alle faser av prosjektet.



Statens Vegvesen

Utbygging, Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

**Deres ref**  
22/86773-1

**Vår ref**  
2022/722-2

**Saksbehandler**  
Kjartan Torvestad

**Dato**  
14.06.2022

## **Merknad fra HIM til; E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning**

Det vises til varsel av 09.mai 2022 for den nevnte plan. HIM forutsetter at forhold i vedlagte dokumenter legges til grunn i videre planarbeid.

HIM løfter frem utfordringer med at landeveisfarende på E39 misbruker oppsamlingsenheter som hjemmelshavere i Bokn og Tysvær kommune betaler renovasjonsgebyr for. Resultatet er at abonnentene mister volum i oppsamlingsenhetene samtidig som de blir ansvarlige for misbrukernes dårlige kildesortering.

Høykapasitetsløsninger som nedgravde enheter med digital adgangskontroll, vil eliminere misbruk og samtidig heve kildesorteringen for betalende abonnenter. Dette gir god miljøgevinst.

HIM finansierer ikke slike løsninger. Det er abonnentene i felleskap som etablerer og eier løsningene. Stort sett gjelder dette borettslag i tettbebygde strøk. Abonnenter langs E39 som opplever misbruk, er hytteområder hvor abonnentene ikke har daglig oppsyn med enhetene. Disse har lite eierskap til renovasjonsordningen og lar seg vanskelig organisere for å finansiere høykapasitetsløsninger.

Dersom Bokn og Tysvær kommune ser verdien av slike miljøtiltak bør finansieringen ligge på kommunalt nivå. En eventuell etablering av høykapasitetsløsninger er gunstig i forbindelse med planen «E39 Bokn-Hope».

HIM stiller seg til rådighet for konsultasjon hvor slike løsninger kan etableres med størst miljøeffekt.

Med vennlig hilsen

### **Kvalitet og tjenesteutvikling**

Kjartan Torvestad

Vedlegg:

[Renovasjonsforskrift](#)

[Lokal renovasjonsnorm for HIM kjøreveg og samleplass](#)

[Standard avtale for bruk av privat veg](#)

[Standard avtale for etablering og drift av nedgravd renovasjonsløsning](#)

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Merknad fra portal

Fra Alsaker Fjordbruk AS / Fjon Bruk AS

Dato 24.05.2022

Sør i Sveio bør det leggest til rette for kryssløysing for ny E39 med kopling mot Fv4944 Ålfjordvegen og Fv4942 Halseidvegen (samt eventuelt dagens E39-trasé) ved Fjon. Dette vil ivareta både lokaltrafikk samt næringsinteressene til Fjon Bruk.

"Korrigerig: Ditt innspill ble registrert dato 2. mai 2022 kl. 13:26. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

**Fra:** "Jens Zeuthen Meyer" <jm532@kyrkja.no>  
**Sendt:** mandag 23. mai 2022 11:30:50  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** 22/02287-1 - E39 Bokn - Hope - Varsel oppstart av planarbeid - kommunedelplan med konsekvensutredning  
**Categories:** Anne S

Takk for tilsendt varsel om oppstart.

Langs traséen i Bjørgvin bispedøme, ligg det ei kyrkje, Førde kyrkje i Sveio. Vi ber dykk ta omsyn til kyrkja og gravplassen ved planlegging av trasé. Gravplassen er ein stad for ro om ettertanke, og treng difor skjermast mot støy.

Med helsing

Bjørgvin bispedøme

**Jens Z. Meyer**  
seniorrådgjevar kommunikasjon og kyrkjeleg forvaltning  
Bjørgvin bispedøme  
+47 411 04 507  
e-post: jm532@kyrkja.no



**DEN NORSKE KYRKJA**

Meir himmel på jorda | [www.kyrkja.no/bjorgvin](http://www.kyrkja.no/bjorgvin)

# GRUNNEIGARE OG PRIVATPERSONAR



Merknad fra portal

Fra Eiliv Staalesen

Dato 08.05.2022

Eksisterende E39 over Bokn må beholdes som intern vei på Bokn, og som gang og sykkelforbindelse til fastlandet

"Ditt innspill ble registrert dato 8. mai 2022 kl. 13:19. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra e-post

Fra Louis Medhaug

Dato 09.05.2022

Eiendom: Gbnr. 7/4 Bokn kommune

Hei, er grunneigar på gnr 7 bnr 4 i Bokn kommune Slik eg forstår planene så kjem den nye vegen til å påvirke gardsdrifta mi betydelig ,stusser over at me ikkje er blitt kontaktet før folkemøtet. Det hadde vært av stor verdi og hatt meir info på eit tidlegare tidspunkt for å kunne vurdere konsekvensene dette kjem til å ha for min og andre grunneigarar i det berørte område Viss det er klare trasévalg håper eg å få det tilsendt

Mvh Louis Medhaug

Merknad fra portal

Fra Håkon Sletten

Dato 16.05.2022

Trafikkstøy på Bokn:

Allerede i dag er støy fra trafikken på Bokn et problem; spesielt ved Boknasundbrua og ca 500 m sør og nord for den. I dette området bor det mange Boknare og her ligger det også tomter til boligformål. Ny motorvei med en ny bro over Boknasundet må derfor komme så langt sør som mulig.

Når Rogfast blir åpnet i 2033, bør ny bro med tilstrekkelig støyskjerming være ferdig. Nærmest all trafikk gjennom Rogfast vil gå til Mjåsund. Først da fordeler trafikken seg. Første utbygging av Bokn-Hope MÅ bli Bokn-Mjåsund.

Merknad fra portal

Fra Kjell Terje Bryningsland

Dato 31.05.2022

Eiendom: Gbnr. 11/9 og 11/21 Bokn kommune

Ser at Statens Vegvesen har planer med ny veg/bro i forbindelse med kryssing av Boknasundet E 39 Bokn-Hoppe.

Kan opplyse at er grunneiger av Gr.nr 11 Br.nr 9 Gr.nr 11 Br.nr 21 og vil muligens få vei/bro over min eiendom.

Før Bokn Hope ble offentlig har eg inngått opsjonsavtale med Alliance invest da min eiendom er regulert til næring/industri.Utviklingen av prosjektet er satt på vent intil vegprosjektet er avklart hvor mye areal Statens vegvesen har behov for til vei/bro.

Tar det som ein selvfølge at erstatningen av areal blir det samme som avtalen med

Alliance invest tilbyr



Merknad fra portal

Fra Knut Helge Furseth

Dato 14.06.2022

Eiendom: Gbnr. 11/1 og 11/2 Bokn kommune

Furseth har et næringsareal på ca. 30 dekar vest for Knarholmen. Grunneier er opptatt av at utnyttelsen av arealet blir så hensiktsmessig som mulig. Grunneier motsetter seg ikke ny E-39 forbi eller over deler av arealet. Grunneier ønsker god dialog med vegvesenet, og ber om å bli holdt løpende informert.

Dato 21.06.22

# Innspel oppstart planprogram E39 Bokn Hope

Innspel til arbeid med planprogram traseval E39 Bok-Hope.

Eg er grunneigar på gbnr 1/1 i Bokn kommune, på Ognøy. Store deler av Ognøy inngår i område for mogleg trase. Dette er beklageg, men ikkje til å unngå. Eg ber om at de i planlegginga tar høgde for Ognøy sin viktige rolle innanfor landbruk, kulturlandskap og fugleliv. Største deler av Ognøy er kjerneområde landbruk, det er store områder med verna kystlynghei, og det er artsrik fugleliv, særleg ulike type rovfugl.

Det går i dag E39 gjennom øya, der landbruksdrifta held seg på «ei side». Det er likevel i dag behov for å nytte E39 for å få tilgong til Ognakalven og Buvikområde, som også bli brukt til beite.

Ein ny trase må ta omsyn til dagens, og framtidig landbruksdrift. Det må til ei kvartid vere mogleg å nytte alle areal slik at ingenting endar opp med å vere for tungvint å bruke. Det må planleggast overgongar/undergongar for dyr og for kjøretøy, slik at ein kan ha ei effektiv og fornuftig landbruksdrift på alle areal, og unngår trafikkfarlege situasjonar.

Blir areal tatt ut av bruk pga veg og vegtrase, skal dette erstattast til like god, eller betre areal, slik at ikkje grunnlaget for drift blir redusert.

Ved sjøen er det to næringsområder. Det er i kommuneplanen regulert til spreitt næring ved dagens avkjørsel. Vil ein ny trase komme i konflikt med dette område, må det finnas nye og betre løysingar slik at grunneigar ikkje misstar sin tilgong til sjøen og tap av næringsinntekter.

Undervegs i arbeidet må ein til ei kvar tid ta omsyn til landbruksdrifta og beitande dyr, slik at ein ikkje risikera tap av dyr og/eller driftsinntekter.

Emilie Moi Eikje

Grunneigar gbnr 1/1

93216339

Merknad fra e-post

Fra Lars Rune Halleland

Dato 26.04.2022

Hei

Jeg heter Lars Rune Halleland og bor i Grindafjordvegen 150, 5570 Aksdal. Jeg har hørt at på tidligere folkemøte ble det sagt at vegen skulle ned i tunnel ute i Aksdal og komme opp igjen nærmere Våg. Stemmer dette? Jeg begynner å bli litt bekymret ser du. Vegstrekningen nordover fra rundkjøringen i Grinde er jo allerede overbelastet og samtidig er det jo en naturlig flaskehals med små muligheter for utvidelse uten store inngrep(hvis det ikke blir tunnel). Nå er nok ikke huset mitt utsatt men i tilfelle kun en utvidelse er det nok flere hus som ryker. I tillegg vet jeg jo at det er leiregrunn. Dette slet de mye med når de flyttet traseen til der den er pr dags dato og vi har jo sett hva det kan medføre, også relativt langt fra der det jobbes...spesielt når nedoverbakke kombineres med leire.

Med vennlig(men bekymret) hilsen

Lars Rune Halleland

Merknad fra portal

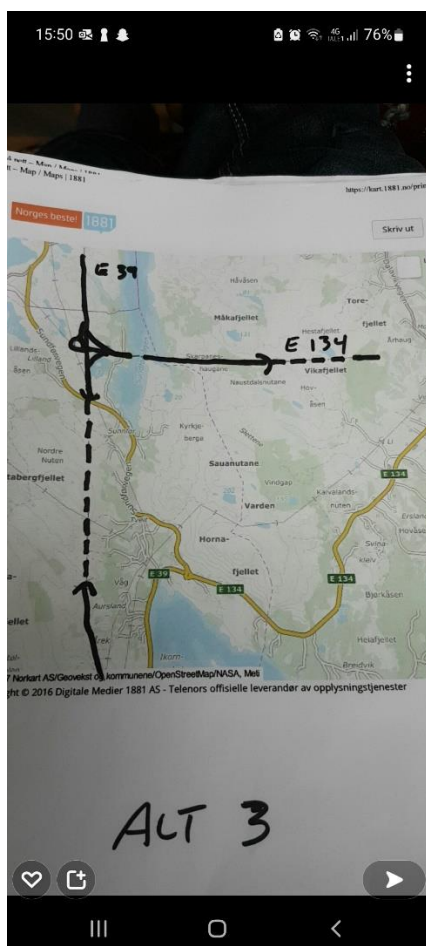
Fra Sveinung Sundfør

Dato 27.04.2022

Håper dere tar hensyn til Landbruksmark og naturen i Sundfør bygda. Ved å legge motorvei synlig igjennom dalen, vil det bli mye støy (dal=ekko) og det vil dele opp flere gårder. Bygda har allerede en vei, og mye av dalen forsvinner om det legges en til der. I tidlige skisser av veiprojektet er det foreslått tunell fra Våg/Aursland, håper denne føres helt forbi bygda og ut igjen før dagens bomstasjon.

Dagens vei bærer også preg av dårlige grunnforhold i dalen, setninger grunnet leire o.l.

Se vedlagt bilde for forslag



"Ditt innspill ble registrert 27. april 2022 kl. 15:52. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Atle Hodne

Dato 09.05.2022

Er valg av trasse bestemt? Eventuelt er der flere valg av trasse?

Forespørselen gjelder bygda Førland i Tysvær kommune.

Samtidig mener eg hele prosjektet bør forkastet da dagens veistandard er god nokk.

"Ditt innspill ble registrert 9. mai 2022 kl. 08:34. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Nils Ivar Sundfør

Dato 15.05.2022

Innspel om framtidig E39.

For meg og bøndene i Sundfør er det eit sterkt ønske om at ein ny veg legges i tunell forbi så dyrka mark og innmark blir spart og eiendommene ikkje blir delt opp av ein veg til.

Her har vore eit generasjons skifte i bygdå og det er blitt og blir bygd nye driftsbygningar. Ein ny veg gjennom bygda vil gjera det vanskeligare å driva godt og effektivt. Me treng den dyrka marka me har, og i eit lengre perspektiv så er den dyrka jorda viktigare å ta vare på enn å få enda ein veg gjennom bygda.

Her er også trekkruta til hjorten mellom Skjold og Valhest.

"Ditt innspill ble registrert 15. mai 2022 kl. 19:43. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Martin Skogerbø

Dato 01.06.2022

Eiendom: Gbnr. 72/156 og 8/4

Ved Aksdal-Eikeskog må regulert undergang for gående og syklende bygges for å sikre gode adkomstmuligheter mellom Aksdal og Førland. Løsningen som ble laget i forbindelse med toplanskrysset ved Eikeskog er for bratt og lite egnet som hoved gang og sykkelveg mellom Førland og Aksdal. Opp fra Fuglavatnet stiger denne på med mer en 8% stigning over 2x100m. Den nederste gamle delen er dårlig/ikke sikret. I tillegg til å være bratt må gående og syklende krysse tre rundkjøringer. Disse har i dag økende tungtrafikk grunnet næringsområdet som ligger her. Det må gjennomføres en vurdering av forholdene opp mot gående og syklende i dette området for å sikre at de ikke igjen blir sittende igjen med en dårlig løsning igjen.

Statens Vegvesen, Utbygging  
Varbakkjen 7  
5411 Stord

Vår ref: 11293/17

Dato: 16.06.22

## INNSPILL TIL E39 BOKN – HOPE – SUSORTVN. 134 GNR. 58 BNR. 2 I TYSVÆR KOMMUNE

Jeg representerer eierne av gnr. 58 bnr. 2.

Nåværende eier er Jan Kåre Frøyland. Hans far – og tidligere eier – Lars Reidar Frøyland representerer nåværende eier i den pågående prosessen med Statens Vegvesen.

Lars Reidar Frøyland har deltatt i prosessen helt siden det ble holdt informasjonsmøte i Aksdal 24.01.17.

Etter informasjonsmøtet tok han kontakt med Statens Vegvesen, idet han fant informasjonen som ble gitt på møtet utilstrekkelig, samt at han tidlig i prosessen ville gi uttrykk for den negative betydningen det foreslåtte trasevalg ville få for deres eiendom.

13.03.17 ble det avholdt møte mellom Statens Vegvesen v/representantene Kjetil Medhus og Bjørn Alsaker - Lars Reidar Frøyland og hans hustru samt adv Helland.

Under gjennomgang av prosjektet ble det presisert viktigheten av at fremtidig trase ikke ble lagt vest for dagens trase idet dette ville være svært ødeleggende for driftsgrunnet og bruken av Frøylands eiendom.

27.03.17 mottok undertegnede mail fra Kjetil Medhus, dette som vist i:

**Bilag 1:** Mail fra Kjetil Medhus av 27.03.17.

I mailen fremgår følgende:

*«Statens Vegvesen sa i møte den 13.03.17 at en ville se på alternativ linjeføring for ny E39 i det aktuelle området. Det vises til vedlagte tegninger til denne eposten. Justert linjeføring medfører blant annet at ny E39 krysser over til østsiden av eksisterende E39 like nord for «Kårstøkrystet»*



*og ligger slik frem til Slåttevik. Planlagt E39 ligger dermed mellom dagens E39 og Mosvatnet ved Frøyland sin gård.*

*Jeg håper du kan videresende dette til Frøyland.»*

Kartutsnittet fremgår i:

**Bilag 2:** Kartutsnitt omtalt i mail av 27.03.17.

I mailen av 27.03.17 med tilhørende kartutsnitt gis det altså uttrykk for vegtraseen er justert slik at Frøylands forventning ble innfridd. I mailen ble det eksplisitt anmodet om at undertegnede varslet Frøyland om justeringen.

Frøyland har hele tiden oppfattet vegvesenets mail av 27.03.17 som en avtale hvor traseen og belastningen for Frøylands del var avklart.

Dette er en forventning som det legges til grunn tas med i de videre vurderinger Statens Vegvesen gjør med hensyn til trasevalg, og det varsles allerede nå at det vil bli tatt rettslige skritt dersom avtalen ikke overholdes.

Haugesund, 20.06.2022

  
Odd Arild Helland  
advokat

kopi: klient

Sidan Kjetil og Bjørn er slutta i Statens vegvesen og eg er gått over til eit anna prosjekt, sender eg mailen vidare til Henry Damman.

Med helsing  
Signe Eikenes

**Fra:** Odd Arild Helland <oah@advokatenelhh.no>

**Sendt:** fredag 29. oktober 2021 12:12

**Til:** Medhus Kjetil <kjetil.medhus@vegvesen.no>

**Kopi:** Alsaker Bjørn Martin <bjorn.alsaker@vegvesen.no>; Signe Eikenes <signe.eikenes@vegvesen.no>; Lars Reidar Frøyland <lrf.rallycross@hotmail.com>

**Emne:** SV: E39 Bokn-Aksdal-Stord. Møte med grunneier Lars Reidar Frøyland 13.03.17

Hei!

Ser at det er utvikling i denne saken nå.

Kan dere bekrefte at linjevalget som ble skissert i deres mail av 27.3.17(under) fortsatt er gjeldende?

Med vennlig hilsen,

Advokat Odd Arild Helland

## ADVOKATENE

LEA - HAAVIK - HELLAND - FALKEID

Haraldsgata 125 | PB 490, 5501 Haugesund

T: 52 70 05 36 | M: 950 49 328

<https://www.advokatenelhh.com/>

Denne e-post med eventuelle vedlegg er konfidensiell og kun beregnet for den adressat som angitt ovenfor. Dokumentene kan inneholde opplysninger som er undergitt taushetsplikt i advokat/klientforhold. Andre enn rett adressat har ikke adgang til å lese eller videreformidle innholdet i denne e-posten med vedlegg. Dersom du ikke er den tiltenkte mottaker vennligst kontakt avsender pr e-post, slett e-posten og ødelegg samtlige utskrifter og kopier av den.

**Fra:** Medhus Kjetil [mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no]

**Sendt:** 27. mars 2017 16:25

**Til:** Odd Arild Helland <oah@advokatenelhh.no>

**Kopi:** Alsaker Bjørn Martin <bjorn.alsaker@vegvesen.no>; Eikenes Signe <signe.eikenes@vegvesen.no>

**Emne:** E39 Bokn-Aksdal-Stord. Møte med grunneier Lars Reidar Frøyland 13.03.17

Hei, og takk for sist

Det vises til møte hos grunneier Lars Reidar Frøyland, Susortvegen 134, den 13.03.17. Til stede var også hans kone, og advokat Odd Arild Helland. Statens vegvesen var representert ved Kjetil Medhus og Bjørn M. Alsaker.

Møtet var kommet i stand etter initiativ fra grunneier, som også var til stede på informasjonsmøte i Aksdal den 24.01.17. Her ble det presentert aktuelle linjer for ny E39 mellom Bokn og Stord. Det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen. På informasjonsmøtet hadde grunneier innspill om justering av veglinja, spesifikt ved Mosvatnet sør i Tysvær, for å spare innmark knyttet til gården.

Statens vegvesen sa i møtet den 13.03.17 at en ville se på alternativ linjeføring for ny E39 i det aktuelle området. Det vises til vedlagte tegninger til denne e-posten. Justert linjeføring medfører bl.a. at ny E39 krysser over til østsiden av eksisterende E39 like nord for «Kårstø-krysset», og ligger slik fram til Slåttevik. Planlagt E39 ligger dermed mellom dagens E39 og Mosvatnet ved Frøyland sin gård.

Jeg håper du kan videresende dette til Frøyland.

Ta gjerne kontakt ved eventuelle andre innspill eller spørsmål.

Med hilsen  
Kjetil Medhus

Seksjon: Planseksjonen  
Telefon: 482 07 856  
e-post/Lync: [kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)

**Fra:** Odd Arild Helland [<mailto:oah@advokatenehh.no>]  
**Sendt:** 27. mars 2017 09:50  
**Til:** Medhus Kjetil <[kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)>  
**Emne:** SV: SV: vedr Lars Reidar Frøyland gnr

Hei, og takk for sist!

Vil bare minne deg om møtereferatet vi snakket om☺

Med vennlig hilsen/Yours sincerely  
Advokat/Attorney Odd Arild Helland  
Tel.: +47 52 70 05 36  
Mob.: +47 95 04 93 28  
Fax: +47 52 70 05 33

**Fra:** Medhus Kjetil [<mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no>]  
**Sendt:** 7. mars 2017 15:32  
**Til:** Odd Arild Helland <[oah@advokatenehh.no](mailto:oah@advokatenehh.no)>  
**Kopi:** Alsaker Bjørn Martin <[bjorn.alsaker@vegvesen.no](mailto:bjorn.alsaker@vegvesen.no)>  
**Emne:** SV: SV: vedr Lars Reidar Frøyland gnr

Hei  
Vi har en avtale med Statoil Kårstø fra morgenen av mandag den 13., som vi antar kan være ferdig ca kl. 10. Kan vi møtes på gården kl. 10/10:15?

Med hilsen  
Kjetil Medhus

Seksjon: Planseksjonen  
Telefon: 482 07 856  
e-post/Lync: [kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)

**Fra:** Odd Arild Helland [<mailto:oah@advokatenehh.no>]  
**Sendt:** 3. mars 2017 17:13  
**Til:** Medhus Kjetil <[kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)>  
**Emne:** Re: SV: vedr Lars Reidar Frøyland gnr

Skal vi si mandag 13.3 kl 12 på gården?

Sendt fra min iPhone

Den 3. mar. 2017 kl. 11.28 skrev Medhus Kjetil <[kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)>:

Hei  
Mandag 6. mars blir for snart for oss, og dagen er allerede fullbooket med annet. Vi skal en tur nordover til Haugesund tirsdag den 7. mars, og det kan være en mulighet for å møtes kl. 14 ev. 14:30.

Alternativt jobber vi med å booke noen andre møter og befaringer i området langs planlagt E39 enten mandag 13. eller tirsdag 14. mars. Kan en av disse datoene passe for dere?

Med hilsen  
Kjetil Medhus

Seksjon: Planseksjonen  
Postadresse: Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4, 6863 LEIKANGER  
Besøksadresse: Bergelandsgata 30, STAVANGER  
Mobil: +47 48207856 e-post/Lync: [kjetil.medhus@vegvesen.no](mailto:kjetil.medhus@vegvesen.no)



Merknad fra portal

Fra Maria Nesse

Dato 27.04.2022

Eiendom: 4612-84/1

Får eg drive gard etter at vegen er fedig? Eg har odell på ein gard i Sveio som står midt i planleggingsområdet til nye E39. Allereie til sommaren tar eg over ammekuproduksjonen og planlegg å bygge ny fjøs. Far min fortsetter med slakegrisproduksjonen og skal bygge til full konsesjon. Det har blitt brukt nokre millionar dei siste åra på Nesse for å få ein driveverdige gard. Dette er eg redd for skal bli omgjort til asfalt. Når eg ser kor vegen planlegges så blir eg skeptisk til å bygge og ta over drifta. Problemet her er ikkje at det blir tatt ein liten del av garden, men garden strekk seg over nesten heile planområdet dåkkas, i bredden. Det vil då 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 for meg ser det ut som det bare blir litt utmark igjen. Ein avklaring på kva som skjer i dette området ang bygging er veldig viktig for oss som bor her og har inntekter på garden. Når dette er sagt så er vi ikkje mot vegen i utgangspunktet, me har forståelse for at noe må ofres. Vi er bare mot at dåkke kan ta alt fra oss. Vi ønskjer gode samtalar med dåkke slik at vi fortasatt kan få drive gard med ny veg som nabo.

Helsing frå 9. generasjon gardbrukar på Nesse gard.

"Ditt innspill ble registrert dato 27. april 2022 kl. 16:07. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Anne-Lise Staupe Gaard

Dato 28.04.2022

Eiendom: Gbnr. 86/10 Sveio kommune

Ønsker informasjon om hvordan dette vil berøre min eiendom, mht støy, nærhet, svevestøv. Pr idag er støyen så ille at vi ikke kan bruke terrasse og hage som er på veisiden av huset.

"Ditt innspill ble registrert dato 28. april 2022 kl. 13:15. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Sigmund Sundfør

Dato 08.05.2022

Eg har drive gard på Sundfør i 40 år og i 1984 fekk me ny veg gjennom bygda. Frå før har me veg frå Våg til Sundførvågen. Skal me nå få ein tredje veg gjennom bygda då vert mykje av jordbruksbygda øydelagt. Skal her komme ny veg må den legges i tunnel. Dette håper eg at myndighetene vil vurdere nøye slik at bygda ikkje får ein 4 felts veg. Det er nok av stein og lyng om ein eventuelt går vest i marka for nåværende E 39. Med andre ord, ikkje 4 felts veg gjennom Sundfør bygdå.

"Ditt innspill ble registrert dato 8. mai 2022 kl. 21:37. Dette er en bekreftelse på at innspillet er mottatt, og forsinkelsen skyldes en teknisk endring på systemet."

Merknad fra portal

Fra Anne Berit og Jan Sverre Kvalvågnes

Dato 05.06.2022

Eiendom: Gbnr. 82/169 Sveio kommune

Hei!

Flott at vi får komme med innspill vedr utbygging av denne vegstrekningen.

Vi har bodd tett ved vegen nå siden den kom i 1991.

I de siste åra har støyen økt, spesielt etter at rumlefelt kom i midten og på sidene.

Når trailerne kjem om natta er det uråd å sove med soveromsdøra åpen.

Vi håper at det blir satt opp støyskjerming på ny E39 slik at dette bråket dempes for vår del.

Hilsen

Gnr 82 Bnr 169

Anne Berit og Jan Sverre Kvalvågnes

Kvalvågvegen 95

5550 Sveio



Merknad fra portal

Fra Elin Brit Østvik Sæ

Dato 18.06.2022

Eiendom: Gbnr. 118/2 Sveio kommune

Innspel til planarbeidet som gjeld ny E39 Bokn-Hope

Garden Austvik har vore i min familie i mange hundre år. Det er ein gard med eit rekkjetun med gamle hus mellom anna stabbur, smie og andre kulturminne som er verd å ta vare på for framtida. Nye E39 må ikkje gå over dyrka mark og matjord på dette bruke er det omlag 100 daa dyrka mark. Eg ynskjer at E39 blir lagt aust for noverande E39 og at han ikkje kjem i konflikt med innmark og bygningsmasse i Austvik.

Merknad fra portal

Fra Laila og Håvard Skarveland

Dato 19.06.2022

Eiendom: Gbnr. 122/1, 122/2 og 122/5 Sveio kommune

Etter å ha studert kartet innafor det stipla området for vegprosjektet Bokn-Hope, kan me ikkje forstå kvifor Flatnes i Sveio ligg innafor denne sona. Området på Flatnes består av ein større gard med mjølkeproduksjon, og anna husdyrhald. Dermed er det mykje dyrka mark i området, som er heilt nødvendig for dyrehaldet. I tillegg bør ein merka seg at det er ein del myrområde og kystlynghei på garden, innafor sona. Ein motorveg over Flatnes vil øydeleggja for matproduksjonen på garden, og vil gi store konsekvensar for naturen og dyrelivet i området. Derfor stiller me oss undrande til kvifor Flatnes ligg innafor sona som er teikna i kartet til prosjektet.

Merknad fra portal

Fra Christine Østvik Sæ

Dato 19.06.2022

Eiendom: Gbnr. 118/1 og 118/3 Sveio kommune

#### INNSPEL TIL NY TRASE FOR E 39 BOKN-HOPE

Viser til kunngjering om oppstart av planarbeid for E39 Bokn-Hope.

Me er grunneigarar av gardsnummer 118 bruksnummer 1 og gardsnummer 118 bruksnummer 3 i Sveio kommune. Me vil difor verta ramma av denne utbygginga.

Deler av foreslått trase dekker vår dyrkbare jord. Eigendomen består av fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Me nyttar i tillegg fleire mål av eigendomen til matproduksjon. Heile eigendomen er regulert som LNF-område. Me ber om at de vel å leggja vegen utanom dyrkbar mark/innmarksbeite.

Gardsbruket vårt er fleire hundre år gammalt og består av fleire gamle bygningar. Alle åtte bygningane med unntak av ein er SEFRAK-registrert. Me har etter me flytta hit i 2015 jobba med å få bruket i god stand igjen og har blant anna fått støtte av Kulturminnefondet til å setje i stand eit gammalt eldhus frå 1800-talet.

([https://m.facebook.com/kulturminnefondet/photos/a.438336086282625/2856488521134024/?type=3&source=57&\\_tn=EH-R](https://m.facebook.com/kulturminnefondet/photos/a.438336086282625/2856488521134024/?type=3&source=57&_tn=EH-R) ).

Langs sjølinja har me eit steinnaust med helletak med ukjend alder, estimert alder i SEFRAK registeret er 1700-talet. Frå Sveio sin kulturminneplan kan ein lese «I Nore Vikjo, Austvik (118/1) ligg eit særleg stort steinnaust med helletak. Det har trekledning i gavlveggene. Desse to nausta er godt vedlikehaldne og i autentisk stand».

Det er òg gjort arkeologiske funn på garden. Det er funne eit gravminne frå tidleg jernalder på denne eigendomen (kulturminnesøk.no).

Langs fjellsida frå busetnad til sjøen står gamal eikeskog (nokre er godt over 200 år gamle), noko som har særskilt naturverdi og er viktig for fugl og insektsmangfaldet. I Austvik er det dessutan funne fleire sjeldne lavararter.

Me ber om at Dykk legg trasèen for E39 der me tidlegare er vorte forespeila at denne skal ligge, aust for eksisterande E39. På denne måten vil kulturlandskap, kulturminne, natur, dyreliv og landbruksjord verta ramma i langt mindre grad.

Med venleg helsing Christine Østvik Sæ og Eirik Helland

Merknad fra portal

Fra Yngvar Tveit

Dato 20.06.2022

Eiendom: Gbnr. 85/1 Sveio kommune

Vi er blitt varslet om forundersøkelser på vår eiendom som del av forberedelsene til bygging av firefelts motorvei fra Bokn til Hope.

Vi har forståelse for at det bygges veier som er trafikksikre og effektive. Det er likevel svært vanskelig å forstå at det er behov for å bygge en ny fire-felts motorvei på strekningen fra Våg til Valestrand. Veien synes å være i rimelig god stand og den har høy fartsgrense.

Kostnadene i form av ødeleggelse av natur og matjord ved bygging av ny motorvei er svært store. Lokalsamfunn blir ødelagt. Det bør vises større åpenhet om hvilke vurderinger som gjør den nye veien nødvendig. Anslås veien å være samfunnsøkonomisk lønnsom, og hvilke faktorer ligger i så fall til grunn for beregningene?

Uten inngående kjennskap til tallgrunnlaget, synes det ikke som det er kødannelse på den eksisterende veistrekningen i dag. Ventes det en svært stor trafikkøkning fra Stord og Bergen i fremtiden? Er det mange trafikkulykker i dag? For å kunne gi mening for oss som berøres, bør det informeres om hva som veier opp for den store kostnaden i form av ødeleggelse av lokalsamfunn, natur og matjord som en ny vei vil innebære.

Jeg har registrert at spørsmålet om hvilken veistandarder som er nødvendig i ulike deler av landet generelt er tatt opp til diskusjon. Det er gledelig og fornuftig. For denne aktuelle strekningen fremstår en utbedring av den eksisterende veien som langt mer fornuftig enn en ny firefelts motorvei i en slik sammenheng.

Jeg registrerer at det vil komme nye høringsrunder også senere. Jeg håper dere frem til da kan bidra med mer informasjon på prosjektets nettside.

Merknad fra portal

Fra Thomas Førde

Dato 20.06.2022

Eiendom: Gbnr. 121/1 og 121/215 Sveio kommune

Innspel til planar om ny veg gjennom Sveio kommune

Eg bur i Ålfjordvegen 20, 5555 Førde i Hordaland, på gardsnummer 121, bruksnummer 1. Garden ligg midt i bygda og disponerer noko av det aller beste jordbruksarealet på Vestlandet, på sjølvdrenerande sandjord.

Vegvesenet har i fleire rundar teke ein jafs av denne beste matjorda; først til ny E39 med ny tilførselsveg, Ålfjordvegen, midt på 1970-talet og dernest til ny sykkel og gangveg med tunnelundergang for om lag ti år sidan.

Nå går det rykte om at Vegvesenet planlegg å ta resten av garden til bygging av det nødvendige prestisjeprosjektet, ein ny motorveg

Garden har vore i familiens eige gjennom minst fem generasjonar. Tunet er bygd rundt det gamle våningshuset, eit typisk vestlandshus som vart reist i 1850. Dette er eit verneverdig bygg som har hatt same utsjånad heilt fram til i dag. Huset er renovert utvendig og me planlegg renovering på innsida for å gjera dette huset til eit attraktivt besøksmål for turistar.

Tunet inneheld vidare driftsbygning som er om lag like gamal som våningshuset. Til bygget høyrer låvebru, og ein rundt tårnsilo frå 1939. Elles inneheld tunet grishus, eldhus, vedaskut, hønsehus og ein treseters utedo. Alt dette er blitt restaurert og blir halde i god stand.

På begge sider av hovudbygninga er det særprega alléar langs gardsvegen, lønnetre-allé mot nord og asketre-allé mellom våningshuset og eldhuset i søraust.

På garden driv me i dag sauehald, som er basert på det jordarealet garden i dag disponerer til grovfordyrking og beite.

Til garden høyrer også ei meir enn 100 år gamal hytte, som me for få år sidan blei fullrenovert og modernisert, mellom anna med nytt bad og nytt kjøken. Samtidig har me verna det gamle interiøret og kunsten på veggane. I dag tener hytta som utleige-hytte til turistar. Hytta er særprega og har blitt svært populær hos våre gjester som skaffar garden eit økonomisk viktig nytt bein å stå på.

Sør over frå innmark og gardstun, langs Fvn 1, Ålfjordvegen og Liervegen som går langs Joavatn, høyrer om lag 700 dekar med skogsareal. Storparten av dette arealet er verdifull skog på god bonitet med blanding av gran og furu.

Innafor den korridoren som Vegvesenet sjølv har teikna for motorvegars, ligg vårt gardsbruk.

Dermed kan prosjektet koma til å øydeleggja eit verneverdig gardstun frå om lag 1850 og rive bort driftsgrunnlaget for gardsbruket, for utleige-hytteverksemda og skogsdrift.

I tillegg er dette idylliske skogs- og utmarksområdet rikt på dyre-liv og særst viktig for tur og friluftsliv. Mykje nytta turstiar går mellom Førde skule og Lierfjellet og vidare sørover til Liergardane og til Liervatnet og attende langs Joavatn.

Eg er sjølv leiar i Sveio Orienteringslag som har nytta denne utmarka til turorientering og konkurranseorientering gjennom mange ti-år. I tillegg går bygdafolk tur på eige initiativ langs stiar og grusvegar i dette vakre skogkledde landskapet. I sesongen er det også mange bær- og sopplukkarar i same område.

Skogsområdet er dessutan eit viktig oppvekst og beiteområde for hjortevilt og har fleire velbrukte trekkruiter.

Joavatn er ei av Sveio kommune si hovud-drikkevasskjelder. Høgdebassenget til det kommunale vassverket er skote inn i Bjørnåsen på min eigedom.

Å byggja motorveg gjennom dette området blir som på sleppa King Kong laus i ein velhalden og frodig kjøkenhagen.

Det einaste alternativet som på noko vis kan vurderast må vera traseval gjennom samanhengande tunnel.

Eg besøkte nyleg det snart ferdige vegprosjektet mellom Os og Rådal. Der var 14 av 17 kilometer ny motorveg lagt i tunnel. Det viser at det går an om viljen er til stades.

Men før ein går vidare i planarbeidet motorvegprosjektet nedskaleras til noko som liknar på fornuft og røyndom. Ein firefelts motorveg som skal kunne svelgja unna 50 000 køyretøy i døgnet verkar litt som å skyta sporv med kanonar. Eit meir realistisk byggeprosjekt, til dømes ein trefelts veg, tilpassa reelle trafikktil, vil føra til langt mindre øydelegging av areal, natur og kulturlandskap.

Urørt natur vil i framtida bli den mest verdfulle ressursen som kan oppdrivast, nærast uavhengig av marknad og prissetjing.

Pandemien understreka alvorret i dette. Opphavet til pandemien kan ha vore menneskeleg tukling med naturen. Samtidig var det naturen folk søkte til når alle andre tilbod om rekreasjon og forlysting vart stengt. Slike situasjonar vil oppstå fleire gonger i framtida.

Melding fra e-post  
Fra Otto Inge Molvær  
Dato 06.05.2022

Kvar finn eg detaljerte kart med mogleg(e) traséval merka inn?

Vh  
Otto Inge Molvær  
Sveio

**Fra:** "Arild Høyland" <arildhoeyland@gmail.com>  
**Sendt:** søndag 8. mai 2022 19:51:06  
**Til:** "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>  
**Emne:** E39 Bokn-Hope, merknad til oppstartsvarsel, sak 22/86773

Hei,

ver så snill - "vend i tide".

Fire felt gjennom Bokn/Sveio er galskap - det er ikkje trafikkgrunnlag for det i det heile, med unntak av den korte avstanden Våg - Aksdal. Der - og nokre andre stadar på strekninga kunne det openbert gjort seg med ein ny trasé (Sundfør, Haukås i Tysvær) - men fire felt er galskap. Det øydelegg natur til inga nytte.

Eg er klar over at dette er vedteke på eit politisk nivå, og at vegvesenet ikkje sit med makta her - men eg må få sagt i frå på eit vis. Stemma mi vinn ikkje fram ved valg når så mange av partia og politikarane er "smitta" med samme "veimani".

Hilsen,

Arild Høyland, innbyggjar i Sveio, dagleg pendlar Haukås-Våg-Haugesund



Merknad fra e-post

Fra Hans Faye

Dato 19.06.2022

Hei

Jeg viser til Statens vegvesen sin egen publisasjon av 15 juni 2022. der det kommer fram at det er sendt inn forslag til Samferdselsdepartementet om ny vegnormal der målsettingen er å bygge nye veger med så lite «fotavtrykk" som mulig. Det foreslås blant annet at motorveger kan bygges for 90km/t.

Fordeler som er omtalt er større fleksibilitet som gir lavere kostnad, bedre trafiksikkerhet som følge av at det bygges mer vei av samme standard og ikke minst bedre tilpasningsmuligheter i terrenget som kan redusere landbruksinngrep og spare viktige naturområder og naturmangfold.

Jeg har forstått det slik at Statens vegvesen har fått en «politisk» bestilling om at prosjektet Bokn-Hope skal planlegges som motorvei for 110km/t.

Sett i lys av at mange store veiprojekt nå settes på vent på grunn av manglende økonomi og nye faglige råd om motorveibygging må det revurderes om planprogrammet bør baseres på en lavere motorveistandard.

Jeg har sett på trafikk tallene for ferjetrafikken Mortavika-Arsvågen og sammenlignet for mai 2022 og mai 2011.

Snittet for mai 22 var ca 4790 mot 3930 i 2011, -en økning på vel 20% i løpet av 10 år.

Prognoser for framtidig trafikkutvikling kan selvfølgelig over eller underestimeres, men legger en til grunn en økning på ca. 20% pr. 10 år vil det gå nærmere 50-60 år før årsgjenntrafikken i beste fall «krever» motorveistandard dimensjonert for 110km/t etter forslaget til nye normer.

Motorveiprojektet Bokn-Hope framstår som et godt eksempel på et anlegg som kan bygges med lavere standard enn opprinnelig bestilling. Det blir mer vei for pengene, trafiksikkerheten blir ivaretatt og det generelle fotavtrykket mindre. Alt i tråd med vegdirektørens eget forslag om ny normal for motorveibygging.

Det er ingen skam å snu planteningen i dette prosjektet.

Mvh

Hans Faye



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**