

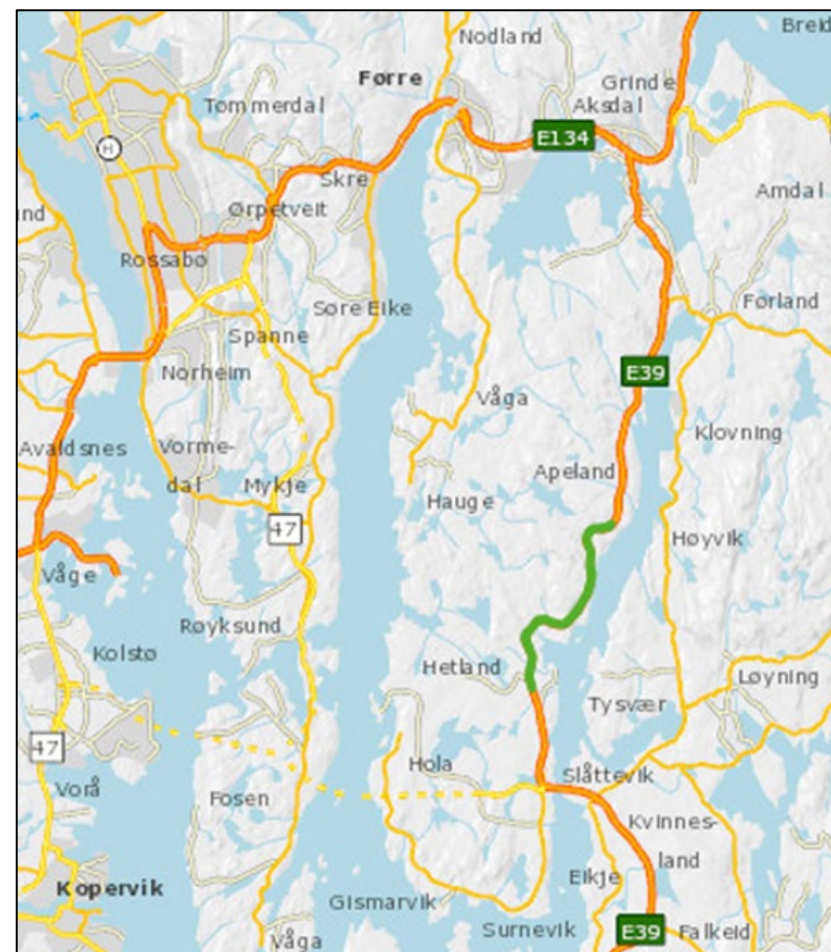


Statens vegvesen

Detaljregulering E39 GISMARVIK-AKSDAL G/S-VEG



Orienteringsmøte
Tysvær rådhus 26.09.22



Deltakere i møtet

- **Fra Statens vegvesen:**
 - Arild Valleland Kallestad, prosjektleder
 - Astrid Eide Stavseng, planleggingsleder
 - Guri Pedersen Skei, landskapsarkitekt
 - Tore Bjørnø, grunnerverver/eiendom
- **Fra Tysvær kommune:**
 - Åshild Austrheim Milje



Formål med møtet & dagsorden

- Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, merknadsfrist 15.10.22
- **Orientering om reguleringsplanen og videre framdrift**
v/planleggingsleder Astrid Eide Stavseng, prosjektstøtte/landskapsarkitekt
Guri Pedersen Skei og prosjektleder Arild Kalleland Vallestad, Statens vegvesen
- **Orientering om eiendom/eiendomsinnløsning**
v/grunnerverver Tore Bjørnø, Statens vegvesen
- **Spørsmål/svar**

Tidsramme 18:00 - 19:30/20:00

Detaljregulering E39 Gismarvik-Aksdal g/s-veg

Planforslaget består av følgende dokumenter:

- Planbeskrivelse inkl. ROS-analyse, datert 30.08.2022
- Reguleringsbestemmelser, datert 30.08.2022
- Reguleringsplankart blad 1-5, datert 30.08.2022

Vedlegg:

- Tegningshefte med tekniske tegninger (plan- og profiltegninger, normalprofil, o.a.)
- Støyfaglig vurderingsrapport; E39 Gismarvik – Aksdal - støy, inkl. støytegninger, X001– X006, Statens vegvesen, datert 23.08.2022
- Arkeologisk rapport_E39 Gismarvik-Aksdal, Rogaland fylkeskommune, datert 20.12.2021
- Innspill til varsel om oppstart 2021 - samlet i eget hefte

Følgende dokumenter er tilgjengelige på forespørsel:

- Geoteknisk rapport nr. 1022810-RIG-RAP-001, Multiconsult AS (09.06.2022)
- Ingeniørgeologisk rapport nr. 10228109-RIG-RAP-001, Multiconsult AS (01.06.2022)
- Konstruksjoner, notat Statens vegvesen (26.08.2022)
- Klimabudsjett VegLCA, notat Statens vegvesen (01.09.2022)

Prosjektstrekning E39 Hetland-Apeland

- Årsdøgntrafikk (ÅDT)

E39 har en ÅDT på ca. 4760 (2021), andel lange kjøretøy utgjør 16%. Ferjestrekning. Framskrevne trafikk tall år 2038 (åpning E39 Bokn-Hope) er ÅDT 5900. Etter åpning vil trafikk på dagens veg gå betraktelig ned.

- Kjøreveg og fartsgrenser

Vegen har noen skarpe svinger både sør og nord for Haukås

Fartsgrenser på strekningen varierer. I sør – fartsgrense 70 km/t fra kryss

Leirvollvegen til like forbi Moltjørna, videre 60 km/t til like nord for Haukås Mek. AS, deretter 80 km/t videre nordover til Apeland, retning Aksdal

- Trafikkulykker

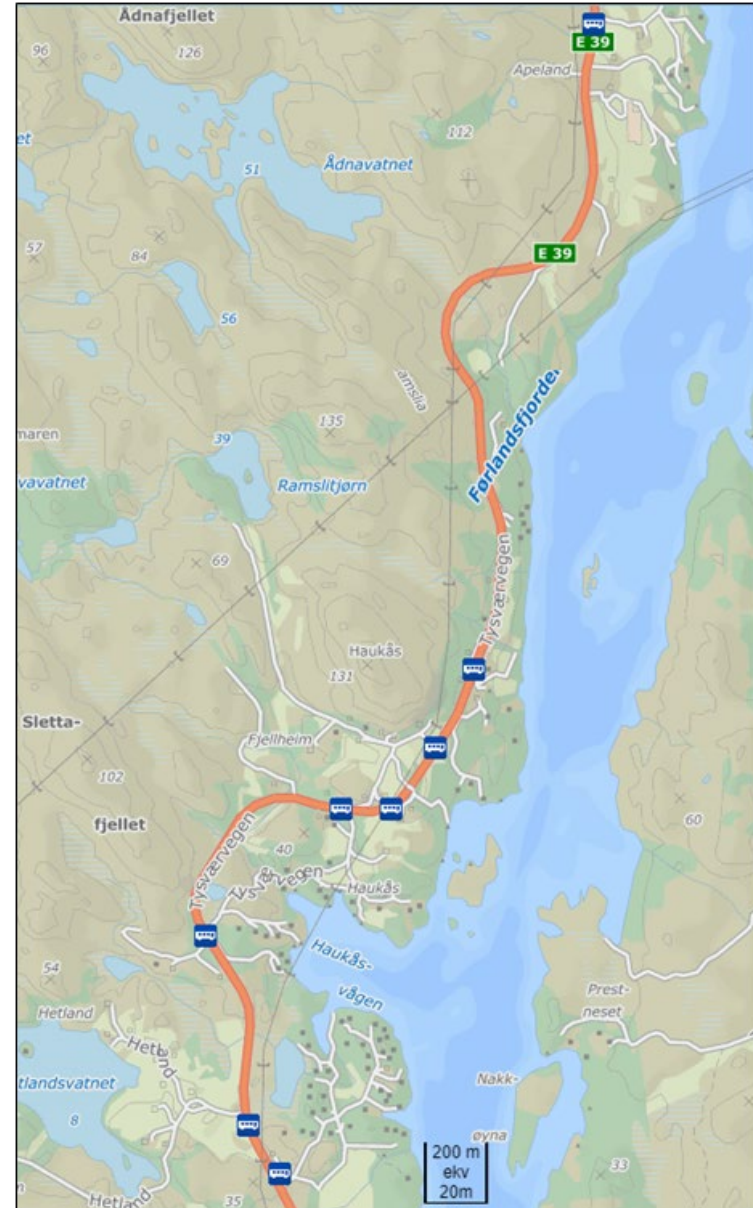
Ulykker hovedsakelig knyttet til utforkjøringer av enslig kjøretøy og møteulykker i kurver. Noen ulykker ved påkjøring bakfra, eks. ved Hetlandkrysset. Det er registrert en fotgjengerulykke siste 10 år

Tiltakets utstrekning



Statens vegvesen

- Omfatter ca. 4 km sammenhengende gang- og sykkelvegtilbud Hetland – Haukås – Apeland, inkludert to underganger under E39
- Belysning
- Oppgradering av bussholdeplasser inkl. noe endrede plasseringer
- Noen kurveutrettinger E39 sør for Haukås
- Noen endrede avkjørsler



Målsetninger for E39 Gismarvik-Aksdal g/s-veg

Visjon og samfunns mål for Statens vegvesen

Statens vegvesens visjon er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050». Herunder fem hovedmålsettinger for å sikre gjennomføringskraft og leveranser (til hovedmålet i NTP 2022-2033):

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Målsetninger for prosjektet, forts.

Hovedoppgaven i prosjektet er at det skal reguleres, prosjekteres og bygges gang- og sykkelveg mellom Hetland og Apeland. Omfang av prosjektet skal avklares gjennom arbeidet med reguleringsplan og kostnadsanslag.

Effektmål er:

- God og trafiksikker framkommelighet for gående og syklende på strekningen.
- Øke i gang- og sykkelvegtrafikk på strekningen Aksdal – Gismarvik

Andre målsetninger

- Kollektiv – evt. redusere ant. holdeplasser, tilrettelegge for formålstjenlige løsninger
- Breddeutviding av E39 for forsterket midtoppmerking (FMO) og økt trafiksikkerhet

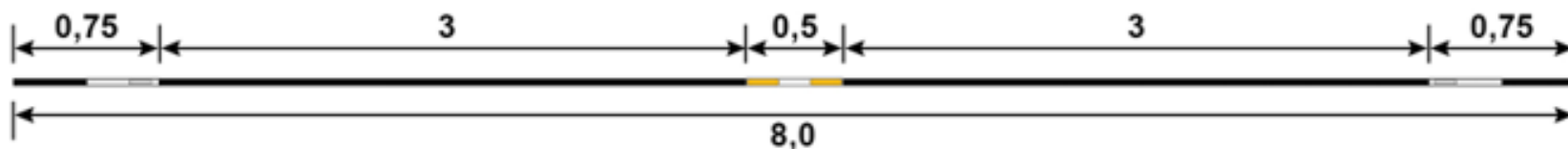
Resultatmål

- Høy måloppnåelse i planforslaget
 - Vestsideløsning inkl. to eksisterende g/s- delstrekninger på Haukås med påkobling til g/s-veger i sør og nord med underganger ved Hetlandkrysset og i nord retn. Apeland
 - «Der folk bor» = mest permanent bosetting vest for E39
- Siktemål om vedtatt reguleringsplan rundt årsskiftet 2022/23

Framdriftsplan og medvirkning – videre prosess

HVA	NÅR
Varsel om oppstart, 6 uker	30.06.-18.08.21
Utarbeidelse av faglig grunnlag og komplette plandokumenter	September 2021- april 2022
Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen, minimum 6 uker	September-oktober 2022
Godkjenning reguleringsplan	Desember 2022?
Ev. klage på vedtaket	Klagefrist annonseres ved kunngjøring av vedtak

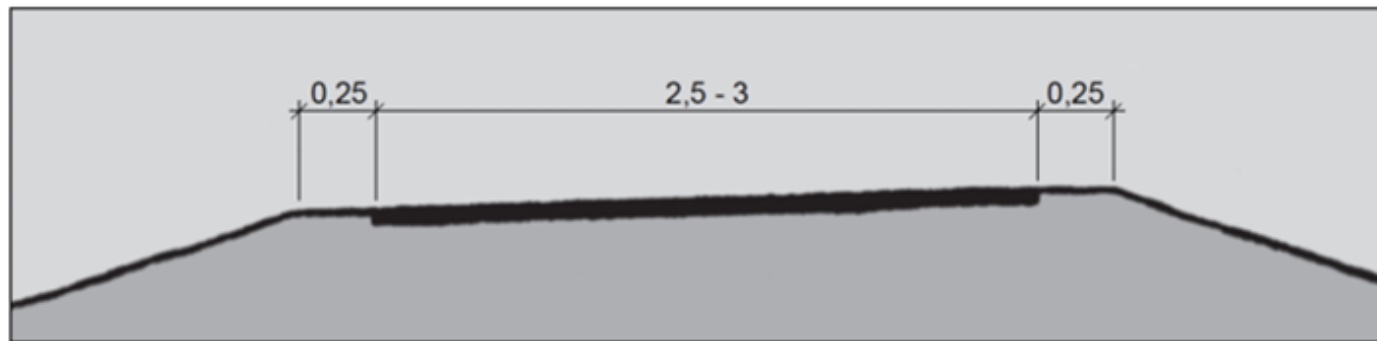
- E39 beholdes som i dag, men med breddeutvidelse og utbedring av kurver som er under radius 200 m i det som har fartsgrense 70-sone i dag.
Fartsgrenser har egne vedtak, og er ikke en del av reg.plan
- I 60-sone gjennom Haukås utbedres ikke E39, men beholdes som i dag
- Håndbok N302 Vegoppmerking stiller krav om 8,0 meter vegbredde for etablering av forsterket midtoppmerking (FMO) og forsterket kantoppmerking (FKO). Vegklasse som benyttes er nasjonal hovedveg med $\text{ÅDT} \leq 6000$, fartsgrense 80 km/t og 2 felts veg. På 2-feltsveg har midtoppmerking bredde 0,5 m og rumlefelt på kantene med hvitstripe, se figur under:



Figur 29: Forsterket kant- og midtoppmerking ved asfaltert bredde 8 m (mål i m). Kilde N302.

Gang- og sykkelveg

- Planlagt bredde 3,0 m, derav 2,5 m asfalt og skulder x2 med bredde 0,25 m
- Gang- og sykkelveg reguleres som offentlig anlegg parallelt med E39
- Underganger etableres ved Hetland og nord i Dillardalen sør for Apeland
- Hovedsakelig separat gang- og sykkelveg med grøft mot E39. Sør for Apeland benyttes rekkverk som trafikkskille
- Eksisterende gang- og sykkelveger sør for Haukås og sør for Haukås Mek. verksted beholdes som i dag, og blir en del av fremtidig g/s-veg
- Sør for Hetland forlenges eksisterende rekkverk til holdeplass



Figur 30: Normalprofil med bredder. Kilde: N100.

Kollektivholdeplasser langs E39



Statens vegvesen

- Holdeplasser i reguleringsplanen skal universelt utformes og etableres med leskur og belysning
- Tosidige løsninger ved avkjørsel til Fjellheim, ved Molltjørna og ved Hetlandkrysset

Holdeplasser ved Fjellheim, sør for Haukås Mek. oppgraderes (øst- og vestside). Stopp ved Haukås Mek. foreslås fjernet (avstandskrav er tilfredsstilt)

Holdeplass ved Haukås sør (vestside) opprettholdes, oppgraderes

Ny holdeplass ved Hetland (vestside)
Holdeplass på østside oppgraderes



Vurderte alternativer m.m.



Statens vegvesen

- Konsept g/s-veg langs E39 østside forkastet. Delvis sidebratt terreng (mye fylling), tilkomster, komplisert forbi Haukås Mek. og heller ikke «der folk bor»; utløser behov for å krysse E39
- Plassering av underganger:
 - Undergang som kombinert driftsveg/-tilkomst like nord for Haukås vurdert og forkastet pga. m.a. grunnforhold og vann, stigning på tilkomst via Dillardalen
 - Holdeplass og (ev. undergang) langs sørøstside Haukås sør forkastet pga. stigning, sikt og terrenginngrep
- E39 breddeutvidelse og kurveutretting langs vestside forbi Molltjørna for å unngå konflikt med tjernet/myrområder
- Driftsavkjørsler erstattet eller ligger som i dag, tre feunderganger i dag - blir forlenget med samme plassering
- Innløsning av to bolighus og en næringseiendom (Hetland gamle bedehus)
- VA-koordinering (vann og avløp) mot kommunen drøftet – deres behov ligger hovedsakelig på de allerede etablerte gang- og sykkelvegstrekingene, koordinering mot andre etater i detaljprosjekteringsfase



Gjennomgang av reguleringsplanen – plankart 1-5 v/Guri Pedersen Skei

Tegnforklaring				
Reguleringsplan PBL 2008				
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur			Tekniske bygg/konstruksjoner (offentlig formål) (2027)	§12-6 - Hensynssoner
	Kjøreveg (annen slørform) (2011)		Kollektivanlegg (offentlig formål) (2071)	
	Kjøreveg (filles) (2011)		Kollektivholdeplass (offentlig formål) (2073)	
	Kjøreveg (offentlig formål) (2011)		Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrafikk (offentlig formål) (2000)	§12-7 - Bestemmelsesområder
	Gang-rykkelveg (offentlig formål) (2015)	§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift		
	Annen veggrunn - tekniske anlegg (offentlig formål) (2018)		Landbruksformål (annen slørform) (5110)	
	Annen veggrunn - grenseal (annen slørform) (2012)	§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		Linjesymbol
	Annen veggrunn - grenseal (filles) (2012)		Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (annen slørform) (5001)	
	Annen veggrunn - grenseal (offentlig formål) (2012)		Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (offentlig formål) (5001)	
				Punktsymboler
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	Illustrasjoner uten rettslig virkning
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	Ikke juridiske linjer
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	
			Grense for farezone	
			Grense for bandleggingssone	
			Stenging av avkjørsel (1241)	
			Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)	
			Tunnelløpning (1253)	
				Ikke juridiske linjer
			Bebyggelse som brukes som fermet (1215)	
			Fiskelelinje (1222)	
			Ør (1252)	
			Tunnel (1254)	

Reguleringsformål

Hensynssoner

Bestemmelsesområder – midlertidig bygge- og anleggsområde

Kryss og avkjørsler

Driftsavkjørsler

Teknisk infrastruktur – høyspentlinje, bekker og grøfter

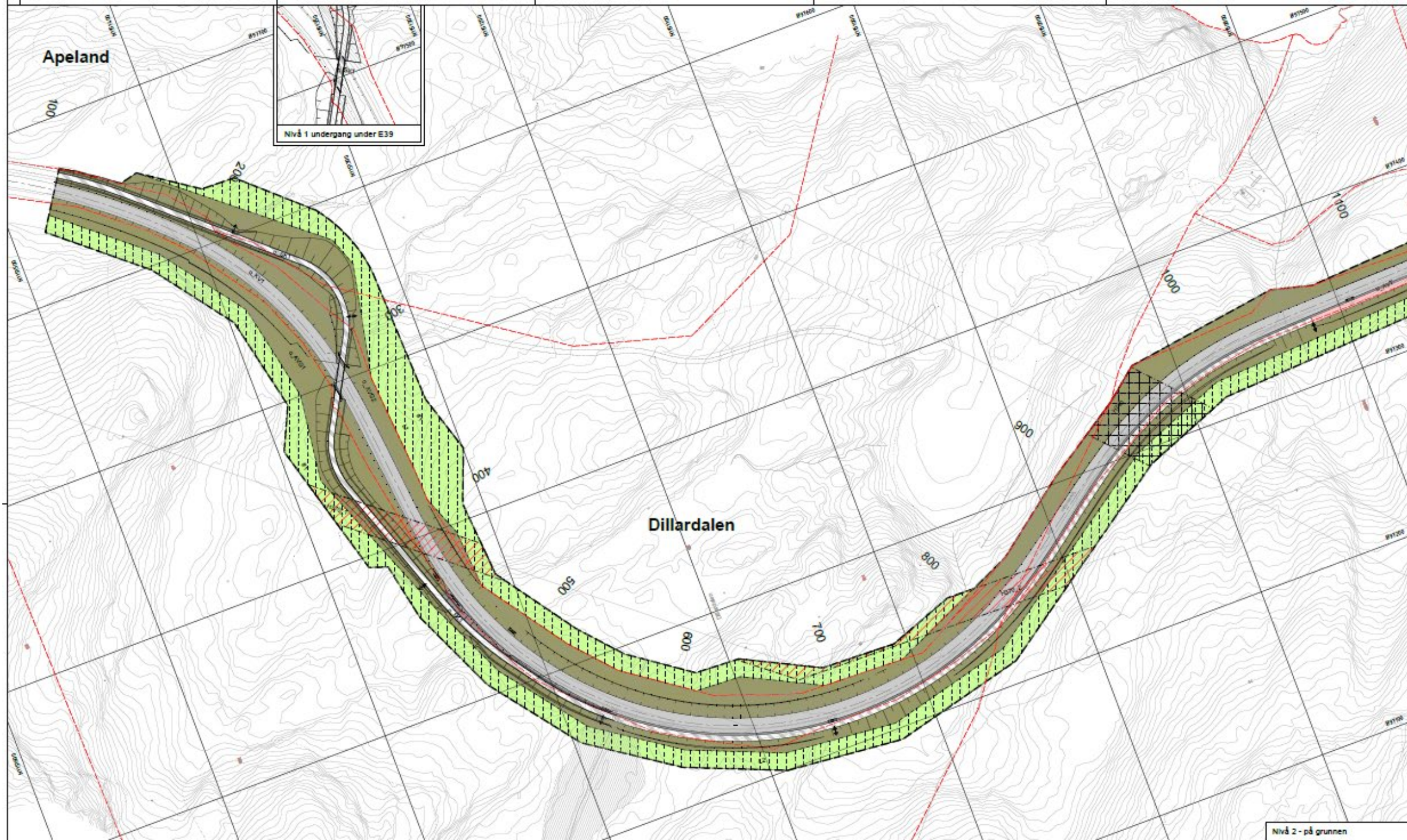
Kulturminner

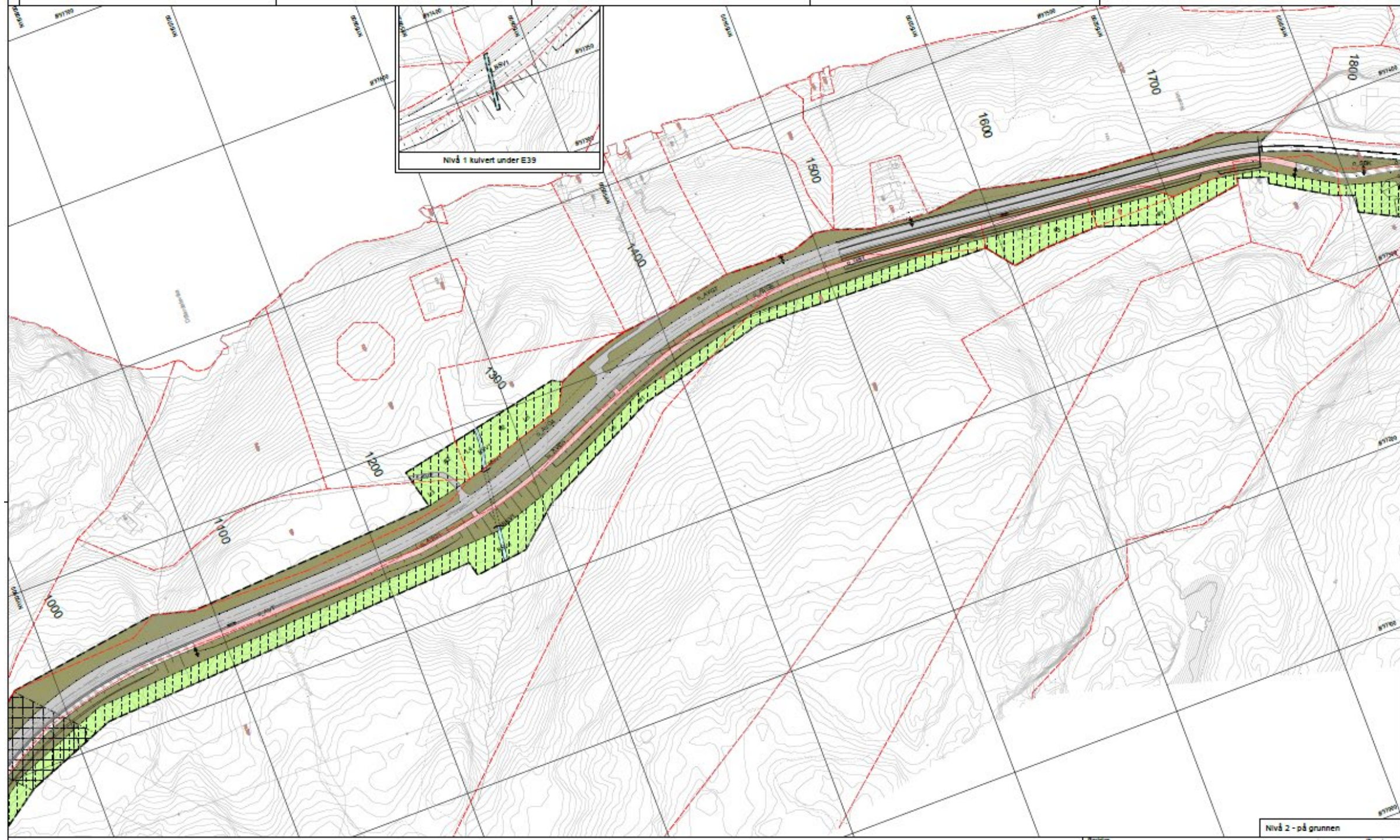
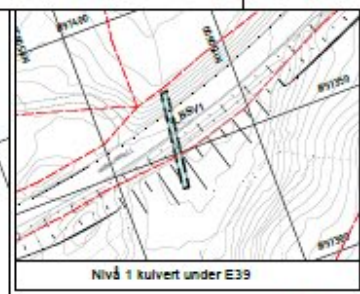
Apeland

Nivå 1 undergang under E39

Dillardalen

Nivå 2 - på grunnen



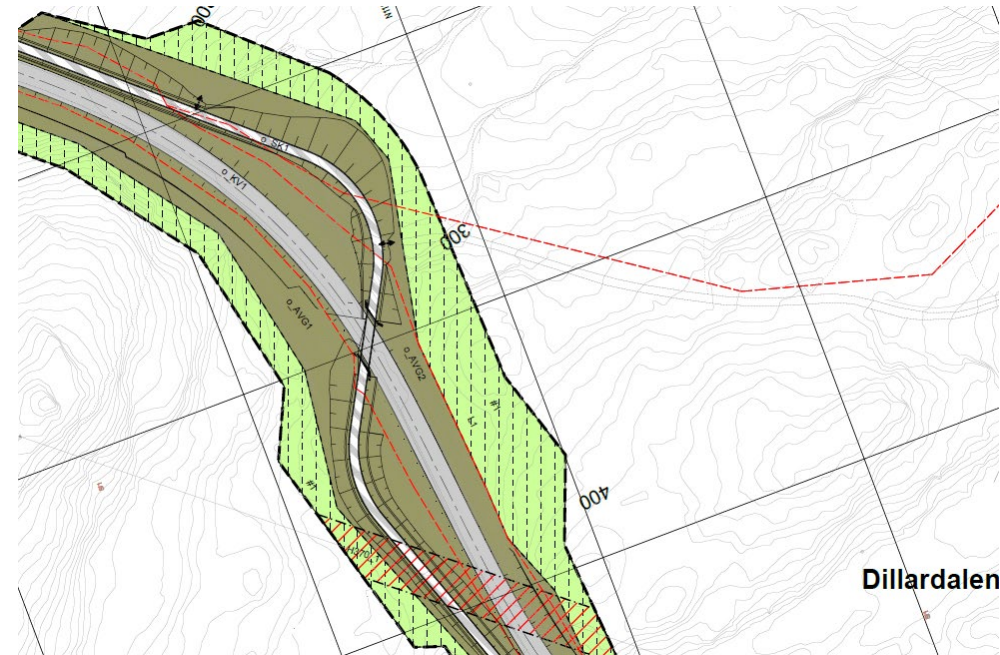


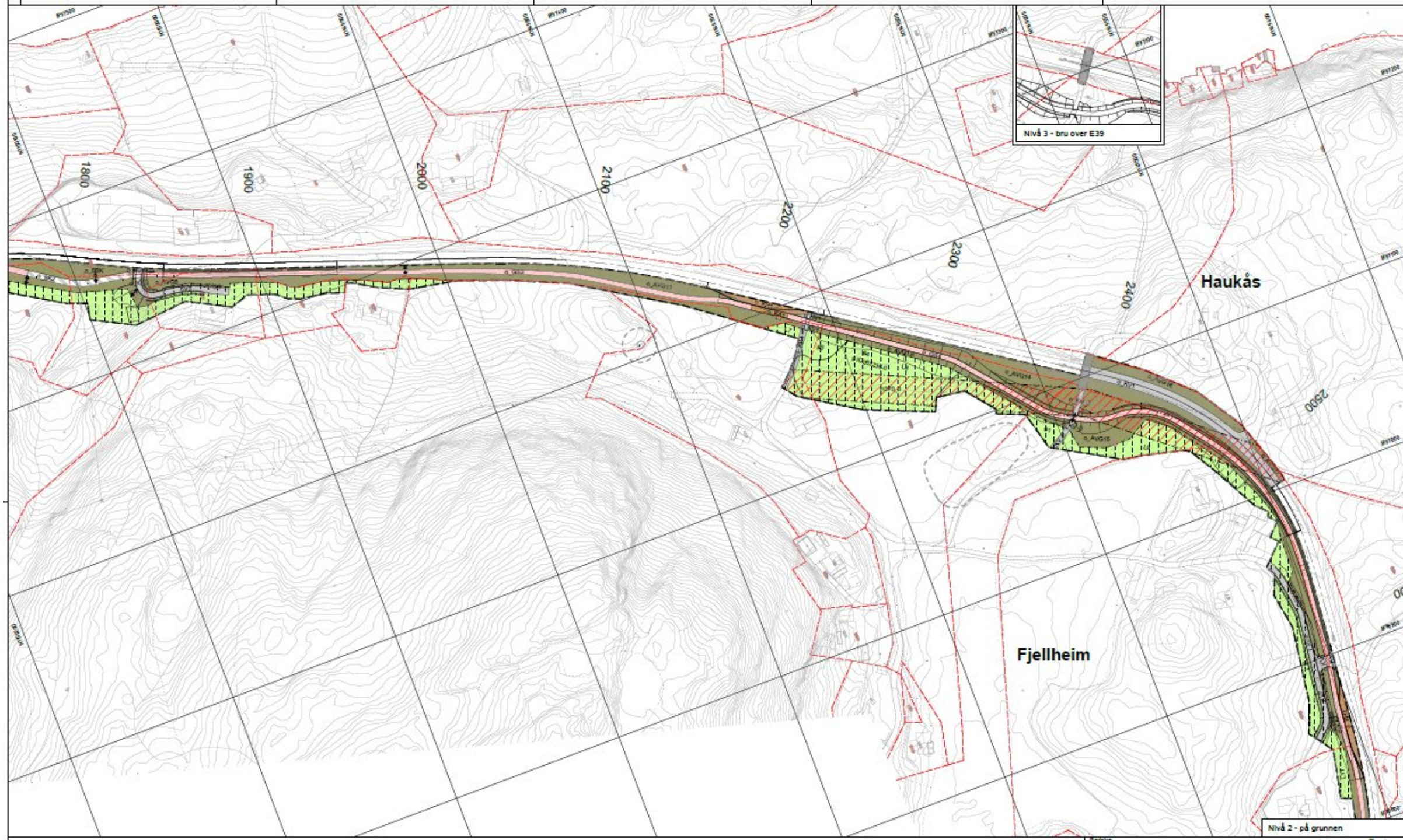
- Ved Apeland, nordre del:
Undergang og g/s-veg med
tillatelse til kjøring til eiendom, driftsveg
(kombinert formål)
Bredde g/s-veg er min. 3,5m asfaltert
+ 1m ekstra mot rekkverk

Frihøyde min. 4,2 m, landbruk

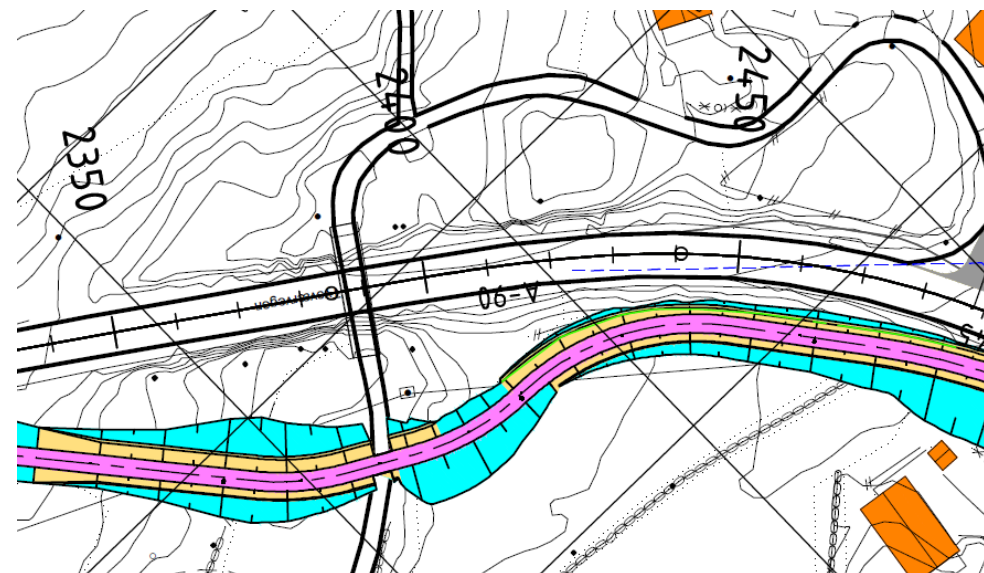
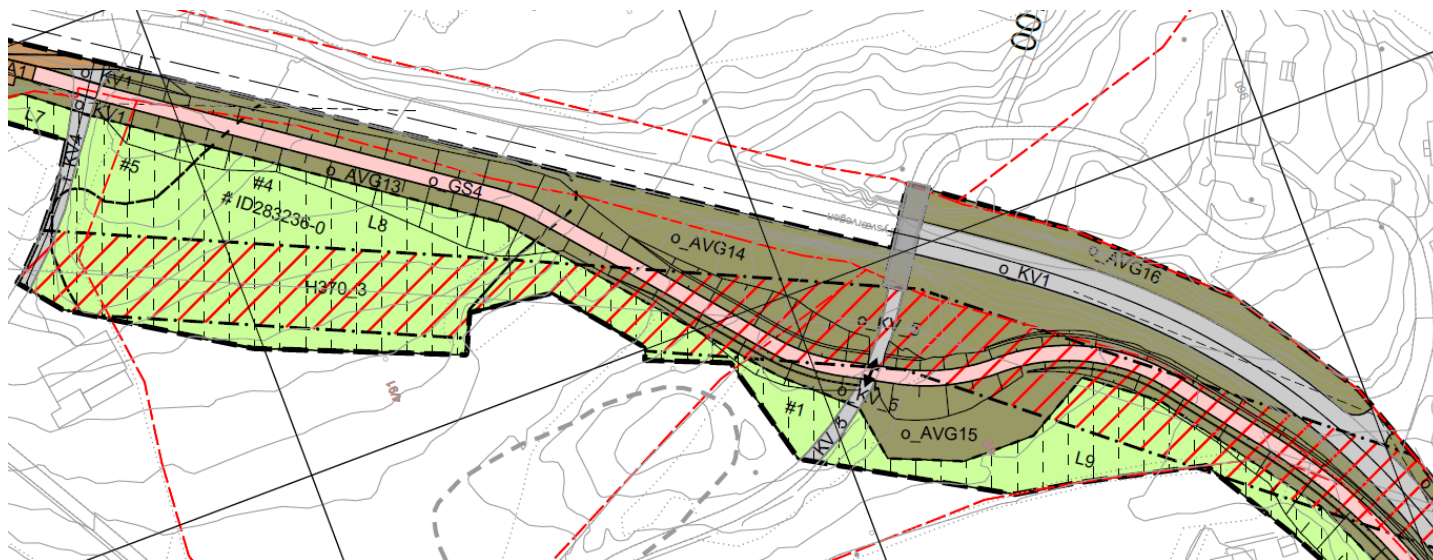
- Ved Haukås mek. vestside:
G/s-veg inntil bergskjæring, rabatt
Garasje flyttes for å tilpasse adkomst
til bolighus

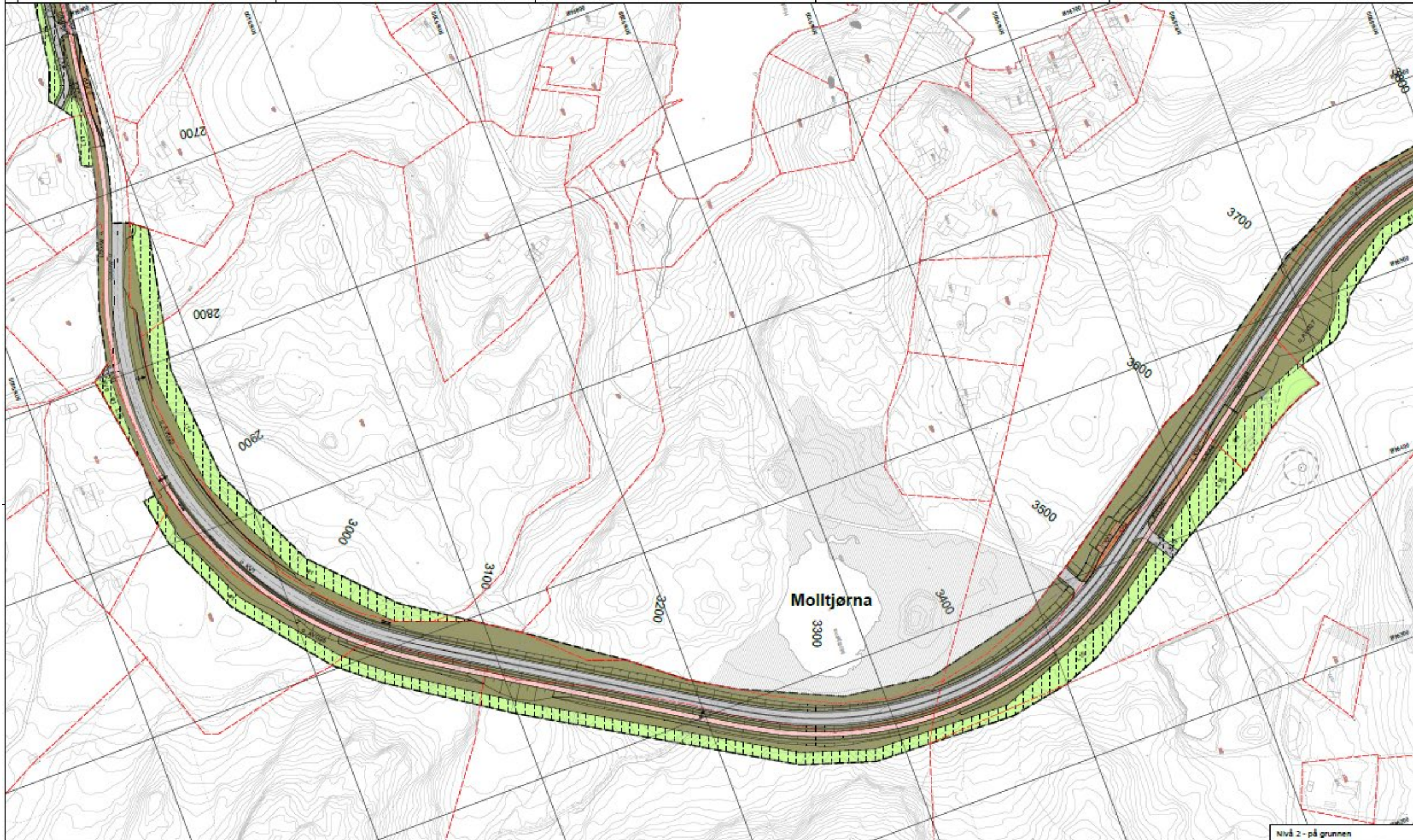
Adkomst via g/s-veg til utmark og til
fritidseiendom i nord (o_SK)

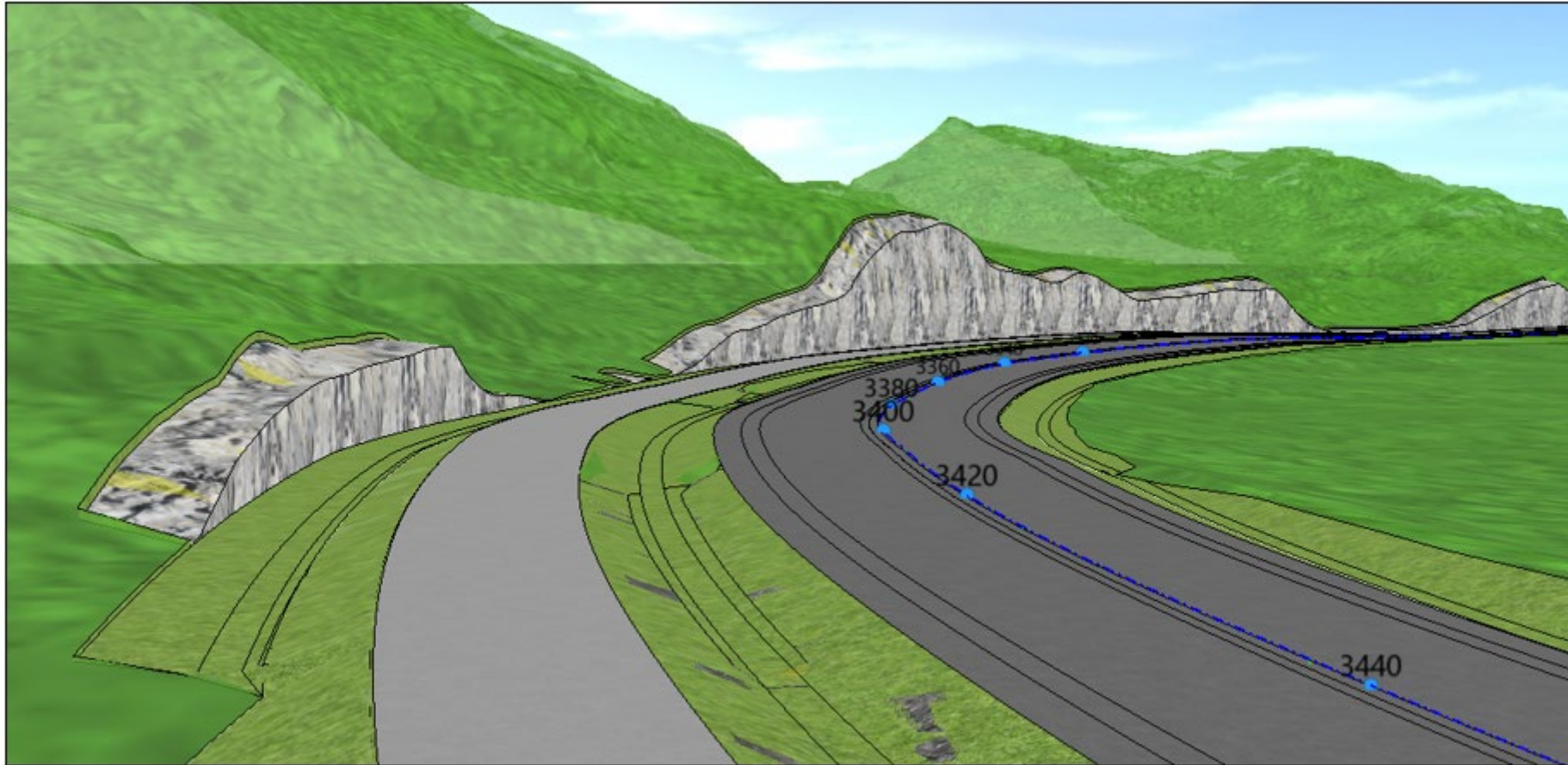




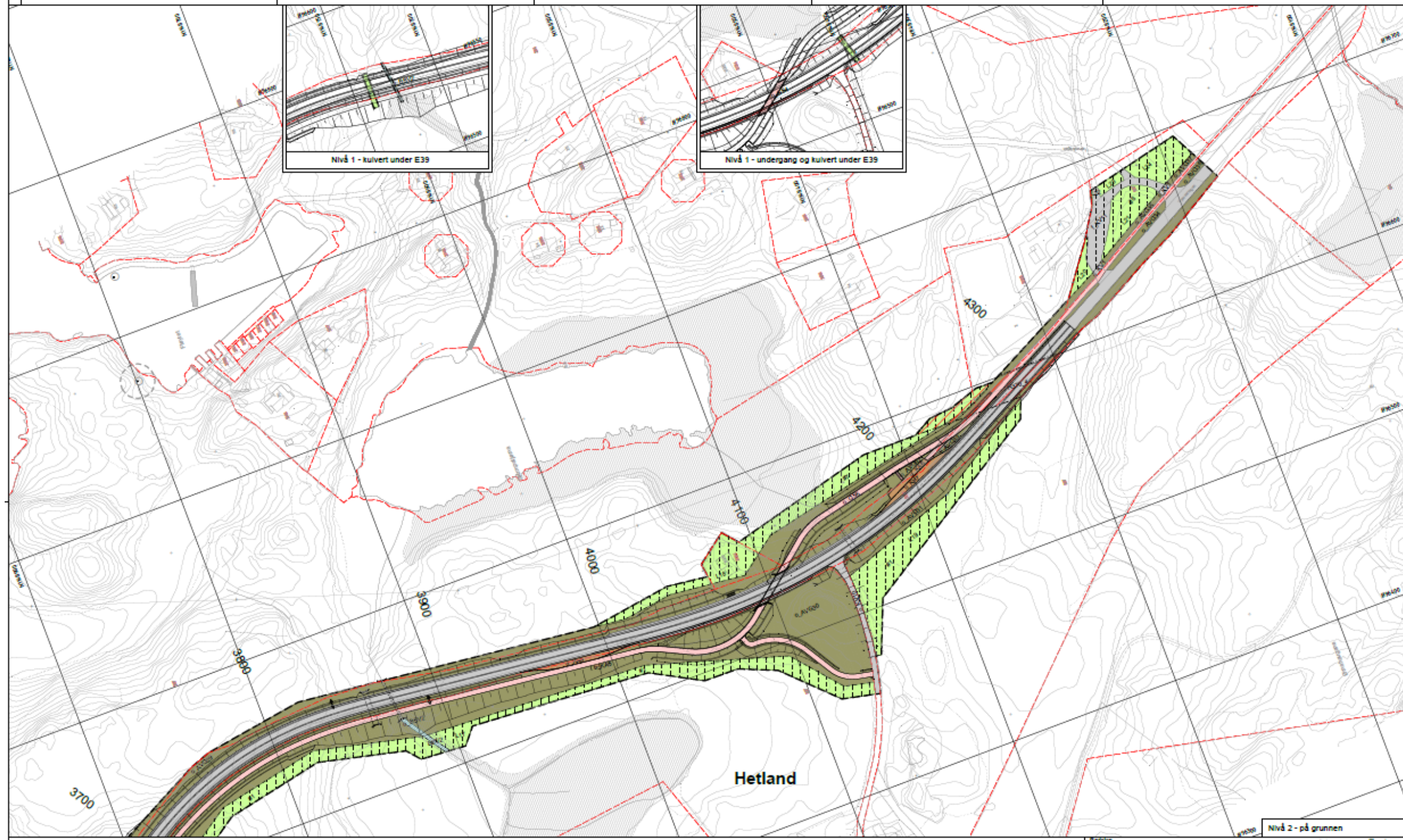
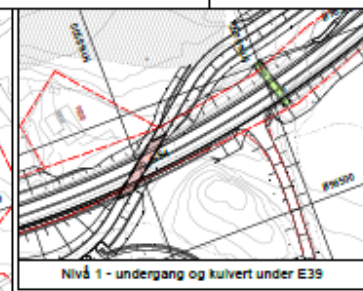
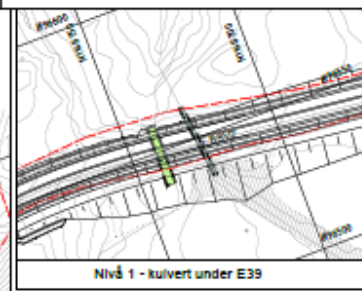
«Haukåstoppen» med bru for husdyrkryssing







Figur 39 Utsnitt fra 3D vegmodell som viser g/s-veg med sideterreng i kurve ved Molltjørna, sett fra sør mot nord. Lave bergskjæringer vurderes i byggeplanleggingen om de kan ha helning 1:2.



Undergang Hetland med nye bussholdeplasser

Snarveg til Hetlandvegen

Innløsning av gml. bedehus



Luftforurensning og utslipp ikke aktuelt å vurdere som del av dette tiltaket/formålet pga. spredd bosetning, relativt liten trafikkmengde ($\text{ÅDT} < 6000$) og heller ikke andre forurensningskilder langs strekningen

Vegtrafikkstøy -Støygrenser i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) skal legges til grunn for behandling av vegtrafikkstøy i reguleringsplaner

- Ved utbedring/oppgradering av eksisterende veg, herav også bygging av gang/sykkelveg, utløser det krav om støytiltak hvis bebyggelse i lysegul støysoner (55 – 60 dB) får mer enn 3 dB økning i støynivået. I mørkegul støysoner (60 – 65 dB) og rød støysoner (over 65 dB), utløser det krav ved mer enn 2 dB økning i jf. Statens vegvesens policynotat
- I byggeplanfasen skal det gjøres nye støyberegninger for boliger på strekningen. Alle støyverdier er beregnet for prognoseåret 2038, dvs. året ny E39 Bokn-Hope åpnes

Konsekvenser av tiltaket for støy



Statens vegvesen

Bygging av ny gang- og sykkelveg langs E39, samt evt. endring av fartsgrenser på deler av strekningen (med i beregning), medfører noe økning av støyforholdene for flere av eiendommene på strekningen.

- 2 boliger i rød støyzone får 3dBA eller mer i økning. Disse boligene foreslås innløst
- 2 boliger + 1 fritidsbolig i rød støyzone får en liten økning i støynivået på mellom 0,1– 0,6 dBA
- Gamle Hetland skole får en økning på 1,2 dBA, støyverdier over 70 dBA
- 7 boliger + 1 fritidsbolig i mørkegul støyzone får en økning på mellom 0,2-1,4 dBA
- 1 fritidsbolig i lysegul støyzone får en økning på 2,4 dBA
- boliger i lysegul støyzone får en økning på 0,0-1,3 dBA
- 1 bolig i lysegul støyzone får en reduksjon på 1,4 dBA

- Øvrige boliger og fritidsboliger får små endringer i støyforholdene, med støyverdier under 55 dBA

Ut fra dette og gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging gitt i T-1442/2021, vil det ikke bli behov for støytiltak på strekningen.

- 93,2 mill. (2017 kr) i NTP 2018-23, hvorav 48,6 mill. dekkes av Haugalandspakken. Tiltaket kostnadsberegnet til 112 mill. kr. (2021-kroner, usikkerhet $\pm 10\%$)
- Forutsatt godkjent reguleringsplan og bevilgning, vil prosjektet trolig få oppstart i 2023
- Optimal byggetid for hele tiltaket estimert til 1,5-2 år
- Massehåndtering – overskuddsmasser anslått til 42 000 m³

Det er satt opp følgende prioritering av tiltak dersom det ikke er tilstrekkelig finansiering til alle tiltak i prosjektet:

- 1) Forsterket midtoppmerking (FMO) og gang- og sykkelvegtilbud mellom Hetland og Haukås sør
- 2) FMO mellom Haukås nord og Apeland
- 3) Gang- og sykkelvegtilbud mellom Haukås nord og Apeland

Hva er grunnerverv? v/ Tore Bjørnø



Statens vegvesen

Når en veg skal bygges eller utbedres, må Statens vegvesen skaffe seg rettigheter til de arealer som bygging eller utvidelse beslaglegger.

Dette gjelder for eksempel:

- Rettigheter
- Midlertidig avståtte arealer
- Permanent avståtte arealer

Dette kalles grunnerverv.

Etiske retningslinjer ved grunnerverv



Statens vegvesen

- Grunnervervet skal skje på et faglig grunnlag
- Det skal vises respekt for enkeltmennesket
- Legge vekt på å være hjelpsomme og positive overfor berørte grunneiere

Grunnervervsprosessen

- Grunnervervsprosessen starter først når det foreligger en godkjent reguleringsplan og nødvendige midler til bygging av veiltaket er bevilget
- Tre alternative framgangsmåter:
 - Kjøpekontrakt
 - Avtale om tiltredelse og avtaleskjønn
 - Ekspropriasjon

Advokatbistand



Statens vegvesen

- Grunneier har rett til å la seg bistå av advokat
- Vegvesenet er pliktig til å dekke nødvendige utgifter til juridisk bistand i forbindelse med et skjønn
- Vegvesenet har ikke samme plikt til å dekke utgifter til juridisk bistand i forbindelse med minnelige forhandlinger

Høringsfrist 15. oktober 2022

Skriftlige merknader sendes:

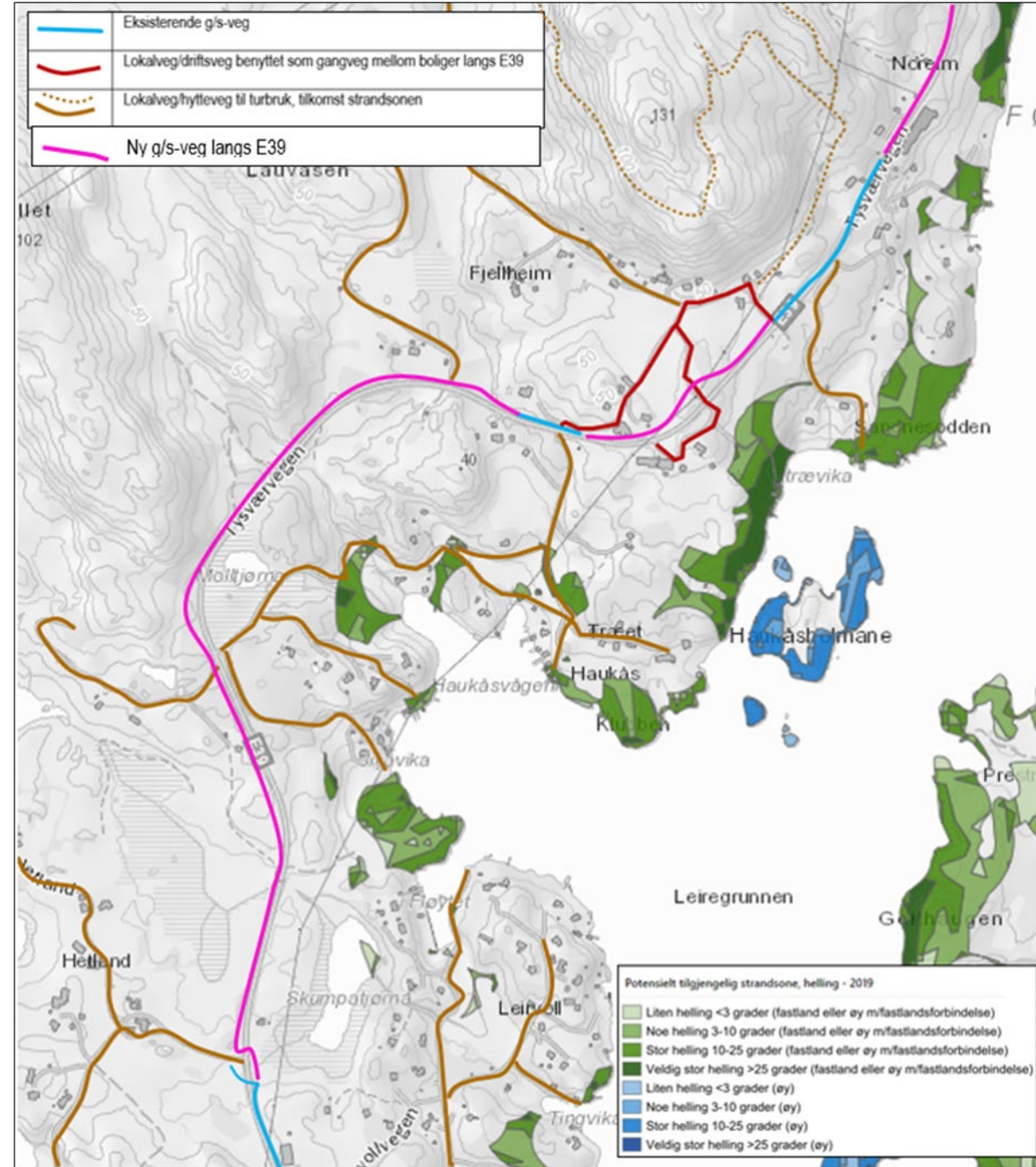
E-post: firmapost@vegvesen.no

Per post: Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

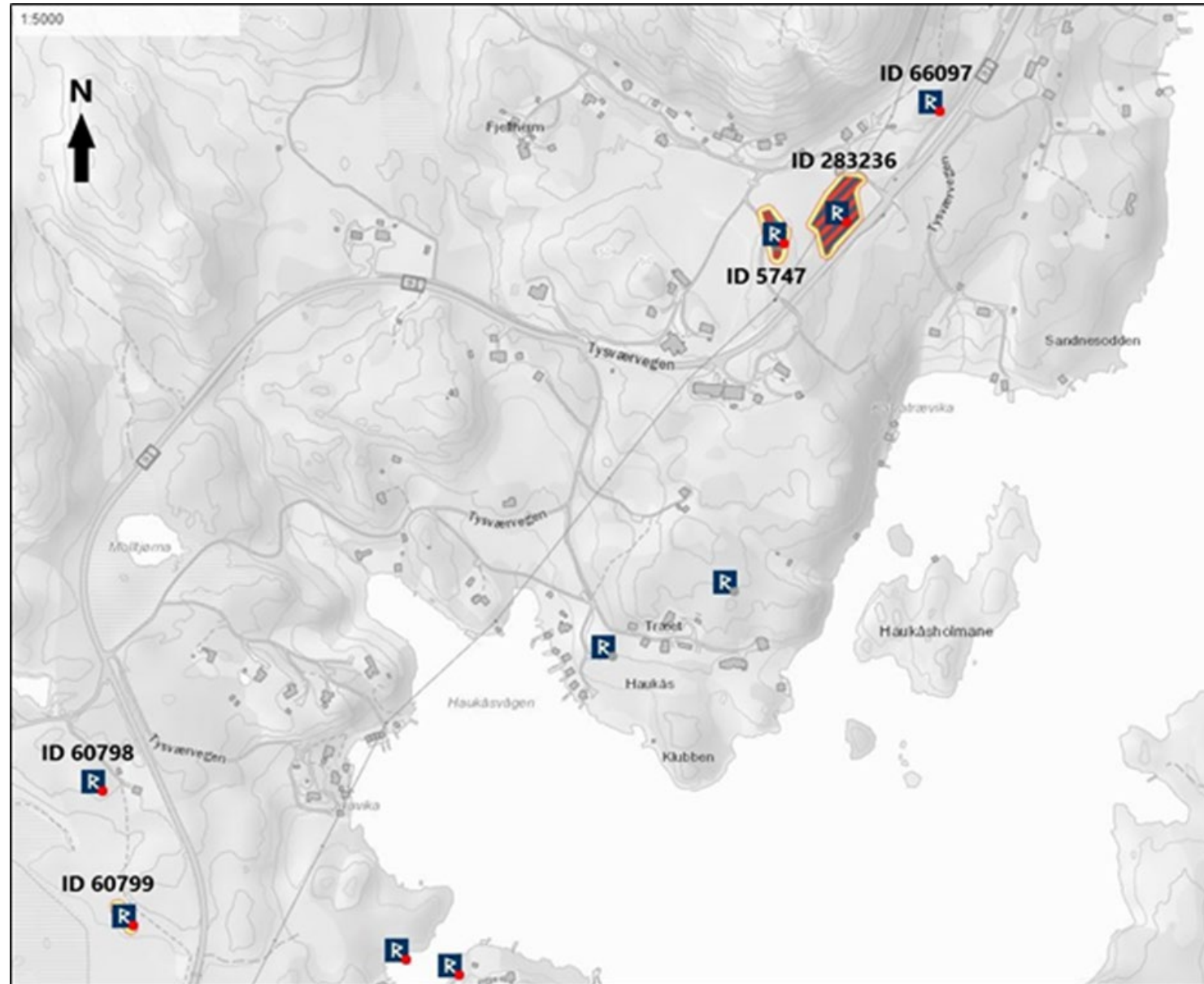
Prosjektside Statens vegvesen:

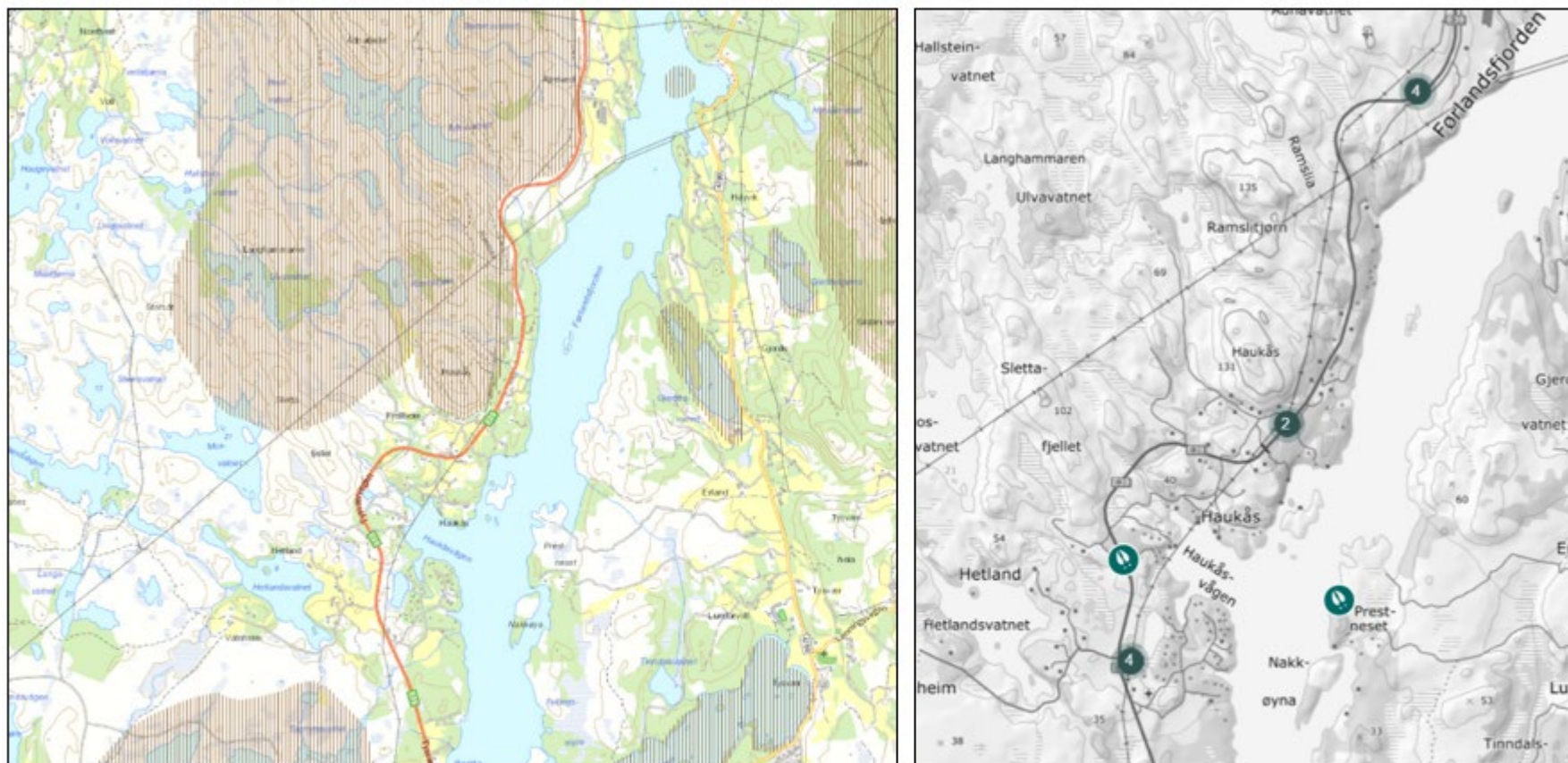
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39gismarvikaksdal/>

Andre aktuelle illustrasjoner:

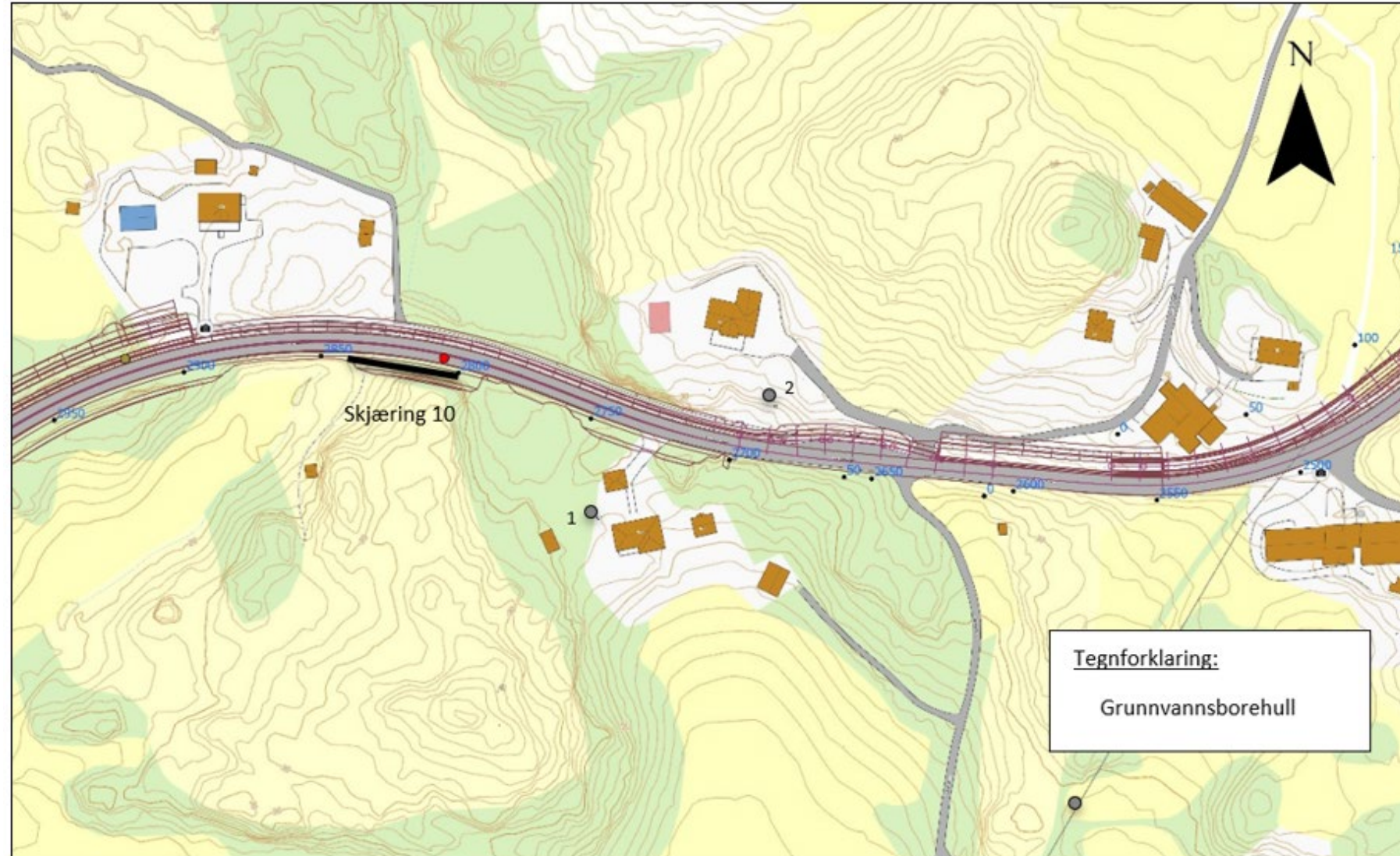


Kulturarv – aut. freda kulturminner



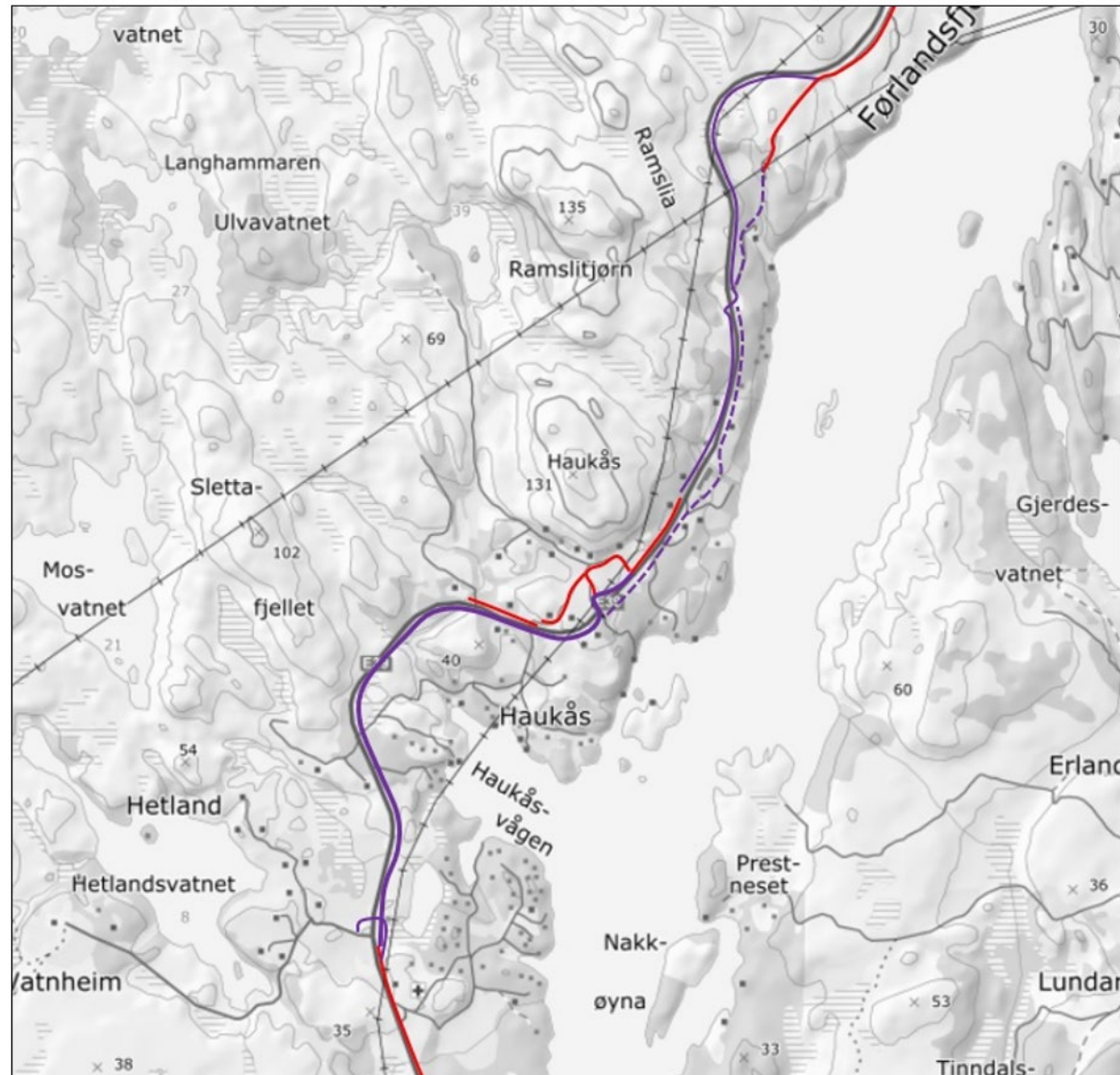


Figur 22. Til venstre: Viltområder registrert i Statsforvalteren i Rogaland, Rogaland fylkeskommune og Kartverket Rogalands karttjeneste, Temakart Rogaland. Utsnitt til høyre er registreringer av fallvilt i hjorteviltregisteret de siste ti årene. Det er hjort og rådyr som er registrert på strekningen. Kilde: Hjorteviltregisteret (10.2.2022).



Figur 23 Grunnvannsborehull (grå pkt) i nærheten av skjæring 10 (se ingeniørgeologisk rapport), hentet fra GRANADA.

Vurderte g/s-veg alternativer



Figur 24 Alternativ 1, gang- og sykkelveg, vist med heltrukken lilla linje, er skissert med løsninger på østside av E39. Stiplet lilla er alternativer i nord. Rød er eksisterende g/s-veger og turveger.