

Kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden

Framtidig utvikling i Bokn. Innverknad på lokalsamfunnet no og framover

Oppdragsgjevar
Prosjektnr.
Dato

Bokn kommune
202657400
08.09.2026



Innhold

1	OPPSUMMERING.....	3
2	INNLEIING OG BAKGRUNN.....	7
2.1	INNLEIING.....	7
2.2	BAKGRUNN FOR KOMMUNEDPLAN E39 BOKN-BØMLAFJORDEN.....	9
2.3	VEGSTANDARD OG ALTERNATIV TRASE FOR E39 GJENNOM BOKN	9
2.4	OPPSUMMERING AV RESULTAT I STATENS VEGVESEN SINE DELRAPPORTAR.....	13
3	VERKNADER FOR BOKN KOMMUNE.....	17
3.1	VERKNADER AV PLANSKUGGE.....	17
3.2	VERKNADER FOR LANDSKAP, IDENTITET, BUMILJØ OG BUSTADATTRAKTIVITET	22
3.3	VERKNAD FOR JORDBRUKSAREAL	32
3.4	VERKNADER FOR AREALRESERVE.....	34
3.5	ROS-ANALYSE	38
3.6	VAL AV TRASE, KUNNSKAPSGRUNNLAG OG SPLITTING AV KOSTNADER	40
3.7	EFFEKT MÅL OG SAMLA KONSEKVENNS	42

1 Oppsummering

Kommunedelplan for E39 mellom Bokn og Bømlafjorden er fordelt på tre sjølvstendige kommunedelplanar, der det er kommunestyra i Bokn, Tysvær og Sveio som skal handsame og vedta kvart sitt delstrekk av traseen. Plandokumenta plankart og føresegner er delt kommunevis, men andre fagrapportar omfattar heile vegstrekket sine konsekvensar.

Statens vegvesen har oppdraget med å utarbeida planforslaga, der hovudføremålet er å lande traséen som skal liggje til grunn for vidare arbeid med reguleringsplanen. For Bokn kommune er det sentrale no at kommunedelplanen låsar vegalternativa. Det er i denne fasen av E39-prosjektet at hovudstrukturen vert sett.

For Bokn kommune er E39-prosjektet Bokn-Bømlafjorden viktig og ønskjeleg. Samtidig har Bokn kommunestyre ved fleire høve vore tydeleg på at kommunen ønsker at vegen vert lagt utanom Alvestadkroken og at ny trasé gjennom kommunen må følgje alternativ 2. I uttale til planprogram skriv kommunen i 2023:

Bokn kommune vil ikkje godkjenne eit planprogram som inneber at det skal greiast ut ein vestre trase for framtidig E39 over kommunen, slik det går fram av høyringsframlegget. Dette av di eit vestre alternativ vil øydelegge eksisterande og framtidige bustadområde, samt ha øydeleggande konsekvensar for landbruk, kulturminne, natur og landskap, naturmangfald og folkehelse m.v Dette alternativet må difor takast ut av planframlegget før det vert sendt til Bokn kommune for endeleg godkjenning.

Dette var også i tråd med Statens vegvesen si eiga tilråding ved silingsprosessen. I kommunedelplanforslaget som no ligg føre er det 2 alternative traséar gjennom Bokn kommune, ein i vest og ein mot aust. Desse er vurdert opp i mot ei rekke tema. Det er også gjort ei ny vurdering for å optimalisere prosjektet. Etter den andre silingsrunden og ut i frå ei samla vurdering tilrår no Statens vegvesen at vestleg alternativ, alternativ 1, vert lagt til grunn for vidare planlegging. Statens vegvesen har som følge av kostnad, motsegn til alternativ 2 gjennom Bokn kommune.

I kommunen sitt møte med Statens vegvesen 03.06.2026 hevda Statens vegvesen at det er gjort vurdering av eit kombinasjonsalternativ. Bokn kommune har ikkje blitt framlagt denne vurderinga. Dette betyr i praksis at Statens vegvesen har utarbeida forslag til ein kommunalplan med ein trasé som Bokn kommune ikkje ønskjer og som dei finn mangelfullt vurdert. I samband med høyring av kommunedelplanen, ga kommunestyret i Bokn i april 2026 ei fylldig uttale, her utdrag:

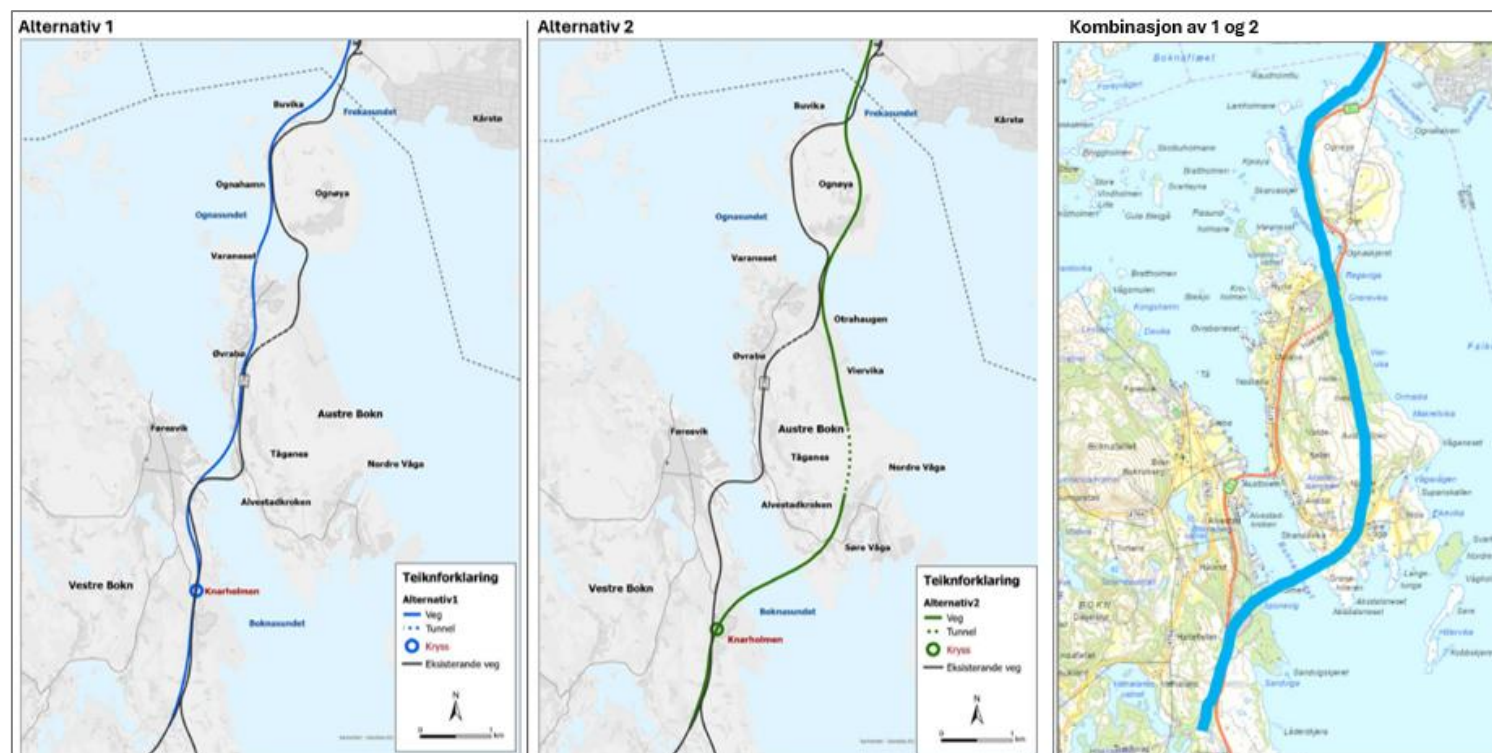
(---) Bokn kommune finn det ikkje tilfredsstillande grunngjeve kvifor det er valt to separate traséar over Ognøy, i staden for å samordna alternativa ved Ognøysundet. Kommunen krev difor at det vert lagt fram eit fullverdig planalternativ der alternativ 2 vert ført saman med alternativ 1 ved Ognøysundet, slik at vidare trasé nordover går på vestsida av Ognøy, i samsvar med alternativ 1. Dette er særleg viktig for å ta vare på verdifull matjord og dyrka mark på austsida av øya

Dei ulike fagrapportane Statens vegvesen har fått utarbeida synleggjer konsekvensar for dei ulike traséane i dei ulike kommunane, men konklusjonen er for heile vegprosjektet ikkje kommunevis. I samlerapport for prisgitte konsekvensar og samfunnsverknad er vurderingane gjort samla for dei 3 kommunane, og ikkje kommunevis. Bokn kommune har fleire gonger etterspurt ei splitting av kostnader for dei to alternativa gjennom Bokn, samt for

andre fagrapportane. Dette fordi kvar enkelt kommune skal vedta sin sjølvstendige kommunedelplan og for å ha betre grunnlag til å vurdere alternativa opp mot kvarandre i den enkelte kommunen. Statens vegvesen har ikkje etterkomme dette. Det manglande kunnskapsgrunnlaget gjer det vanskeleg for kommunestyret i Bokn kommune å seie ja til Statens vegvesen sitt tilrådde forslag til trasé, alternativ 1.

- Val av trase, kunnskapsgrunnlag og splitting av kostnader

Bokn kommune har i møter og høyringar vore svært tydelege på at ein kommunedelplan som legg til grunn alternativ 1 for vidare detaljregulering ikkje vil verta godkjent av Bokn kommunestyre. Kommunen har uttala ønske om utgreiing av ein kombinasjon av alternativ 1 og 2 ved Ognøysundet gjennom Bokn kommune, sjå kartskisse til høgre i bilde under. For å ikkje ytterlegare seinke planprosessen, er kommunen likevel villig til å akseptere Statens vegvesen sitt alternativ 2 gjennom heile Bokn kommune. Det er teknisk mogleg å realisere alternativ 2 gjennom Bokn kommune, og at traseen vidare nordover frå Frekasundet følgjer alternativ 1.



Statens vegvesen sine alternativ 1 og 2 til venstre og Bokn kommune sitt føretrekte forslag om ein kombinasjon av 1 og 2 til høgre

I den første silinga konkluderte Statens vegvesen med at Alvestadkroken er ein «no-go-sone». Ved ytterlegare siling- og optimalisering er ei justering av dette alternativet likevel føreslått. Grunngivinga byggjer på potensiale for mykje lågare kostnader for prosjektet samla sett. Det er ikkje lagt fram dokumentasjon på kva dette kan bety for reduserte kostnader, og heller ikkje kor mykje dette eventuelt utgjer for prosjektet samla. Kystverket si motsegn i høve brukryssinga over Boknasundet viser også at estimert kostnad ved alternativ 1 per i dag er svært usikker.

Statens vegvesen sine fagrapportane tar utgangspunkt i vurdering av dei to alternativa kvar for seg. Bokn kommune har ved fleire høve etterspurt vurderingar ut i frå ein trasé som kombinerer traseen med alternativ 2 gjennom Bokn og alternativ 1 vidare nordover. Dei har også peika på at dei ulike fagrapportane gjer kommunevise vurderingar, og at dette bør også gjelde rapporten for prissette konsekvensar.

Statens vegvesen sine fagrapportar viser at alternativ 2 er rangert før alternativ 1 for dei fleste ikkje-prisgitte tema og samfunnstema, både samla for heile vegprosjektet og berre innanfor Bokn kommune. For dei fleste effektmåla er alternativ 1 og 2 like. Det skal såleis ikkje ha vesentleg tyding for om prosjektet vil nå effektmåla om alternativ 2 over Bokn vert valt. Det er ei usikkerheit til effektmålet om kostnad, då det ikkje er lagt fram kommunevis talgrunnlag for prisgitte konsekvensar.

Det bør leggjast til grunn at konsekvensar med ein kombinasjon av alternativ 2 gjennom heile eller deler av Bokn kommune og alternativ 1 vidare nordover ikkje vesentleg endrar mål om å oppnå effektmåla for det samla vegprosjektet. Alternativ 2 i Bokn kommune vil gi lågast konsekvensar for ikkje-prisgitte og samfunnsverknadar. For avdekke differanse knytt til kostnad bør det leggjast fram ei splitting av kostnader på kommunenivå for dei to traséane. Kystverket si motsegn til alternativ 1 må også takast inn i vurderinga og avklarast på dette plannivået.

- **Bumiljø og bustadattraktivitet**

Etablering av ny E39 vil få verknader for bygningar og eigendomar som ligg innanfor plangrensa. Fram til godkjent reguleringsplan vil desse ligge med sterke restriksjonar for nye tiltak. Dette vert kalla planskugge, og vil i praksis betyr bandlegging. Når det føreligg ein godkjent reguleringsplan for E39, vil grunneigar kunne krevje innløyning av eigedomen, men mange ønskjer å vente til prosjektet faktisk skal gjennomførast. Dette kan ta lang tid og i mellomtida vil situasjonen gjere det svært uføreseieleg for grunneigarar og busette innanfor området.

Alternativ 1 medfører at stor del av innbyggjarane i kommunen sine bustadhus (ca. 10%), bustadhus-eigedomar (ca. 40 stk.) og mange eigedomar vil ligge i planskugge i Bokn kommune. Føresvik og Alvestadkroken er dei tettast befolka områda i kommunen og det området der kommunen ønskjer å satse på vidare vekst. Den overordna målsettinga i kommuneplanen sin samfunnsdel er å konsentrere utbygging rundt Føresvik og i aksen sørover mot Alvestadkroken.

Statens vegvesen peikar på at det er rikeleg med tilgjengeleg utbyggingsområde som kan erstatte område som vert råka av E39. Ut frå historisk utbyggingstakt i kommunen, er utviklinga i kommunen ikkje avhengig av utbygging i bustadfeltet som vert låst av kommunedelplanen sine

vegalternativ då det er ein stor bustadreserve i uregulerte og regulerte sentrumsnære bustadfelt i kommunen. Det er noko usikkerheit om denne bustadreserven er reell ut i frå nye føringar.

Alternativ 1 går gjennom Alvestadkroken og deler tettstaden i to, i langt større grad enn dagens E39. Det er ingen av dei andre kommunane innanfor planområdet, at ny E39 er planlagt gjennom etablerte og større bustadområde. Verknaden av alternativ 1 vil medføre store tiltak i og ved etablert bustadfelt, fleire hus må fjernast og ny vegtrase vil splitte Alvestadkroken ytterlegare. Samstundes vil nærliggjande bustadar og bustadar Føresvik bli indirekte påverka ved vesentleg landskaps- og visuellverknad, auka barriereeffekt, utfordringar med støy og luftkvalitet. Dette er tema som har stor betyding for eit lokalsamfunn sitt «daglegliv» og som truleg gjer det mindre attraktivt for tilflyttarar å etablere seg. Dermed vert det vanskelegare å utvikle tettstaden til eit attraktiv alternativ for busetting og handels-/næringsetablering. Sjølv om alternativ 1 vil oppfylle effektmålet om god betjening, så er det grunn til å stille spørsmål til om alternativet vil leggja til rette for *positiv næringsutvikling og utvida bu- og arbeidsmarknad* i dette området.

Begge vegalternativa går gjennom område med dyrka mark, og aktive gardsbruk. Vegalternativa vil klart medføre store konsekvensar for etablerte og aktive gardsbruk på Bokn. Alternativa vil medføre direkte arealbeslag av dyrka mark, men også av våningshus og driftsbygg. I tillegg, oppsplitting av i dag samanhengande jordbruksareal. Dette er har betyding for jordbruksdrifta og kan gjera det mindre attraktivt å investere i landbruksdrifta.

Direkte og indirekte verknad av vegprosjektet gir høg negativ verknad på bumiljø og bustadattraktivitet, både i fasen før realisering av planen og etter av ny veg er bygd. Verknaden er stor for den enkelte innbyggjar, men også for Bokna samfunnet.

- ROS

Dei fleste hendingane/risiko er relevant for begge alternativa, med unntak av jord-/flaum-/sørpeskred som berre er aktuelt for alternativ 1 og ulykke i tunnel som berre er aktuelt for alternativ 2. Statens vegvesen sin ROS rapport har vurdert at ulykke med bru og skipstrafikk er likt for begge alternativa. Kystverket sine uttalar og motsegn til alternativ 1 tilseier noko anna. ROS-analysen samsvarar såleis ikkje med faginstansen Kystverket si vurdering. Avviket er avgjerande for realisme, konsekvens av og kostnad for alternativ 1.

I drøftingar med Kystverket bør ei detaljert tryggleiksvurdering for brukryssing av Boknasundet bygd på trafikkmengd, straum, vind, skodde m.v. gjennomførast.

2 Innleiing og bakgrunn

For Bokn kommune er E39-prosjektet Bokn-Bømlafjorden viktig og ønskeleg. Kommunen ser at prosjektet er viktig for regionen, men også lokalt i kommunen. Kommunen er startpunktet lengst sør med koplingspunkt mot Rogfast, og er såleis lokalisert med ein strategisk nøkkelposisjon for heile E39-systemet.

Kommunedelplan for E39 mellom Bokn og Bømlafjorden er fordelt på tre sjølvstendige kommunedelplanar, der det er kommunestyra i Bokn, Tysvær og Sveio som skal handsame og vedta kvart sitt delstrekk av traseen. Plandokumenta plankart og føresegner er delt kommunevis, men andre fagrapportar omfattar heile vegstrekket sine konsekvensar.

Statens vegvesen har oppdraget med å utarbeida planforslaga, der hovudføremålet er å lande traséen som skal liggje til grunn for vidare arbeid med reguleringsplanen.

Plandokumenta til planarbeidet er stort og omfattande. Kommunen har difor bestilt dette notatet for å få eitt dokument som samlar konklusjonane frå fagrapportane i planarbeidet, samt ei enkel vurdering av verknadane for strekninga innanfor Bokn kommune. Dette er eit viktig grunnlag for den vidare prosessen og vedtak på kommunedelplanen som skal gjerast lokalt i kvar enkelt kommune.

Oppdraget er utført av Nordplan Stord AS i perioden juni-september 2026.

Alle plandokumenta er å finne på Statens vegvesen si nettside [her](#) og interaktivt kart som syner vegtraseane er [her](#).

2.1 Innleiing

I kommunedelplanen er det vurdert 2 ulike trasear gjennom Bokn, ein vestre og ein austre. Etter ei samla vurdering har Statens vegvesen tilrådd alternativ 1. I Bokn kommune inneber dette vestre traseval.

For kommunen er det sentrale no, at kommunedelplanen låsar vegalternativa. Det er i denne fasen av E39-prosjektet at hovudstrukturen vert sett. Bokn kommune har i sine uttalar og møte med Statens vegvesen påpeika at alternativ 1 får store negative konsekvensar lokalt og ønskjer difor alternativ 2 gjennom kommunen. Det er teknisk mogleg å realisere alternativ 2 gjennom Bokn kommune, og at traseen vidare nordover frå Frekasundet følgjer alternativ 1.

Alternativ 1 går gjennom Alvestadkroken og deler tettstaden i to, i langt større grad enn dagens E39. Det er ingen av dei andre kommunane innanfor planområdet, at ny E39 er planlagt gjennom etablerte og større bustadområde. Mellom anna er E39 lagt utanfor tettstaden Førde og ved Aksdal er alternativ 1 tilpassa i siste del av planarbeidet som m.a. vil sikre betre kopling til Aksdal og «sikre areal for bustad- og tettstadutvikling». Gjennom vidare detaljregulering kan negative verknadar i noko grad løysast gjennom optimalisering, tilpassingar og avbøtande tiltak. Dette vil likevel ikkje vera tilstrekkeleg til å unngå svært negative konsekvensar, spesielt for områda rundt Alvestadkroken.

Bokn kommunestyre har ved fleire høve vore tydeleg på at kommunen ønsker at vegen vert lagt utanom Alvestadkroken og at ny trasé gjennom kommunen må følgje alternativ 2. I uttale til planprogram skriv kommunen i 2023:

Bokn kommune vil ikkje godkjenne eit planprogram som inneber at det skal greiast ut ein vestre trase for framtidig E39 over kommunen, slik det går fram av høyringsframlegget. Dette av di eit vestre alternativ vil øydelegge eksisterande og framtidige bustadområde, samt ha øydeleggande konsekvensar for landbruk, kulturminne, natur og landskap, naturmangfald og folkehelse m.v Dette alternativet må difor takast ut av planframlegget før det vert sendt til Bokn kommune for endeleg godkjenning.

Dette var også i tråd med Statens vegvesen si eiga tilråding ved silingsprosessen. I kommunedelplanforslaget som no ligg føre er dei 2 alternative traséane, ein i vest og ein mot aust gjennom Bokn kommune vurdert opp i mot ei rekke tema. Det er også gjort ei ny vurdering for å optimalisere prosjektet. Etter den andre silingsrunden og ut i frå ei samla vurdering tilrår no Statens vegvesen at vestleg alternativ, alternativ 1, vert lagt til grunn for vidare planlegging. Statens vegvesen har som følge av kostnad, motsegn til alternativ 2 gjennom Bokn kommune.

I kommunen sitt møte med Statens vegvesen 03.06.2026 hevda Statens vegvesen at det er gjort vurdering av eit kombinasjonsalternativ. Bokn kommune har ikkje blitt framlagt denne vurderinga. Dette betyr i praksis at Statens vegvesen har utarbeida forslag til kommunedelplan, med ein trasé som Bokn kommune ikkje ønskjer og som dei finn mangelfullt vurdert. I samband med høyring av kommunedelplanen, ga kommunestyret i Bokn i april 2026 ei fylldig uttale, her utdrag:

(---) Bokn kommune finn det ikkje tilfredsstillande grunngjeve kvifor det er valt to separate traséar over Ognøy, i staden for å samordna alternativa ved Ognøysundet. Kommunen krev difor at det vert lagt fram eit fullverdige planalternativ der alternativ 2 vert ført saman med alternativ 1 ved Ognøysundet, slik at vidare trasé nordover går på vestsida av Ognøy, i samsvar med alternativ 1. Dette er særleg viktig for å ta vare på verdifull matjord og dyrka mark på austsida av øya

2.2 Bakgrunn for kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden

Statens vegvesen har utforma forslag til kommunedelplan, der ein skal fastsetje trasé for ny E39 frå Vestre Bokn til Bømlafjorden (via Tysvær og Sveio). Prosjektet er del av langsiktig mål om ferjefri E39 og redusert reisetid mellom Bergen og Stavanger. Prosjektet har tydeleg regional nytte, samstundes som Bokn kommune opplever at det er reell konflikt mellom samfunnsøkonomi og lokale negative konsekvensar.

Prosjektet har definert overordna mål og effektmål som er premiss for kommunedelplanen.

Hovudmålet er: «*Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere tidsmessig knytt nærare saman med Midthordland, og Stavanger- og Bergensområdet*».

Effektmåla er:

- *Redusere gjennomsnittleg reisetid med 25 minuttar mellom Rogfast og Bømlafjordtunnelen frå situasjonen i dag*
- *Null møteulykker og ingen drepne og hardt skadde, 80 % reduksjon i ulykkesfrekvens frå perioden 10 år før ferdigstilling*
- *Økt framkomst gjennom føreseieleg reisetid ved at 95 % reiser ikkje avvik meir enn 10 % frå forventa reisetid*
- *Vegprosjektet skal legge til rette for eit attraktivt kollektivtilbod mellom Stavanger og Bergen*
- *Vegprosjektet skal begrense negativ påverking på klima og miljø*
- *Kostnadseffektiv ressursbruk i eit levetidsperspektiv*
- *God betening av kommunane Bokn, Tysvær og Sveio for å legge til rette for positiv næringsutvikling og utvida bo- og arbeidsmarknad i regionen*

2.3 Vegstandard og alternativ trase for E39 gjennom Bokn

Statens vegvesen har arbeidd systematisk med å utvikle, optimalisere og sikre moglegheit for å bygge veglinjene. Planlegginga har handla om å finne dei veglinjene som balanserer kostnad, reisetid, omsynet til sårbar natur, verdifulle område og kor gjennomførlege løysninga er. Dette er sett i samanheng med berekraftig utvikling.

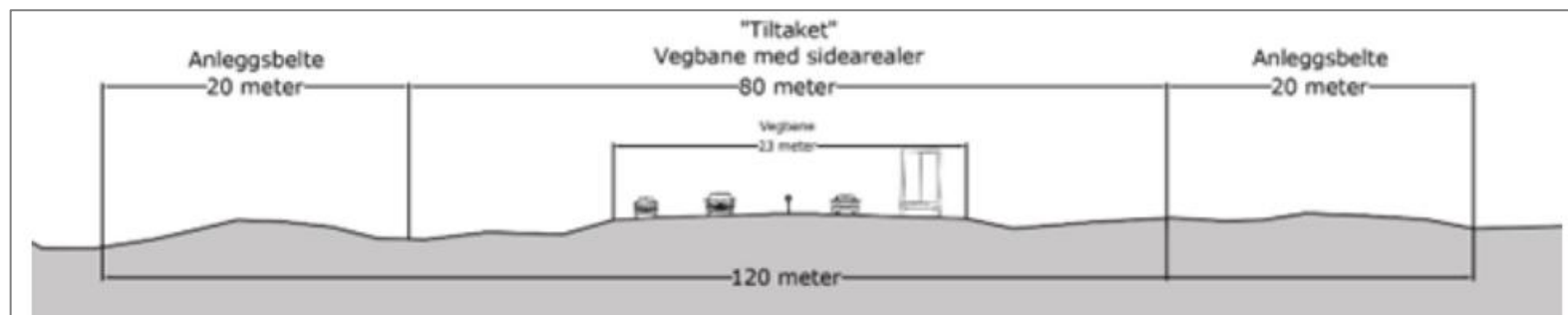
I kommunedelplanen er det to alternative veg-trasear som går gjennom heile prosjektområdet, og målet med kommunedelplanen er å fastsetje endeleg trase. Detaljar, optimalisering og tilpassingar vil verta vurdert i samband med neste planfase, reguleringsplan. I plandokumenta er to veg-trasear utgreia og konsekvensane for dei ulike fagtema, og dermed bakgrunnen for den samla tilrådinga, er gitt ut frå heile traseen sin samla verknad. I dette ligg det at Statens vegvesen har ikkje teke omsyn til at det er tale om tre sjølvstendige kommunedelplanar for det samla vegprosjektet.

Heile planområdet går gjennom kommunane Bokn, Tysvær og Sveio. Prognosar for framtidig mengde trafikk når ny E39 er etablert, rekna i ÅDT (årleg døgntrafikk 2060), er for Bokn ÅDT 16 900-17 700.

Statens vegvesen sine rapportar for ny E39 er basert på:

- Klasse for dimensjonering er H3. Dette er 4-felts belyst motorveg dimensjonert for hastigheit 110 km/t. Vegbreidd 23 meter frå skulderkant til skulderkant, og avkøyringsfri med planskilte kryss. Tunnelane for ny E39 er planlagt med to parallelle tunneløp, med to køyrefelt i kvart løp.

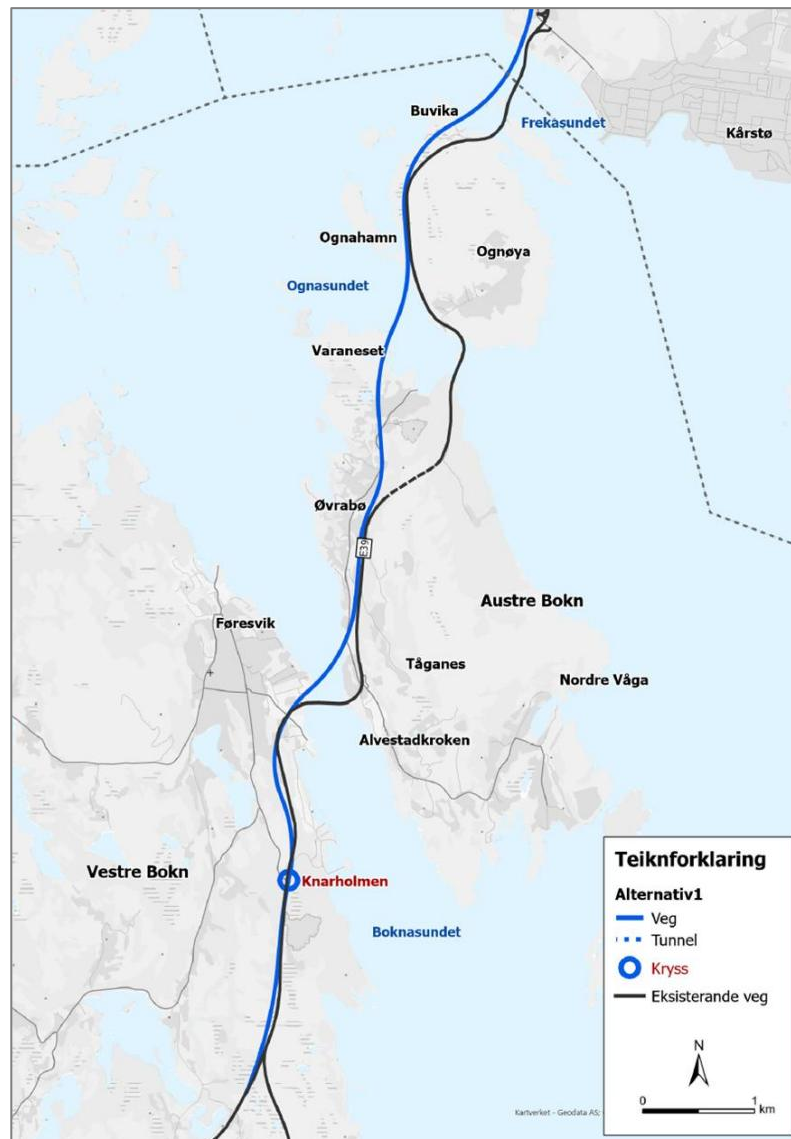
- Planområdet avsett i kommunedelplanane er 200 meter breitt. Vegtiltaket innanfor planområdet, inkludert anleggsbelte, har ei breidde på 120 meter, sjå prinsippsnitt under. Bakgrunnen for dette er å gi mogleik for optimalisering og tilpassingar i seinare reguleringsplan. I område der det er aktuelt med kryss og større omleggingar av lokalveggar er plan- og vegarealet utvida. Konsekvensane er vurdert med utgangspunkt i vegtiltaket på 120 meter breidde.



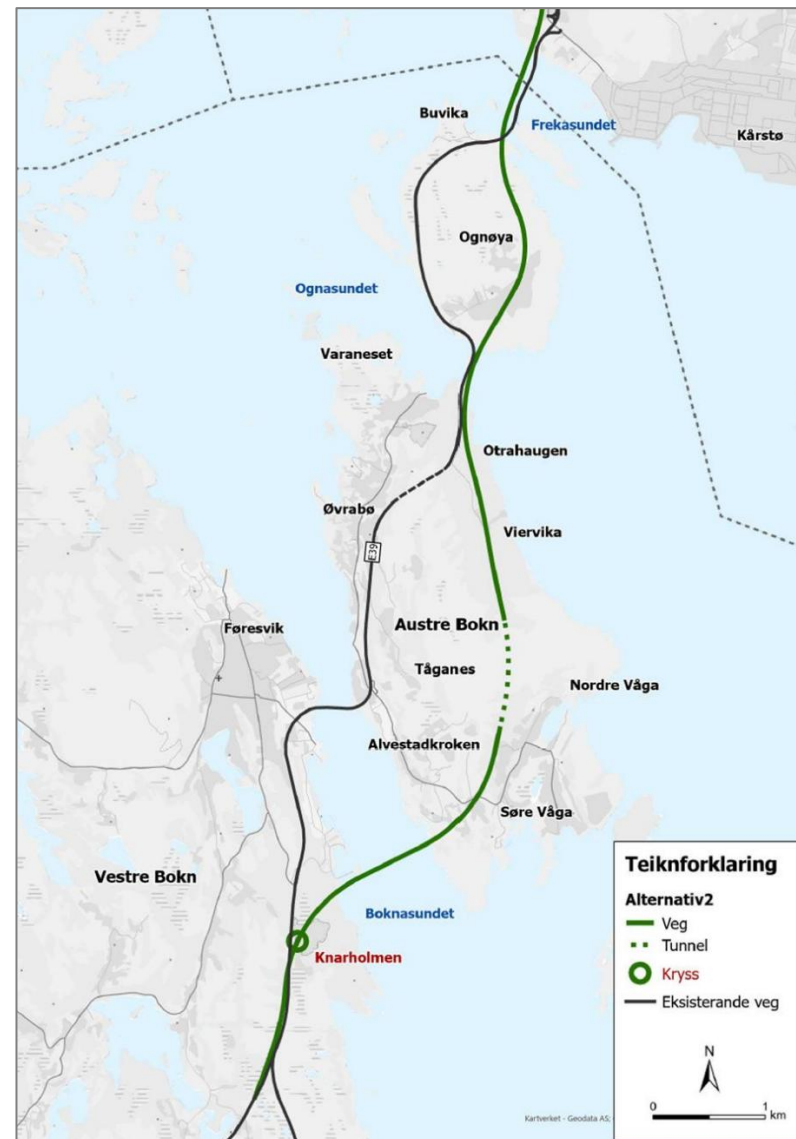
Prinsippsnitt som viser tiltaket med vegbane 23 m, tiltaket med 80 meters breidde og 20 meter breitt anleggsbelte på kvar side. Kjelde: SSV.

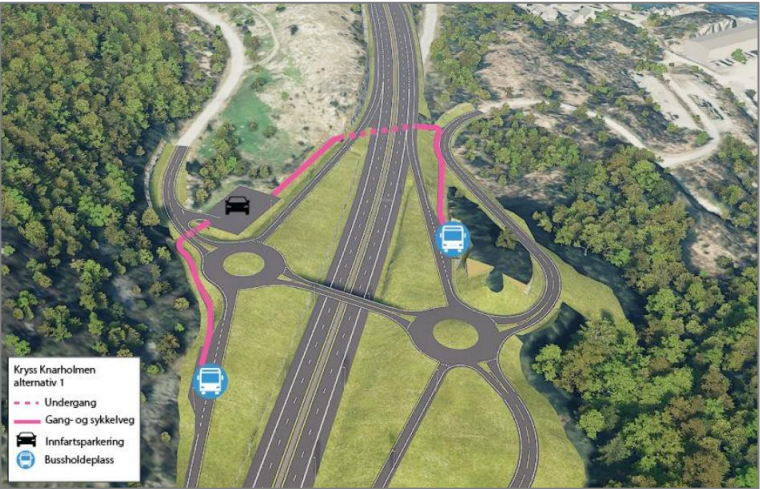
Vegalternativa / vegtrase

Alternativ 1



Alternativ 2



Tunnel	Ingen	Tunell på austsida av Austre Bokn, ca. 1000 meter.
Bru	Bru over Boknasundet på ca. 785 meter lengde og seglingshøgde 25 meter. Bru over Ognasundet på ca. 440 meter lengde og seglingshøgde 21 meter. Bru over Frekasundet på ca. 345 meter lengde og seglingshøgde 7 meter. 	Bru over Boknasundet på ca. 1055 meter lengde og seglingshøgde 25 meter. Bru over Ognasundet på ca. 515 meter lengde og seglingshøgde 21 meter. Bru over Frekasundet på ca. 300 meter lengde og seglingshøgde 7 meter. 
Tal kyss	Eitt kryss ved Knarholmen  Kryss Knarholmen alternativ 1 - - - - - Undergang — Gang- og sykkelveg - Innfartsparkering - Bussholdeplass	Eitt kryss ved Knarholmen  Kryss Knarholmen alternativ 2 - - - - - Undergang — Gang- og sykkelveg - Innfartsparkering - Bussholdeplass

2.4 Oppsummering av resultat i Statens vegvesen sine delrapportar

Dei fleste fagrapportane Statens vegvesen har fått utarbeida viser konsekvensar for dei ulike alternativa i dei ulike kommunane, men konklusjonen er gitt ut frå heile strekket sin samla konsekvens for kvart enkelt fagtema.

I rapporten her er det valt å fokusere på og samle verknadar for Bokn kommune spesifikt, der det er mogleg. Det er gjennomført ei oppsummering og analysar av eit utval av fagtema vist i tabellen under. Sjå vedlegg 1 for utfyllande informasjon frå dei ulike delrapportane. For å trekke ut oppsummering og resultat frå delrapportane er AI (M365 Copilot) nytta, i tillegg til gjennomgang av rapportane manuelt for kvalitetssikring.

Utgreiingane i planarbeidet til Statens vegvesen er sett i forhold til eit referansealternativ, 0-alternativ. Referansesituasjonen er samanlikningsgrunnlaget for å vurdere om vegalternativa vil få positiv/nøytral/negativ verknad. Referansesituasjonen utgjer situasjonen dersom ny E39 ikkje vert realisert og der vedteke reguleringsplanar kan realiserast.

For fleire av fagtema er forskjellane avgrensa, men samstundes konkluderer rapportane med kva alternativ som er best. Eit forenkla samandrag for Bokn kommune viser at begge alternativa gir betre trafikale og tryggleiksmessige forhold enn referansesituasjonen. Vidare at alternativ 2 er betre enn alternativ 1 for dei fleste ikkje-prisgitte konsekvensar, og alternativ 1 er betre enn alternativ 2 for prisgitte konsekvensar.

- Alternativ 1 er beste alternativ for 3 fagtema: Prisgitte konsekvensar. Naturmangfald og myr. Klimagass
- Alternativ 2 er beste alternativ for 8 fagtema: Friluftsliv. Kulturarv. Landskapsbilde. Naturressursar. Folkehelse. Forureining, støy. Forureining, luftkvalitet. Arealbruksendringar, lokale og regionale verknadar
- Alternativa er likt vektet for 3 fagtema: Trafikale verknadar. Trafikktryggleik. ROS-analyse

Fagtema (kjelde: Statens vegvesen)	Samandrag konklusjon	Beste vegalternativ
Samlerapport for prisgitte konsekvensar (kjelde: B11877o01_A-Samlerapport for prissatte konsekvenser.pdf)	Utbygging av ny E39 mellom Bokn og Bømlafjorden vil gi tydeleg samfunnsøkonomiske verknader for Bokn kommune, først og fremst gjennom reduserte reisetider, betre framkome og auka trafikksikkerheit. Begge alternativa gir store positive verknader for trafikantar, med om lag 21–22 minutt kortare reisetid for lette køyretøy og tilsvarande reduksjon også for tungtransport. Dette gir ein svært stor trafikanntytte, som er den viktigaste nytte-komponenten i analysen. Samstundes gir tiltaket ein klar reduksjon i talet på trafikkulykker, ein vesentleg betre trafikksikkerheit og positive effektar for støy og lokal luftkvalitet samanlikna med referansesituasjonen. Det er berre gjennomført analysar av verknaden for heile vegstrekninga/prosjektet. Samanstillinga syner ein forskjell på netto nytte mellom alternativa på ca. 3,5 milliardar kroner. Den samla samfunnsøkonomiske analysen viser klare skilnader mellom	1

	alternativa i heile planområdet. Alternativ 1 gir positiv netto nytte, medan alternativ 2 gir negativ netto nytte.	
Naturmangfold og myr (Kjelde: B11877o01_A-Fagrapport_naturmangfold.pdf og B11877o01_A-Hensyn til myr i kommunedelplanarbeidet E39 BoknBømlafjorden.pdf)	Alternativ 1 kjem samla sett noko betre ut enn alternativ 2 i Bokn kommune, mellom anna fordi alternativet i større grad følgjer eksisterande E39 og gir noko mindre arealbeslag av kystlynghei og myr. Alternativ 2 gir fleire delområde med svært høg konfliktgrad og større samla belastning på naturmangfoldet. Skilnaden mellom alternativa er likevel liten, og begge representerer eit betydeleg inngrep i naturmiljøet i kommunen.	1
Klimagass (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport klimagass.pdf)	For Bokn kommune vil ny E39 medføre auka klimagassutslepp samanlikna med referansesituasjonen, særleg knytt til trafikk over vegens levetid, men òg frå bygging og arealbruksendringar. Alternativ 2 har om lag 20 % høgare klimagassutslepp enn alternativ 1. Årsaka til dette er lengre vegstrekning, større omfang av tunnel og bru (meir materialintensivt), samt større inngrep i karbonrike areal, særleg myr. Alternativ 2 gir gjennomgåande høgare utslepp enn alternativ 1, mellom anna som følgje av større omfang av tunnel, bru og inngrep i karbonrike areal. Alternativ 1 kjem dermed best ut for tema klimagass, men begge alternativa gir samla sett negative klimakonsekvensar.	1
Friluftsliv (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport friluftsliv_by og bygdeliv.pdf)	Samla sett vil ny E39 føre til betydeleg negativ påverknad på friluftsliv og bygdeliv i Bokn kommune gjennom arealbeslag, barriereeffekt og redusert opplevingskvalitet. Samstundes gir redusert trafikk på eksisterande veg positive verknader for nærmiljø. Særleg inngrep i høgverdiområde og barrierar for ferdsel bidreg til negative konsekvensar, medan redusert trafikk på eksisterande veg gir lokale gevinstar. Alternativ 2 gir færre konflikstar i Bokn og ingen delområde med alvorleg konsekvensgrad. Sjølv om det framleis er fleire område med noko til vesentleg negativ påverknad, er konsekvensane samla lågare. Alternativet gir dessutan fleire lokale forbetringar knytt til betre lydmiljø og funksjon for enkelte nærmiljøområde. Samla er alternativ 2 vurdert å komme betre ut enn alternativ 1.	2
Kulturarv (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport kulturarv.pdf)	For Bokn kommune fører ny E39 til store negative konsekvensar for kulturarv, med fleire konflikstar i verdifulle kulturmiljø og direkte inngrep i kulturminne. Alternativ 1 gir flest og størst konflikstar, medan alternativ 2 har noko færre og kjem best ut, men begge alternativa inneber samla sett stor negativ påverknad på kulturarven.	2

Landskapsbilde (Kjelde: B11877o01_A-Fagrapport landskapsbilete.pdf og B11877o01_A-Fagrapport landskapsbilete_vedlegg 10.2.pdf)	I Bokn kommune har landskapsbiletet gjennomgåande høg verdi og stor sårbarheit for inngrep. Begge utbyggingsalternativa for E39 medfører svært stor negativ konsekvens, med omfattande dominans i skala, fragmentering og visuell påverknad i opne kyst- og øylandskap. Alternativ 1 gir flest alvorlege konflikthar og er samla sett vurdert som dårlegast, medan alternativ 2 er noko betre, men framleis med svært store negative konsekvensar.	2
Naturressursar (Kjelde: B11877o01_A-Fagrapport naturressursar.pdf)	Samla sett fører tiltaket til vesentleg samla belastning på naturressursane i kommunen, særleg for jordbruket der oppdeling og redusert driftsgrunnlag er dei viktigaste effektane. Alternativ 2 kjem totalt sett noko betre ut enn alternativ 1, men skilnaden er avgrensa, og begge alternativa inneber store negative konsekvensar for ressursgrunnlaget i kommunen.	2
Folkehelse (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport Folkehelse.pdf)	Fordelinga av konsekvensgrad for folkehelse i Bokn kommune viser at begge alternativ gir store positive effektar knytt til framkome og trafikksikkerheit. Samtidig gir alternativa negative konsekvensar lokalt, særleg for bumiljø, rekreasjon og planskugge. Alternativ 1 har størst negativ påverknad, medan alternativ 2 gir færre konflikthar og kjem samla sett betre ut for folkehelse i Bokn kommune.	2
Forureining, støy (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport støy.pdf og Fagrapport Støy Vedlegg 10.2)	For Bokn kommune medfører ny E39 ei klar betring i støysituasjonen samanlikna med dagens E39-trase og framtidig situasjon utan tiltak. Begge alternativ gir vesentleg reduksjon i talet på støyutsette bustader og personar. Alternativ 2 gir størst lokal reduksjon i støybelastning, men skilnaden mellom alternativa er samla sett liten, og begge gir positiv effekt for støyforholda i kommunen.	2
Forureining, luftkvalitet (Kjelde: B11877o01_A-Fagrapport lokal luftforurensning.pdf og Fagrapport Lokal luftforurensing Vedlegg 1-3)	Luftkvalitet kan ha potensiell påverknad for helse (luftvegar, hjarte/kar), samt bumiljø og uteopphald. Rød sone er vurdert som ueigna for bustader og sårbare bruksformål, medan gul sone krev nærare vurdering og tiltak. I Bokn kommune vil ny E39 gi endringar i lokal luftkvalitet, særleg knytt til svevestøv langs ny vegtrasé. Alternativ 1 medfører auka eksponering for bebuarar og meir utbreidd gul og rød sone, medan alternativ 2 gir ein klar reduksjon i eksponering og kjem best ut for lokal luftforureining. På bakgrunn av dette blir alternativ 2 vurdert som det mest fordelaktige alternativet for luftkvalitet i Bokn kommune.	2
Arealbruksendringar, lokale og regionale verknadar	Samla sett vil ny E39 gi auka bustad- og næringsattraktivitet i Bokn kommune, driven av betre regional tilgjenge. Likevel medfører tiltaket negative lokale konsekvensar i enkelte bumiljø, særleg knytt til barriereeffekt og arealinngrep. Ved direkte samanlikning framstår	2

(kjelde: B11877o01_A-Fagrapport arealbruksendringer lokale og regionale virkninger.pdf)	alternativ 2 som det beste for Bokn, med færre negative konsekvensar for eksisterande bumiljø og betre samla utviklingsmoglegheiter for bustader og næring lokalt.	
Trafikale verknadar (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport trafikale virkninger.pdf)	For Bokn kommune gir ny E39 svært store positive trafikale verknadar i form av betydeleg redusert reisetid, betre framkome og kraftig reduksjon i trafikk på dagens E39. Trafikken blir i stor grad flytta over på ny veg med høgare standard, noko som gir betre trafikksikkerheit og lokalmiljø. Samstundes medfører tiltaket auka trafikkarbeid og fleire reiser. Skilnadene mellom alternativa er små.	Likt
Trafikktryggleik (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport trafikksikkerhet.pdf)	Begge gir vesentleg redusert ulykkesrisiko samanlikna med referansesituasjonen, og forskjellen i tal ulykker og skadde er marginal. Skilnadene mellom alternativa er små. Alternativ 1 har noko kortare veglengde, som gir ein liten positiv effekt, medan alternativ 2 har noko større trafikkarbeid, men gir samstundes betre avlasting av lokalvegnettet enkelte stader. Samla sett vil ny E39 føre til ein stor positiv konsekvens for trafikksikkerheita i Bokn kommune, med tydeleg reduksjon i talet på ulykker, drepne og skadde samanlikna med referansesituasjonen.	Likt
ROS-analyse (kjelde: B11877o01_A-Fagrapport ROS.pdf)	For Bokn kommune viser ROS-analysen at begge alternativ for ny E39 medfører fleire risikoforhold knytt til naturfarar, infrastruktur og trafikk, mellom anna skred, flaum, stormflo, gassrørleidningar og bruer. Alternativ 2 har i tillegg risiko knytt til tunnel. Det er ikkje identifisert vesentlege skilnader mellom alternativa som har avgjerande betydning for samfunnssikkerheita, og samla sett er risikoen vurdert som handterbar gjennom vidare planlegging og avbøtande tiltak.	Likt

3 Verknader for Bokn kommune

3.1 Verknader av planskugge

Direkte og indirekte verknad av vegprosjektet gir høg negativ verknad på bumiljø og bustadattraktivitet, både i fasen før realisering av planen og etter av ny veg er bygd. Verknaden er stor for den enkelte innbyggjar, men også for Boknasamfunnet.

Etablering av ny E39 vil få verknader for bygningar og eigendomar som ligg innanfor plangrensa. Fram til godkjent reguleringsplan vil desse ligge med sterke restriksjonar for nye tiltak. Dette vert kalla planskugge, og vil i praksis bety bandlegging. Når det føreligg ein godkjent reguleringsplan for E39, vil grunneigar kunne krevje innløyning av eigedomen, men mange ønskjer å vente til prosjektet faktisk skal gjennomførast. Dette kan ta lang tid og i mellomtida vil situasjonen gjere det svært uføreseieleg for grunneigarar og busette innanfor området.

Alternativ 1 medfører at stor andel av innbyggjarane i kommunen sine bustadhus (ca. 10%), bustadhus (ca. 40 stk.) og mange eigendomar vil ligge i planskugge i Bokn kommune. Føresvik og Alvestadkroken er dei tettast befolka områda i kommunen og det området der kommunen ønskjer å satse på vidare vekst. Den overordna målsettinga i kommuneplanen sin samfunnsdel er å konsentrere utbygging rundt Føresvik og i aksa sørover mot Alvestadkroken.

Alternativ 1 går gjennom Alvestadkroken og deler tettstaden i to, i langt større grad enn dagens E39. Det er ingen av dei andre kommunane innanfor planområdet, at ny E39 er planlagt gjennom etablerte og større bustadområde. Verknaden av alternativ 1 vil medføre store tiltak i og ved etablert bustadfelt, fleire hus må fjernast og ny vegtrase vil splitte Alvestadkroken ytterlegare. Samstundes vil nærliggjande bustadar og bustadar Føresvik bli indirekte påverka ved vesentleg landskaps- og visuellverknad, auka barriereeffekt, utfordringar med støy og luftkvalitet. Dette er tema som har stor betyding for eit lokalsamfunn og som truleg gjer det mindre attraktivt for tilflyttarar å etablere seg. Dermed vert det vanskelegare å utvikle tettstaden til eit attraktiv alternativ for busetting og handels-/næringsetablering.

3.1.1 Generelle konsekvensar for areal/eigendomar i planskugge

Når veganlegget er realisert vil ny E39 påverke Bokn kommune sin attraktivitet som bustadkommune. Perioden fram til reguleringsplan og realisering av prosjektet kan vera lang og i større grad ha negative effektar lokalt og for Bokn kommune. Spesielt negativt vil det vera for areal og eigendomar som ligg innanfor vegtraseen omfatta av planskugge fram til endeleg trasé er fastsett gjennom reguleringsplan. Planskugge kan medføre uvisse knytt til framtida til eigedomen som påverkar framtidig arealbruk, gir redusert investeringsvilje, kan utsette utviklingstiltak og påverkar opplevd bukvalitet.

Det finns ei rekke eksempel frå ulike deler av landet der investeringar og utvikling vert sett på vent i påvente av realisering av større veg- og jernbaneprosjekt. [nrk.no](#) hadde i mai 2026 ein artikkel som belyste kva dette betyr for enkeltpersonar innanfor bandleggingssonene, men også for utvikling av kommunane. Det er individuelt korleis ein som privatperson vil oppleve det at eigedom eller hus ligg i planskugge. Kulepunkta under viser til generelle verknadar/oppleving av dette:

- Eigar veit ikkje om huset, heile eller deler av eigedomen vert råka av vegutbygginga.
- Langvarig usikkerheit kan påverke trivsel og opplevd tryggleik for dei som bur i området.
- Mange vel å utsetje bygging, tilbygg, oppgradering eller sal av eigedom så lenge framtidig situasjon er uavklart.
- Uvisse rundt framtidig vegtrasé kan gjere eigedomar mindre attraktive i marknaden. Kjøparar kan vere tilbakehaldne når eigedomen ligg innanfor ein mogleg vegkorridor.
- Avgrensa utviklingsmoglegheiter ved at kommunen kan verte meir varsam med å godkjenne ny utbygging innanfor planområdet før traséen er endeleg avklart.

Nye store vegprosjektet vil heilt klart ha stor innverknad på bumiljøet og bustadattraktivitet for dei berørte eigedomane/innbyggjarane. I tillegg, vil nærliggjande bustadar og samfunnet også bli påverka. Attraktiviteten vil verta redusert og påverka av å ha bustad i nærleik/tett på eit stort samferdselsprosjekt med visuell verknad, barriereeffekt og ev. påverknad av støy og støv.

3.1.2 Statens vegvesen si vurdering av planskugge

I Statens vegvesen sin fagrapporten Arealbruksendringar er det i oppsummeringa vist til følgjande:

«Begge alternativer bidrar positivt til bostedsattraktivitet og næringsattraktivitet, både i de tre kommunene vegen planlegges i og i de andre kommunene på Haugalandet. I valget mellom de to planalternativene fremstår hensynet til bostedsattraktiviteten i eksisterende bomiljøer som viktigst. De to vegalternativene gir både positive og negative virkninger på bostedsattraktiviteten på flere steder langs strekningen. Rapporten konkluderer ikke med hvilket av de to alternativene som samlet sett er mest fordelaktig for bostedsattraktivitet og næringsattraktivitet i de tre kommunene. For å kunne gjøre en slik vurdering, ville det vært nødvendig å vekte de tre stedene opp mot hverandre. Men utredningen gir ikke et faglig grunnlag for en slik vekting».

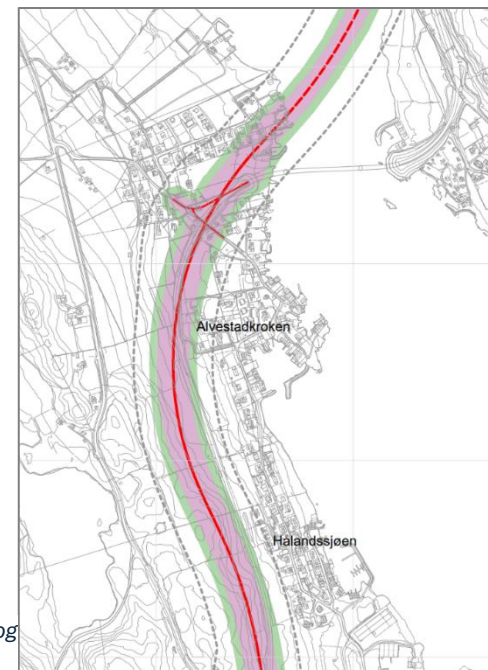
Statens vegvesen sin rapport peikar vidare på at begge alternativa bidrar positivt til bustadattraktivitet og næringsattraktivitet, og at i valet mellom dei to planalternativa framstår omsynet til bustadattraktiviteten i eksisterande bumiljø som viktigast. Samstundes kjem det tydeleg fram at for Bokn kommune og Alvestadkroken er alternativ 2 det beste alternativet.

For alternativ 1 vil det i følgje fagrapport Folkehelse vera om lag 14 bustader/fritidsbustader som ligg i planskuggen, medan det for alternativ 2 vil gjelde ein fritidsbustad. I tillegg kjem dei som ligg i planområdet på Austre Bokn, der det går fram av fagrapporten at det er 4 bustader som må fråflyttast. Utdrag frå Statens vegvesen sin rapport Folkehelse:

«Planskuggen - usikkerhet knyttet til plangjennomføring:

Hvis alternativ 1 blir vedtatt i kommunedelplanen blir omkring 14 boliger/fritidsboliger i Bokn kommune liggende innenfor den vedtatte korridoren. Boligene ligger på Alvestadkroken og Øvrabø. Hvis alternativ 1 velges vil disse boligene være i en «planskugge» fram til vedtak av reguleringsplan.

Alternativ 2 beslaglegger ingen boliger, men en fritidsbolig i Bokn kommune. I tillegg til de som kan bli direkte påvirket ved erverv av boliger eller fritidsboliger, er det eiendommer som blir berørt av arealbeslag. Et forestående grunnerv kan også beslaglegge areal knyttet til landbruket og ha konsekvenser for driften av landbrukseiendommer. Disse vil også være i en «planskugge» fram til vedtak av reguleringsplan».



Utklipp fra vedlegg: Temakart – tiltaksområde- og anleggsbelte. kjelde: SSV

3.1.3 Kva føringar er knytt til planskugge for kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden?

I plankartet til kommunedelplanen er arealføremåla frå kommune-plan Bokn 2024-2036 vidareført. Føresegna 1.4 i kommunedelplan for E39 avgrensar kva tiltak innanfor planområdet som er tillatt, og dermed kva som ikkje er tillatt utan søknad om dispensasjon. Kommunedelplanen vil vera gjeldande fram til den enten vert detaljregulert eller oppheva av andre årsaker.

Bakgrunnen for føresegna er å unngå oppføring av nye tiltak som kan komme i konflikt med framtidig regulering og bygging av ny E39. Sona er i utgangspunktet sett 100 meter frå planlagd veglinje, dvs. i hovudsak i plangrensa.

1.4 Byggegrenser, funksjonskrav mm. (pbl § 11–9, nr. 5)

1.4.1 Byggegrenser (pbl § 11–9, nr. 5)

Byggegrense for ny E39 er avsett i plankartet. Byggegrensa er sett til 100 meter frå planlagt senterlinje ny veg, dersom ikkje anna er vist i plankartet.

Innanfor byggegrensa er det ikkje tillate å etablere nye tiltak med unntak av mindre tiltak på bygd eigedom i samsvar med reglane i pbl § 20-5.

Retningslinjer:

Søknad om dispensasjon for alle tiltak innanfor byggegrense, som ikkje fell innanfor pbl § 20-5 sendes frå kommunen til Statens vegvesen for uttale jf. pbl §§ 19-1 og 21-5.

Utsnitt føresegner til kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden, kjelde SSV

Føresegn 1.4 stoppar utvikling av ubygde eigedomar, bygging av nye bueiningar og andre større tiltak på bygde eigedomar, samt regulering av nye bustadfelt innanfor planområdet.

Føresegn 1.4 gir at nye tiltak må ha dispensasjon frå kommunedelplanen, med unntak av mindre tiltak på bygd eigedom i samsvar med reglane i [pbl § 20-5](#), *Tiltak som er unntatt frå søknadsplikt*. Dette inneber at bygde eigedomar kan ha ei naturleg utvikling knytt til mindre tiltak utan å søke om dispensasjon. Eit typisk døme er bygging av ny garasje eller uthus på bygd bustadeigedom. Vilkåret er at arealføremål og føresegnar i kommuneplan Bokn 2024-2036 opnar for slike tiltak.

Føresegna 4.1 er rimeleg ut frå vegprosjektet sitt perspektiv og forutsigbarheit i vidare planlegging. Ny utbygging i sona kan medføre auka kostnader for prosjektet pga. verdiauke på etablerte eigedomar eller krav til ytterlegare avbøtande tiltak for t.d. støyskjerming. I tillegg kan grunnlaget for framtidig utbyggingsområde endre seg vesentleg når reguleringsplan for prosjektet vert realisert.

§ 20-5. Tiltak som er unntatt frå søknadsplikt

For følgende tiltak som nevnt i § 20-1, er søknad og tillatelse ikke nødvendig dersom disse er i samsvar med plan:

- a. mindre frittliggende bygning som oppføres på bebygd eiendom, og som ikke kan brukes til beboelse
- b. frittliggende bygning som er større enn bygninger som nevnt i bokstav a, som oppføres på bebygd eiendom, og som verken skal brukes til beboelse eller annet varig opphold, og som ikke underbygges med kjeller
- c. mindre frittliggende byggverk knyttet til drift av jordbruks-, skogbruks- og reindriftsområder
- d. mindre tiltak i eksisterende byggverk
- e. mindre tiltak utendørs
- f. fasadeendring som ikke fører til at bygningens karakter endres, samt tilbakeføring av fasade til tidligere dokumentert utførelse
- g. andre mindre tiltak som kommunen finner grunn til å frita fra søknadsplikten

Utsnitt føresegn til kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden, kjelde: Statens vegvesen

3.1.4 Lokale verknadar

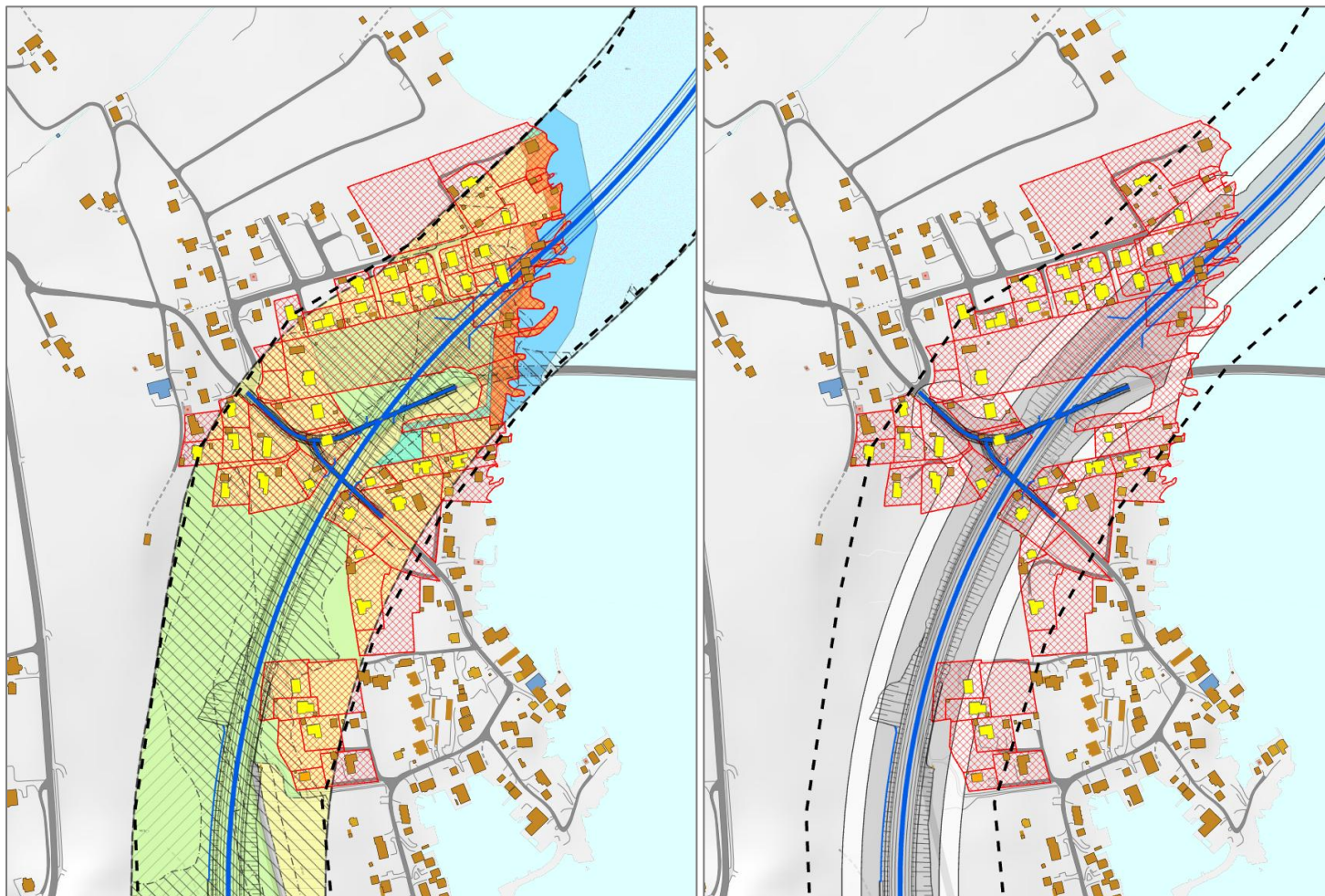
Etablering av ny E39 vil få verknader for bygningar og eigedomar som ligg innanfor plangrensa. Fram til godkjent reguleringsplan vil desse ligge med sterke restriksjonar for nye tiltak. Dette vert kalla planskugge og vil i praksis betyr bandlegging. Når det føreligg ein godkjent reguleringsplan for E39, vil grunneigar kunne krevje innløyning av eigedomen, men mange ønskjer å vente til prosjektet faktisk skal gjennomførast.

Utan framdrift i prosjektet vil areal omfatta av planskuggen kunne hemme utviklinga i mange år framover. I tillegg til at det er ei stor psykisk belastning for innbyggjarar som har hus, heim og driftsgrunnlag innanfor sona. Det er særleg stor usikkerheit og negative konsekvensar for bumiljø i Alvestadkroken dersom ikkje veglinja vert meir låst og detaljert enn den er i kommunedelplanen.

Me meiner at eigedomane som vert liggjande i planskuggen, må vera alle eigedomane som ligg innafor planområdet. Dette fordi avgrensinga av dette fell saman med byggegrensene, og at eigedomar innafor byggegrensa får restriksjonar ut frå planføresegnene, jf. føresegn 4.1. Denne tolkinga gir at tala i fagrapportane frå Statens vegvesen er for lågt.

For alternativ 1 er talet på bustader som ligg innafor plangrensa ved Alvestadkroken i overkant av 30 bustadar. I tillegg er det fleire ubygde bustadtomter som ligg innanfor plangrensa, ca. 10 stk. (referert til ubygde eigedomar med bustadføremål i KDP E39). Av desse er det om lag 20 bustadar som ligg innanfor det Statens vegvesen har kalla for anleggsbelte og tiltaksområde. Denne sona råkar to ubygde bustadtomter. Sjå figurar på neste side. I Hålandssjøen er det tre bygde bustadeigedomar som ligg innanfor planområdet, men etablerte bygg ligg i hovudsak utanfor planområdet. På Austre Bokn er det opp mot 10 bustadhus og to hytter som ligg innanfor planområdet, og ca. seks bustadar og to hytter som ligg innanfor det Statens vegvesen har kalla for anleggsbelte og tiltaksområde.

Samla for alternativ 1 er det opp mot 40 bustadar og 10 ubygde bustadtomtar i kommunen som ligg innanfor plangrensa, og som vil få avgrensa handlingsrom for utvikling. Ikkje minst gjeld dette stor usikkerheit om huset vert direkte råka av veganlegget eller ikkje. I tillegg til dette er det enda fleire bustadar som vil få ein vesentleg negativ visuell verknad av veganlegget ved brukryssinga. Dette vil spele inn på husa sin marknadsverdi og kan gjera det utfordrande å få selt bustaden.



Bilde til venstre: Illustrasjon av eigedomar (rød skravur) og bustadar (gule bygg) som ligg innanfor plangrensa. Desse må forholde seg til rammar i føresegn 4.1. Bakgrunn er trase og plankart for vegalternativ 1. Bilde til høgre: Illustrasjon av eigedom.

3.2 Verknader for landskap, identitet, bumiljø og bustadattraktivitet

Direkte og indirekte verknad av vegprosjektet gir høg negativ verknad på bumiljø og bustadattraktivitet, både i fasen før realisering av planen og etter av ny veg er bygd. Verknaden er stor for den enkelte innbyggjar, men også for Boknasamfunnet.

Alternativ 1 går gjennom Alvestadkroken og deler tettstaden i to, i langt større grad enn dagens E39. Det er ingen av dei andre kommunane innanfor planområdet, at ny E39 er planlagt gjennom etablerte og større bustadområde. Verknaden av alternativ 1 vil medføre store tiltak i og ved etablert bustadfelt, fleire hus må fjernast og ny vegtrase vil splitte Alvestadkroken ytterlegare. Samstundes vil nærliggjande bustadar og bustadar Føresvik bli indirekte påverka ved vesentleg landskaps- og visuellverknad, auka barriereeffekt, utfordringar med støy og luftkvalitet. Dette er tema som har stor betyding for eit lokalsamfunn sitt «daglegliv» og som truleg gjer det mindre attraktivt for tilflyttarar å etablere seg. Dermed vert det vanskelegare å utvikle tettstaden til eit attraktiv alternativ for busetting og handels-/næringsetablering.

I [TØI-rapport 2125/2025 Boligmarkedshensyn i planlegging av transportinfrastruktur](#) står det m.a.

Transportinvesteringer kan gi virkninger på boligmarkedet direkte gjennom frigjøring eller beslaglegning av areal som muliggjør eller begrenser boligutbygging, indirekte gjennom endret reisetid og tilgjengelighet som kan gi regionforstørring og utvidelse av boligmarksregionen, og indirekte gjennom endret attraktivitet som kan aktualisere utbygging av planlagte boligområder, utløse at nye områder planlegges til boligformål eller utløse omdisponering av eksisterende utbyggingsområder, for eksempel fra næring til bolig. Disse endringene kan gi virkninger på boligmarkedet ved å påvirke bosettingsmønstre, tilgangen til boliger, boligsammensetningen, boligprisutvikling og boligprisforskjeller, som igjen påvirker etableringsmuligheter for førstegangsetablerere, lavinntektsgrupper og andre i ulike geografiske områder.

I rapporten er det studert 16 case knytt til statlege og regionale transportinvesteringar, derav 6 konsekvensutgreiingar som del av eller i forkant av arealplan. Ein del av studiet viser at effekt av ulike konsept/alternativ på bustadmarknaden, busettingsmønstre, tilgang på bustadar, samansetning av bustadar, utvikling og forskjellar av bustadprisar, samt etableringsmoglegheit for ulike grupper i liten grad er analysert. Dei viser også til at det ikkje vert drøfta kva trafikk, støy, luftforureining og barrierar har å sei for bustadmarknaden. Medan reisetid og auka kapasitet ofte er ein del av effektmålet i analysane i arealplanane. Desse forholda har stor tyding for lokalsamfunnet, «trivselen og dagleglivet i bygda».

Forholda som TØI sin rapport peiker på manglar i mange samferdselsprosjekt, også for KDP E30 Bokn – Bømlafjorden. For Bokn kommune er verknaden av ny E39 alternativ 1 klart stort for etablert bustadfelt, Alvestadkroken, som i hovudsak består av einebustadar. I tillegg er det store indirekte verknadar av innbyggjarane si oppleving av vegprosjektet, som har stor negativ innverknad på Bokn si historie og identitet knytt til Boknasundet. Arealreserven, jf. kapittel 3.4.1 er relativt høg i Føresvik sentrum. Her er ein stor del av framtidige bustadar konsentrerte einingar/leilegheiter (t.d. utvikling av Holmen), og tilgang til romslege einebustadar er noko avgrensa. Ny bygging er kostbart vs. kjøp av etablerte bueiningar. Det er for mange, spesielt for

førstegangskjøparar og låginntektsgrupper, vanskeleg å ha tilstrekkeleg kapital til å kjøpe seg inn i nybygg, slik tilgangen på nye einingar i Føresvik vil i stor grad vera. For bueiningar i Alvestadkroken vil truleg både marknadsverdi og attraktivitet verta redusert pga. E39 alternativ 1. Dette kan gi moglegheiter for dei med mindre midlar å komme inn på bustadmarknaden, noko som er positivt. Samstundes kan låg marknadsverdi føre til at enkelte vil vegre seg for å gå inn i bustadmarkedet i Bokn med tanke på eventuelt vidaresal og ein kan få ein negativ spiral der det vert mindre attraktivt å busette seg i Bokn for dei som har midlar til å velje bustadkommune.

3.2.1 Lokale verknadar for tenester og usikkerheit /uro

Eit prosjekt av denne storleiken vil føre med seg fleire periodar med uro og usikkerheit for innbyggjarar og lokalsamfunnet. Dette vil for mange få tyding for trivsel som igjen kan påverke dagleglivet. Det er store forskjellar på korleis folk opplever og reagerer på slik uro/usikkerheit, og difor vanskeleg å kvantifisere.

Arbeid med store samferdselsprosjekt tek ofte fleire 10-år, frå fase val av konsept og undersøking/siling av alternativ, planfase (kommunedelplan og reguleringsplan) og bygge-/anleggsfase. Kvar av dei ulike fasane inneber ei usikkerheit som kan skape uro i lokalsamfunnet og påverke den enkelt sitt daglegliv. Dei ulike fasane bør riggast opp og krev ulik tilnærming frå kommunen si side.

- Val av trase
Perioden fram til vedtak av kommunedelplan som vel vegtrase. Usikkerheita og uroa i denne fasen er knytt til kva vegalternativ som vert valt. Godt og grundig kunnskapsgrunnlag for valet må liggje føre.
- Reguleringsplan og detaljering
I perioden mellom vedtak av kommunedelplanen og vedtak på reguleringsplan må kommunen rigge seg for reguleringsplanfasen. Det er viktig at kommunen i denne fasen medverkar til løysingar og avbøtande tiltak for å redusere negative verknadar og i størst mogleg grad ta i vare innbyggjarane sine behov. Det er grunn til å tru at i perioden fram til og med vedtak på reguleringsplanen er uroa i hovudsak knytt til restriksjonar til kva kan gjennomførast av tiltak på den enkelte sin eigedom, samt kva tid det er mogleg å få utløyst og avklara situasjonen for den enkelte sin eigedom. Kommunen bør i denne perioden leggje til rette for og byggje opp under nye bustadfelt som kan *erstatte* ein bustadar som vert direkte råka av vegprosjektet.
- Gjennomføring
Perioden mellom vedtak av reguleringsplan og bygg-/anleggsperiode kan og vil truleg vare i fleire år. Sjølv utbygginga vil også ta mange år. Bygg- og anleggsperioden vil innebere ein lokal belastning med m.a. tungtransport, støy og lokale omkøyringar. Dette vil ha sterk innverknad på dagleglivet for innbyggjarane. Det vil truleg også vera mindre attraktivt for nye innbyggjarar å flytte til kommunen i denne perioden då dette er ein periode med direkte innverknad på dagleglivet og mobilitet.

Kva dei ulike fasane har å bety for kommunen sine tenester som t.d. skule/barnehage, er vanskeleg å forutsjå. Dei kommunale tenestene ligg i stor grad i Føresvik, og vert ikkje direkte råka av vegprosjektet. Mange kan verta påverka på grunn av trafikkomleggingar og stengde vegar, men gjennom god planlegging i reguleringsplan og byggefasen vil dette kunne takast i vare på ein tilfredsstillande måte. Dette gjeld for eksempel heimetenestene, brann/redning, men også fotgjengarar, syklistar m.m. Når endeleg vegtrase er fastlagt, er det viktig at kommunen riggar seg for det som kjem ved å sikre tenestene dei skal tilby og støtte opp under behov som innbyggjarane har undervegs og samstundes planlegg godt for å kunne hente ut gevinstar av ny E39.

3.2.2 Lokale verknadar aktuelle bumiljø

Bokn var ein av dei fyrste stadane der folk slo seg ned etter istida, og landet sin nest eldste steinalderbuplass er avdekka her. Heilt sidan den gong har jordbruket og fiske vore svært viktige ressursar for staden, og det har vorte sagt at boknarane fram til 1900 talet alltid sto med ein fot på tilja og ein i åkeren. Det er gjort funn av mange automatisk freda kulturminne som vitnar om lang tidsbruk ved planområda. I tillegg har sjøvegen, særleg Boknasundet, vore sentral ferdselslei i mange tiår og er framleis ei viktig lei i dag. Dette speglar historia og bruken i kommunen, og representerer Bokn sin identitet.

Føresvik og Alvestadkroken er dei tettast befolka områda i kommunen og det området der kommunen ønskjer å satse på vidare vekst. Den overordna målsettinga i kommuneplanen sin samfunnsdel er å konsentrere utbygging rundt Føresvik og i aksen sørover mot Alvestadkroken. For å få til befolkningsvekst og auke bulysta skriv kommunen i samfunnsdelen sin m.a. at ein skal etablere sosiale møteplassar knytt til eksisterande fritidsarenaer/ skule/bibliotek/idrettsanlegg og kyrkje, samt offentlege møteplassar i sentrum av Føresvik. Alternativ 1 går gjennom Alvestadkroken og deler tettstaden i to, i langt større grad enn dagens E39.

Bokn kommune er i gang med ein områdeplan for Gamle Holmen. I den samanheng er det utarbeida ei stadanalyse for Føresvik. Her vert det vist til følgjande:

«Busetnaden er i stor grad lokalisert langs kysten ved sundet mellom Vestre og Austre Bokn. Områda er ikkje tett befolka, men det har vakse fram to distinkte tettstadar på øya; Føresvik og Alvestadkroken. Saman utgjer dei to bygdene på vestsida av sundet det bygde tyngdepunktet i kommunen. Midtpunkta i dei to bygdene ligg berre drøye halvannen kilometer frå kvarandre, og gjennom århundra har dei to stadane vakse både saman og kvar for seg. Det er politisk semje om at dette skal vere områda der framtidig busetting skal konsentrerast, noko som er i tråd med overordna føringar om at utviklinga skal foregå innanfrå og ut. Dette er igjen eit viktig premiss for å kunne oppnå attraktive tettstadssentra der folk ynskjer å busette seg».

Statens vegvesen sin fagrapport for landskap seier følgjande om konsekvensar for alternativ 1:

Tiltaket bryt med hovudformene i landskapet innanfor delområdet og fører med seg svært skjemmande inngrep tilknytt linjeføring og ved brukryssinga. Kryssområdet si plassering gjev store terrenginngrep i høgdedraget sør for Alvestadkroken. Krysset er lagt på fyllingar med høgde 10-15 meter i sør, vegen ligg i høg dobbel skjering vidare nordover. Tiltaket bryter slik samanhengen mellom Boknasundet og Boknafjellet.

Vegen svingar austover ved Alvestadkroken, fører med seg eit vesentleg inngrep i den småskala tettstaden, og møter sundet på høg fylling før den går over på bru. Ny bru er planlagd som fritt frambygg-bru med to fundament ute i sundet, i tillegg til to fundament på kvar side av land. Både inngrep i tettstaden og den høge fyllinga, i tillegg til dimensjon og retning på ny bru gjer at tiltaket vil dominere i stor grad i skala.

*Påverknad vurdert til **sterkt redusert**.*



Utklipp frå vedlegg; Temakart – tiltaksområde- og anleggsbelte. Kjelde Statens vegvesen

For alternativ 2 seier fagrapporten:

Alternativet har linjeføring som kryssar over Boknasundet sør for Knarholmen og over til Austre Bokn. Tiltaket vil føre med seg fragmentering og dominere over det småskala landskapet på sørsida av sundet, men ned mot strandsona er det skog som vil kunne dempe dei visuelle verknadene av brukaret og vegen. Den planlagde brua har relativt god forankring i landskapet. Ny bru er planlagd som fritt frambygg-bru med fire fundament ute i sundet, i tillegg kjem fem fundament på utfylling ved Knarholmen. Sundet vidar seg ut her og vil til ein viss grad kunne tole den store dimensjonen på brua som blir liggjande i god avstand til brua på dagens E39.

*Påverknad vurdert til **redusert**.*



Utklipp frå vedlegg; Temakart – tiltaksområde- og anleggsbelte. Kjelde Statens vegvesen

Statens vegvesen sin fagrapporten Arealbruksendringar omtalar generelt problemstilling med fråflytting og attraktivitet. Fagrapportane til Vegvesenet omtalar i liten grad omtala tydinga for identitet, bomiljø og bustadattraktivitet at bustadar får restriksjonar som følgje av kommunedelplanen og fleire bustadar potensielt må fjernast pga. vegprosjektet. I rapporten heiter det mellom anna:

«Hvor stor fraflytting som må til for at dette har vesentlig negativ virkning på bomiljøet, finnes det ingen fasit på. I denne utredningen av et tiltak i et område med mye spredt bebyggelse, er det lagt til grunn at en fraflytting av 10 % eller mer av boligene, vil påvirke bomiljøet negativt i vesentlig grad». Og «Alvestadkroken er det største boligområdet i Bokn kommune. Innenfor grunnkretsen er det 150 boenheter».

Alvestadkroken og Hålandssjøen:

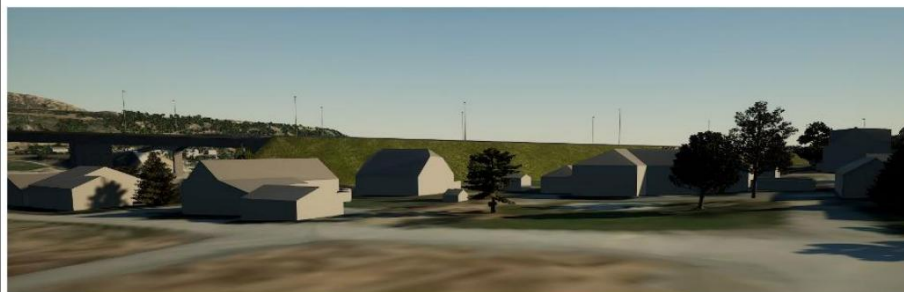
Dette er etablerte bustadfelt på vestsida av Boknasundet, og eitt av kommunen sine største bustadfelt. Alternativ 1, vil som i dag, dele bustadfeltet nord og sør for Boknasundbrua. Utgreiingane til Statens vegvesen konkluderer med negativ konsekvens for bustadattraktivitet.

«For den sørligste delen av boligområdet vil vegen legges 30-50 meter lenger unna bebyggelsen, men veganlegget blir til dels mer visuelt fremtredende med høye skjæringer. På deler av strekningen ligger imidlertid vegen lavt i terreng og i dobbel fjellskjæring, og vil i mindre grad oppleves fra boligene. I nordre del av bebyggelsen løftes vegen opp i terrenget og ligger på fylling som blir opptil 13 meter høy før den går over i en ny bro over Boknasundet. Brua er trukket inn på land, slik at det er et ca. 90 meter bredt åpent areal under brua. Vegen vil i større grad enn i referansealternativet fremstå som en visuell barriere, særlig i nordre del av boligområdet. Av boligene på nordsiden vil om lag halvparten miste utsikten til sjøen mot sørøst». Kjelde: Fagrapporten Arealbruksendringar lokale og regionale verknadar.

I dag er det blanda trafikk på overgangen mellom bustadfeltet (Fv893). I alternativet vil det vera separat gangsamband gjennom kulvert. Dette er vurdert å vera ei forbetring ifht. referansesituasjonen, då dette vil verta opplevd som tryggare. Tilgjenge til arbeidsplassar og forhold for gåande/ syklende er i rapporten frå Vegvesenet vurdert å betre bustadattraktiviteten.



Figur 7-6. Dagens situasjon ved Alvestadkroken. Utsnittet er tatt nord for tiltaket ved Alvestadkroken i sør-østlig retning (Rambøll).



Figur 7-7. Alternativ 1 ved Alvestadkroken. Utsnittet er tatt nord for tiltaket ved Alvestadkroken i sør-østlig retning (Rambøll).



Figur 7-4. Eksisterende situasjon i Alvestadkroken. Modellbildet er tatt langs vegen Alvestadkroken retning nord-vest (Rambøll).



Figur 7-5. Alternativ 1 i Alvestadkroken. Modellbildet er tatt langs vegen Alvestadkroken retning nord-vest (Rambøll).

Utklipp fråfagrapport Arealbrukendringar; Visualiseringar av vegalternativ 1 ved Alvestadkroken. Sjå også [interaktiv vegmodell her](#). Kjelde: Statens vegvesen. Sjå vedlegg 2 for større bilde.

Nord og austre del av Austre Bokn og Ognøy:

Det er spreidd utbygd med mindre klynger av hus her. Utgreiingane til Statens vegvesen konkluderer med negativ konsekvens for bustadattraktivitet, sjølv om tilgjenge til arbeidsplassar og forhold for gåande/ syklende er vurdert å betre bustadattraktiviteten.

- *Austre Bokn: Alternativet føl «dagens trasé fra sør, men legger seg nærmere og blir visuelt noe mer fremtredende enn i referansealternativet. Ved Øvrabø forlater vegen dagens trasé, går gjennom bygda og utgjør en stor visuell barriere som deler opp bygda».*
- *Ognøy: «...vegen trekkes lenger unna bebyggelsen, men samtidig blir mer visuelt fremtredende».*

Sør og vestre del av Austre Bogn:

Det er eit bustadfelt like sør for dagens bru (Øyren) og på Vågaheia, og elles er det spreidd utbygd med mindre klynger av hus i dette området. Alternativ 1 har ingen direkte verknad på desse bustadfelte/ området, utover at dagens E39 vert gradert ned til lokalveg. Dette vil innebere redusert trafikk og styrke sambandet mot Føresvik. Utgreiingane konkluderer med positiv konsekvens for bustadattraktivitet, pga. betre forhold for mjuketrafikantar og redusert trafikk. Alternativ 1 ligg om lag 400 m unna næraste bustad.



Utklipp frå delrapport Arealbrukendringar – lokale og regionale verknadar. Registreringskart for bustadtomtar (gul farge) og bustadar som må fråflyttast (rød farge). Kjelde: SSV.

Vurderingar av bustadattraktivitet og samfunnsverknad

Bokn kommune og Føresvik/Boknasundet har lang historie, det er mange som er busett i dette området, og landskapet har ein høg verdi. Sjøvegen, med særleg Boknasundet vore sentral ferdselslei i mange tiår, og er framleis ei viktig lei i dag. Dette speglar historia og bruken i kommunen, og representerer i stor grad Bokn sin identitet. Verknaden av alternativ 1 med store tiltak og ny 4-feltsbru tett på eksisterande bru, med i linjeføring på skrå i høve til eksisterande bru, er estetisk uheldig, særleg i dette viktige området.

Som vist til i førre kapittel er tal bustadar/eigedomar og innbyggjarar som vegalternativ 1 direkte påverkar negativt, ein relativt stor andel av innbyggjarane i Bokn kommune, og for felta Alvestadkroken utgjer dette over 10% av bustadane i området. Sjå vedlegg 2 for kart og eigedomsliste over eigedommar innanfor plangrensa til alternativ 1 ved Alvestadkroken. Områda Føresvik – Alvestadkroken – Hålandssjøen og Øyren sin samla belastning av vegtiltaket vil vera høgt. Dette ut frå vegtiltaket sin visuelle dominans, samt miljøpåverknad av støy, støv, lukt og lys. Saman gir desse påverknadane ein negativ synergieffekt, og vil kunne påverke folk si oppleving, trivsel og ev. plagar. Dette kan igjen ha tyding for folk sitt «dageleg liv».

I følgje [TØI sin rapport 645/2003](#) er det støy- og luftforureining som vert opplevd som mest plagsamt. Den viser også at når folk vert utsett for fleire belastningar vert dei meir plaga av kvar enkelt belastning enn om ein vert berre utsett for ein type belastning. I tillegg, at situasjonen for heile nabolaget spelar inn, og ikkje berre belastninga rett ved bustaden.

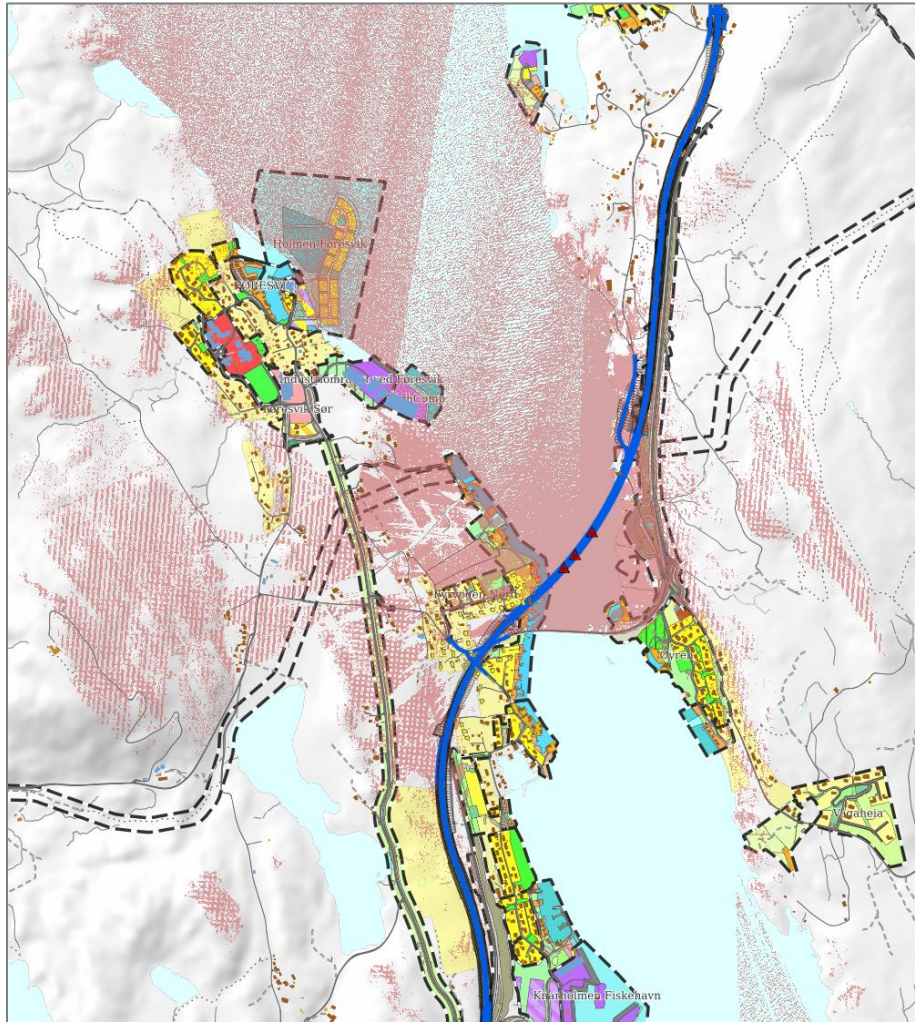
I følgje SSB er folketalet i folketalet i grunnkretsane Føresvik 262 personar i 2026, og Alvestad 293 personar i 2026. Alle desse, 550 personar/ ca. 61% av kommunen sine innbyggjarar, vert direkte eller indirekte påverka av ny E39 alternativ 1. Spesielt berørt er dei 40 bustadane som ligg innanfor plangrensa på Vestre Bokn og Austre Bokn. I følgje SSB bur det i 2025 gjennomsnittleg 2,13 personar per hushald/bueining i Bokn kommune. Alternativ 1 kan direkte påverke opp mot 40 bustadar som med SBB sin gjennomsnittleg hushald gir om lag 85 personar. Dette utgjer nesten 10% av innbyggjarane i heile Bokn kommune.

Føresvik og Alvestadkroken er dei tettast befolka områda i kommunen og det området der kommunen ønskjer å satse på vidare vekst. Desse områda vert indirekte berørt av vegalternativet, særleg av den visuelle verknaden av ny brukryssing og omfang av vegkonstruksjonen på Austre Bokn. Føresvik og Alvestadkroken har direkte utsikt til desse delane av vegprosjektet.

Når det gjeld bustadattraktivitet, vektar Statens vegvesen sin fagrapport Arealbruksendringar dei to alternativa likt. Dette byggjer i stor grad på kortare reiseveg sør- og nordover. Samstundes peiker same rapport på at utrekning av tilgjengelege arbeidsplassar frå Føresvik aukar noko, men at dette er mindre enn terskelen som er utslagsgjevande for val av bustad- og arbeidsmarknad. Rapporten konkluderer såleis med at etablering av ny E39 ikkje vil vera utslagsgivande for om nokon vil busette seg i Bokn kommune.

Med så stor endring i lokalmiljøet som alternativ 1 legg opp til, er det etter vår vurdering rimeleg å tru at dette i staden kan få negativ betyding for bustadattraktiviteten og bumiljøet. Ut frå dette meiner vi at samfunnsverknad og viljen til å framleis bu eller flytte til Bokn kommune er avhengig av gode og attraktive bumiljø, og tilgang til bustadar for fleire livsfasar. Begge vegalternativa gir at dagens E39 vert *intern* køyreveg. Trafikkflyten og mengda på dagens E39 vert da vesentleg lågare, noko som vil vera positivt for dagleg mobilitet. Samstundes vil opplevinga av å bruke gamal E39, undergang under ny E39 ved Alvestadkroken for alternativ 1 og kryssløysing ved Knarholmen verta påverka av den nye 4-feltsvegen og -brua.

Vedlegg 2 omtalar m.a. den visuelle verknad av alternativ 1 og 2 for dei største berørte bustadfelta og Føresvik. Sjå vedlegget for detaljar.



Grov analyse av kva område som har utsyn til tre standpunkt på ny bru alternativ 1. Punkta er plassert med 25 meter høgde over havet. Analysen gir indikasjon på synelgheit til brua, og dermed område som vert indirekte påverka av vegprosjektet.

Alvestadkroken og Hålandssjøen

Alternativ 1, vil som i dag, dele bustadfeltet nord og sør for Boknasundbrua. Veganlegget vert liggjande tett på mange av bustadane. Utsikta for mange i feltet er mot sjø, og i retning av oppbygging av vegen mot brua og sjølv brukryssinga. Bustadane nord for dagens bru har også direkte utsikt mot veganlegget på Austre Bokn med store fyllingar. Det er få bustadar som har hovudutsikta si mot vest på Vestre Bokn. Her er ny E39 er lagt nesten i same trase som dagens E39. Skjeringane her vil i mindre grad verta skjemma for bustadane her.

- Anlegget vil verta meir visuelt dominerande med store konstruksjonar, høge skjeringar og fyllingar.
- Brukryssinga vil, saman med dagens bru, opplevast som visuell barriere og noko uryddig då bruene er lagt med ulike vinklingar.
- Fleire bustadar vil miste utsikta si til sjøen. Statens vegvesen sin rapport Arealbruksendringar opplyser om at det er om lag halvparten av bustaden på nordsida av dagens E39 dette omfattar.
- Tilkomst frå bustadfeltet sør for dagens E39 mot Føresvik vert via internt vegnett slusa gjennom undergang/tunell gjennom ny E39.

Alternativ 2 har mindre visuell verknad for etablert busetnad enn alternativ 1. Avstanden mellom den nye brua og bustadane er relativt lang. Avstand mellom dagens bru og bru i alternativ 2 er ca. 1450 meter. Det er ingen bustadar som mister utsikta si av alternativet.

Øyren og Vågaheia

Alternativ 1 har ingen direkte verknad på desse bustadfeltet/området, utover at dagens E39 vert gradert ned til lokalveg. Alternativ 1 ligg om lag 400 m unna næraste bustadar i Øyrenfeltet, og ingen bustadar mister utsikta si. Utsikta for mange i feltet er mot sjø i vest og dels sør. Dette er i retning av ny veg på Vestre Bokn og dels brukryssinga. Størst utsyn til brua er det frå bustadane lengst aust/øvest i byggefeltet. Ny E39 er lagt nesten i same trase som dagens E39 ovanfor Hålandssjøen og sjølv vegen dels ligg skjerna av terreng, men det vil vera store skjeringar bustadfeltet få direkte utsyn til. Bustadar i feltet Vågaheia har meir utsikt i retning sør/sørvest. Desse har ingen/liten utsikt til brukryssing for alternativ 1, og avstand til Austre Bokn er relativt lang slik at fjernverknaden er noko avgrensa.

- Anlegget vil verta meir visuelt dominerande med store konstruksjonar, høge skjeringar og fyllingar.
- Brukryssinga vil, saman med dagens bru, opplevast som visuell barriere og noko uryddig då bruene er lagt med ulike vinklingar.
- Tilkomst frå Øyren og Vågaheia mot Føresvik vert via internt vegnett slusa gjennom undergang/tunell gjennom ny E39.

Alternativ 2 følgjer ein heilt ny trase. Det er avgrensa utsikt frå Øyren til alternativet, i hovudsak til brukryssinga. Avstanden er relativt lang. Bustadar i Vågaheia vert meir berørt, så ein ser ein større del av veganlegget rett sør og vestover med brukryssinga. Veganlegget vil verke dominerande og brukryssinga dels som ein visuell barriere. Det er ingen bustadar som mister utsikta si av alternativet.

Føresvik

Føresvik er kommunesenteret i kommunen med offentlege teneste som skule, barnehage, omsorgssenter, kulturhus etc. Her er det også etablert bustadfelt, samt planlegging for å utvida bustadområda. Føresvik ligg med hellande terreng til sjø med utsikt austover.

Alternativ 1 ligg for store deler av senteret med utsikt i retning av oppbygging av vegen mot brua og delvis sjølve brukryssinga. På Austre Bokn er ny E39 i stor grad lagt i same trase som dagens E39. Likevel vil ny E39 vera meir dominerande enn dagens E39, då ny veg er 4-feltsveg og er planlagd med høge fyllingar og skjeringar. Dette vil Føresvik har direkte utsikt til. Utsikta til sjølve brukryssinga er noko avgrensa pga. terreng og etablert bygg. Verknaden vert svært stor frå det nye planlagde bustadområdet på Holmen, då det her er direkte utsyn til begge bruene og veganlegget på Austre Bokn.

- Anlegget vil verta meir visuelt dominerande med store konstruksjonar, høge skjeringar og fyllingar.
- Brukryssinga vil, saman med dagens bru, opplevast som visuell barriere og noko uryddig då bruene er lagt med ulike vinklingar.

Alternativ 2 har liten til ingen visuell verknad for etablert busetnad. Avstanden mellom den nye brua og bustadane er relativt lang. Avstand mellom dagens bru og bru i alternativ 2 er ca. 1450 meter. Det er ingen bustadar som mister utsikta si av alternativet.

Nye store vegprosjektet vil heilt klart ha stor innverknad på bumiljøet og bustadattraktivitet for dei berørte eigedomane/innbyggjarane. I tillegg, vil nærliggjande bustadar og samfunnet også bli påverka. Attraktiviteten vil verta redusert og påverka av å ha bustad i nærleik/tett på eit stort samferdselsprosjekt med visuell verknad, barriereeffekt og ev. påverknad av støy og støv.

3.3 Verknad for jordbruksareal

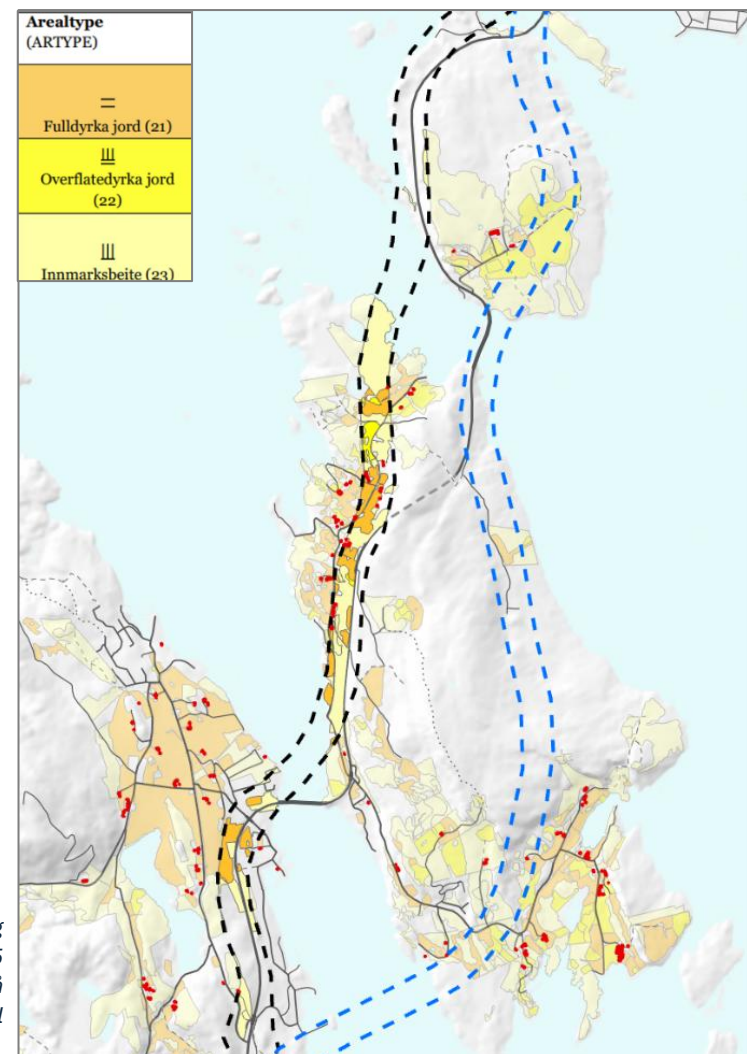
Begge vegalternativa går gjennom område med dyrka mark, og aktive gardsbruk. Vegalternativa vil klart medføre store konsekvensar for etablerte og aktive gardsbruk på Bokn. Alternativa vil medføre direkte arealbeslag av dyrka mark, men også av våningshus og driftsbygg. I tillegg, oppsplitting av i dag samanhengande jordbruksareal. Dette er har betydning for jordbruksdrifta og kan gjera det mindre attraktivt å investere i landbruksdrifta.

Begge vegalternativa går gjennom område med dyrka mark, og aktive gardsbruk. Tabell under viser om lag areal innanfor planområdet med dyrka mark fordelt på fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Figur under viser vegtraseane og registrert dyrka mark. Det er tydeleg at veg-alternativa medfører store konsekvensar for etablerte og aktive gardsbruk på Bokn. Alternativa vil medføre direkte arealbeslag, men også oppsplitting av i dag samanhengande jordbruksareal.

DIREKTE AREALKONFLIKT, CA. DEKAR (KJELDE AR5 2023)	FULLDYRKA JORD	OVERFLATE- DYRKA JORD	INNMARKS- BEITE	TAL EIGEDOMAR
Alternativ 1	158 dekar	22 dekar	345 dekar	15 eigedomar, derav fleire gardsbruk
Alternativ 2	50 dekar	120 dekar	197 dekar	7 eigedomar, derav fleire gardsbruk

Alternativ 1 omfattar arealbeslag på fleire eigedomar enn alternativ 2, i tillegg til at det er fleire gardshus/driftsbygningar som ligg innanfor planområdet. Samla er det større tal (dekar) dyrka mark innanfor alternativ 1 enn alternativ 2, og mest fulldyrka jord innanfor alternativ 1. Alternativ 2 har størst omfang av overflatedyrka jord, medan det er størst omfang av innmarksbeite innanfor alternativ 1. Alternativ 2 har størst verknad på Ognøy, der alternativ 1 inneber ingen direkte arealkonflikt.

Illustrasjon av plangrense for alternativ 1 (svart stipla linje) og alternativ 2 (blå stipla linje), samt registrert dyrka mark i Ar5 (kjelde FKB AR5, årstal 2023). Røde markeringar viser bygg frå FKB byggbase registrert som våningshus og driftsbygg knytt til landbruket.



3.4 Verknader for arealreserve

Statens vegvesen peikar på at det er rikeleg med tilgjengeleg utbyggingsområde som kan erstatte område som vert råka av E39. Ut frå historisk utbyggingstakt i kommunen, er utviklinga i kommunen ikkje avhengig av utbygging i bustadfelt som vert låst av kommunedelplanen sine vegalternativ då det er ein stor bustadreserve i uregulerte og regulerte sentrumsnære bustadfelt i kommunen. Det er i liten grad vurdert om denne bustadreserven er reell ut i frå nye føringar.

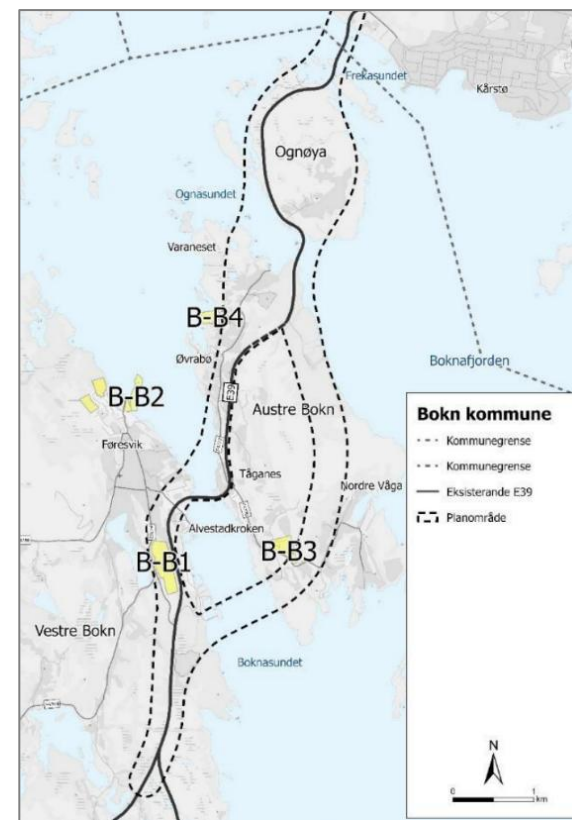
3.4.1 Arealreserve bustad

Statens vegvesen peikar i sine rapportar på at det er rikeleg med tilgjengeleg utbyggingsområde som kan erstatte område som vert råka av E39. Ut frå historisk utbyggingstakt i kommunen, er utviklinga i kommunen ikkje avhengig av utbygging i bustadfelt som vert låst av kommunedelplanen sine vegalternativ. Dette fordi det er ein stor bustadreserve i uregulerte og regulerte sentrumsnære bustadfelt i kommunen. Fagrapport Arealbruksendringar har vurdert påverknad for ubygde bustadområde i fire område i kommunen. Det er i liten grad vurdert om denne bustadreserven er reell ut i frå nye føringar.

Vest for Hålandssjøen (B-B1) er det i nyleg revidert kommuneplan avsett eit nytt bustadfelt (ca. 110 dekar. B12 i kommuneplan Bokn 2024-2036):

- Areal innanfor planområdet til kommunedelplanen har forbod mot bygging.
- Regulering av feltet bør vente på reguleringsplan for ny E39, då endeleg plassering av ny E39 vil leggje viktige premiss for korleis utnytte arealet innanfor B-B1.
- Bustadfeltet kan realiserast når reguleringsplan for E39 er vedteke.
- I rapport frå 2023 (ABO plan & arkitektur) er estimert bustadreserve i B-B1 om lag 87 bueiningar. Ut frå historisk utbyggingstakt i kommunen, er utviklinga i kommunen ikkje avhengig av dette feltet då det finst andre meir sentrumsnære bustadfelt i kommunen.

Føresvik (B-B2, ca. 80 daa, delvis regulert): Førsvik har den største bustadreserven i kommunen. Ingen av bustadfelt i Førsvik vert direkte råka av alternativ 1. Støyforholda vert ikkje endra, og påkøyring til E39 er ved Knarholmen. Med ny E39 vert det kortare reisetid mot nord og sør. Alternativ 1 vil ha ein visuell verknad for bustadområda.



Vågaheia, Austre Bokn (B-B3, Regulert, 10 bustadtomter): Bustadfeltet vert ikkje direkte råka av alternativ 1, og området vert ikkje støyutsett.

Krovågen (B-B4, ca. 6 bustadar): Veganlegget vert liggjande tettare på og medfører negativ visuell verknad og redusert bustadattraktivitet. Området vert ikkje støyutsett.

Analysane til Statens vegvesen har ikkje omtala bustadreserven som ligg i reguleringsplan 201101, **Alvestadkroken Nord gnr. 11 bnr. 9 mfl.** (vedteke 04.10.2011). Arealet er regulert for om lag 10 bustadtomter. Det kan sjå ut som at planområdet til ny E39 ligg utanfor byggjegrænse for nye bueiningar i reguleringsplanen, men delvis innanfor areal regulert til leik. På bakgrunn av dette kan truleg reguleringsplanen realiserast uavhengig av kommunedelplanen.

3.4.2 Arealreserve næring

Statens vegvesen sin fagrapport Arealbruksendringar har vurdert påverknad for bygde/ubygde næringsområde i fire område i kommunen. Rapporten konkluderer med at konsekvens for alternativ 2 er negativ, medan det er positivt for alternativ 1.

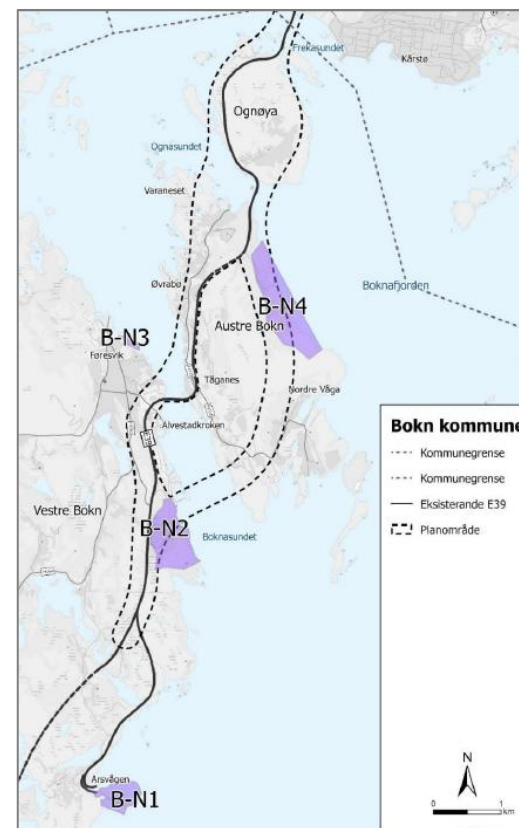
Mogleik til å utvikle næringsområda i Bokn kommune har for alternativ 1 ein positiv konsekvens. Dette gjelder særleg for utvikling av Knarholmen næringsområde (B-N2), som er næringsområdet som er antatt å ha størst potensial. Også næringsområda Viervika (B-N4), Arsvågen (B-N1) og Føresvik industriområde/Port 5561 (B-N3) vil vera enkelt å utvikle med dette planalternativet.

For Arsvågen (B-N1), Knarholmen (B-N2) og Føresvik industriområde/Port 5561 (B-N3) vil begge vegalternativa ha positiv konsekvens. Dette er i stor grad knytt til betre tilgjenge. Når det gjeld Viervika er situasjonen annleis. Der vil alternativ 2 gå gjennom utbyggingsområdet og redusere arealet som vert tilgjengeleg for utbygging.

Det er usikkerheit knytt til realismen av næringsområdet B-N4, Viervika. Dette med utgangspunkt i offentleg uttale i samband med sist rullering av kommuneplanen.

Det må leggjast til grunn at tilkomst for næringsområdet Port 5561 (B-N3) vil vera tilsvarande god som den er i dag, og at ikkje ny brukryssing vil medføre bergrensningar, sjå også kap. 3.5 om ROS-analyse.

Ved Knarholmen er det for begge alternativa utforma kryssløysingar som gir direkte tilkomst frå ny E39 til næringsområda. Alternativ 1 beslaglegg ikkje areal avsett til næringsområde ved Knarholmen, medan alternativ 2 inneber arealbeslag knytt til kryssløysing og vegtrase. Alternativ 2 vil splitte næringsområda nord/sør for vegtraseen, men dette kan løysast med intern veg mellom næringsområda under E39. Ved



sist rullering av kommuneplanen er næringsområda ved Knarholmen utvida i sørleg og austleg retning. Dette vart m.a. gjennomført for å *kompensere* for arealbeslag av framtidig E39 alternativ 2.



Venstre: Alternativ 1 er synt saman med godkjente reguleringsplanar og næringsføremål i kommuneplanen sin arealdel. Midten: Alternativ 2 er synt saman med godkjente reguleringsplanar og næringsføremål i kommuneplanen sin arealdel. Høgre: Flyfoto som syner dagens situasjon, og næringsområdet i reguleringsplan og kommuneplan.



Utklipp frå interaktiv modell av alternativ 2 ved næringsområda Knarholmen. Kjelde: Statens vegvesen.

3.5 ROS-analyse

Dei fleste hendingane/risiko er relevant for begge alternativa, med unntak av jord-/flaum-/sørpeskred som berre er aktuelt for alternativ 1 og ulykke i tunnel som berre er aktuelt for alternativ 2. Statens vegvesen sin ROS rapport har vurdert at ulykke med bru og skipstrafikk er likt for begge alternativa. Kystverket sine uttalar og motsegn til alternativ 1 tilsei noko anna. ROS-analysen samsvarar såleis ikkje med faginstansen Kystverket si vurdering. Avviket er avgjerande for realisme, konsekvens av og kostnad for alternativ 1.

I drøftingar med Kystverket bør ei detaljert tryggleiksvurdering for brukryssing av Boknasundet bygd på trafikkmengd, straum, vind, skodde m.v. gjennomførast.

I Statens vegvesen sin fagrapport ROS er tema vist under vurdert likt for alle kommunane: Tilgjenge. Naturfare: Overvassflaum på veg. Skog- og lyngbrann. Jordskjelv. Trafikktryggleik: Trafikkulykke-/vilt på køyring. Trafikkulykke i anleggsfase. Ulykke med transport av farleg gods. Andre unønska hendingar: Akutt forureining i anleggsfase. Fagrapporten omtalar risikoen og tilrådde tiltak for å redusere risiko.

Statens vegvesen sin fagrapport ROS omtalar risiko og sårbarheit som er spesielle for Bokn kommune. Desse er:

Hending	Alternativ 1	Alternativ 2	Vurdering
Jord-/flaum-/sørpeskred	Ja	Nei	Berre alternativ 1 som er omfatta av aktsemdsområde.
Steinsprang	Ja	Ja	Begge alternativa er omfatta av aktsemdsområde. Tilnærma likt omfang av risiko. I tillegg kan skred skje i område t.d. i form av etablering av bergskjeringar (aktuelt begge alternativ) eller det det vert etablert tunnelportal (aktuelt for alternativ 2).
Snøskred	Ja	Ja	Begge alternativa er omfatta av aktsemdsområde. Det er noko fleire og lengre parti med risiko for snøskred i alternativ 1 enn alternativ 2.
Kvikkleire	Ja	Ja	Begge alternativa er omfatta av aktsemdsområde. Det er noko fleire og lengre parti med risiko for snøskred i alternativ 1 enn alternativ 2.
Flaum i elv-/bekkevassdrag	Ja	Ja	Begge alternativa er omfatta av aktsemdsområde.
Stormflo-/havnivåstigning	Ja	Ja	Hendinga er relevant for begge alternativa.
Ulykker i tunnel	Nei	Ja	Hendinga er relevant for berre alternativ 2. Tunnelsikkerhetsforskriften vil vera gjeldande for utforming av tunnelen. Utdrag frå fagrapporten: <i>«I vidare planfaser/detaljprosjektering må det utføres egen tunnelrisikoanalyse for vegtunnelen»</i> .

Skader på kritisk infrastruktur	Ja	Ja	Utdrag frå fagrapporten: « <i>Ny veglinje vil krysse/være i konflikt med lokalt distribusjonsnett og regionalnett for strøm-forsyning, og det vil være behov for omlegging og/eller anleggsarbeider nært disse</i> ».
Ulykker med bru og skipstrafikk	Ja	Ja	Hendinga er relevant for begge alternativa, og begge har 3 kryssingar med bru. Boknasundet og Ognasundet er viktig bilei for skipstrafikk. Om Boknasundet står det: « <i>Eksisterende bru over Boknasundet har en seilingshøyde på 25 m og kravet er at ny bru skal ha minst den samme seilingshøyden. Bredden på seilløpet bør være ca. 100 m. Dette fordi skipene vil komme litt skjevt inn mot brua. Pga. skipsfarten må fundamentene i sundet tåle påseilingslast, jf. vedlegg «Fagrapport konstruksjoner</i> ». Generelt viser fagrapporten at: « <i>Forutsettes at bygging av nye bruer skjer iht. til gjeldende krav og at avklaringer/oppfølging mot Kystverket gjøres i videre reguleringsplanfaser. Sannsynlighet vurderes som lav</i> ». « <i>Risikoforholdet må følges opp i videre reguleringsplaner, der det gjøres avklaringer mot myndigheter og avklares behov for tiltak. Det bør også gjøres mer detaljerte risikovurderinger for skipstøt mot bruer</i> ».
Skader på gassrørleidning	Ja	Ja	Hendinga er relevant for begge alternativa då gassrørleidningar inn til prosessanlegget ved Kårstø kryssar begge planområda. I fagrapporten står det: « <i>Det er gjennomført et eget arbeidsmøte med Gassco/Equinor. Det skal ikke være behov for sprengning og det vurderes at krav fra Gassco for å ivareta ledningen skal kunne ivaretas</i> ».

Dei fleste hendingane/risiko er relevant for begge alternativa, med unntak av *jord-/flaum-/sørpeskred* som berre er aktuelt for alternativ 1 og *ulykke i tunnel* som berre er aktuelt for alternativ 2.

Statens vegvesen sin ROS rapport har vurdert at *ulykke med bru og skipstrafikk* er likt for begge alternativa. Kystverket sine uttalar og motsegn til alternativ 1 tilsei noko anna. ROS analysen samsvarar ikkje med faginstansen Kystverket si vurdering.

Kystverket har i uttale 24.04.26 motsegn til bruløysing med søyler i bileia for alternativ 1 i Boknasundet og Ognasundet. Dette med m.a. grunngjeving i framkomme og tryggleik, vegløysinga sin avstand og vinkel til eksisterande bru over Boknasundet, samt at avstand til land og plasseringa av brusøyle i Ognasundet.

I uttale 24.06.26 opprettheld Kystverket motsegna til alternativ 1 i Boknasundet, men trekte motesegna til alternativ 1 i Onasundet. «*Kystverket opprettholder innsigelsen til foreslått trasé over Boknasundet, alternativ 1. Betydningen av traséens vinkel for sjøtransporten må utredes for at Kystverket skal kunne ivareta vårt sektoransvar*».

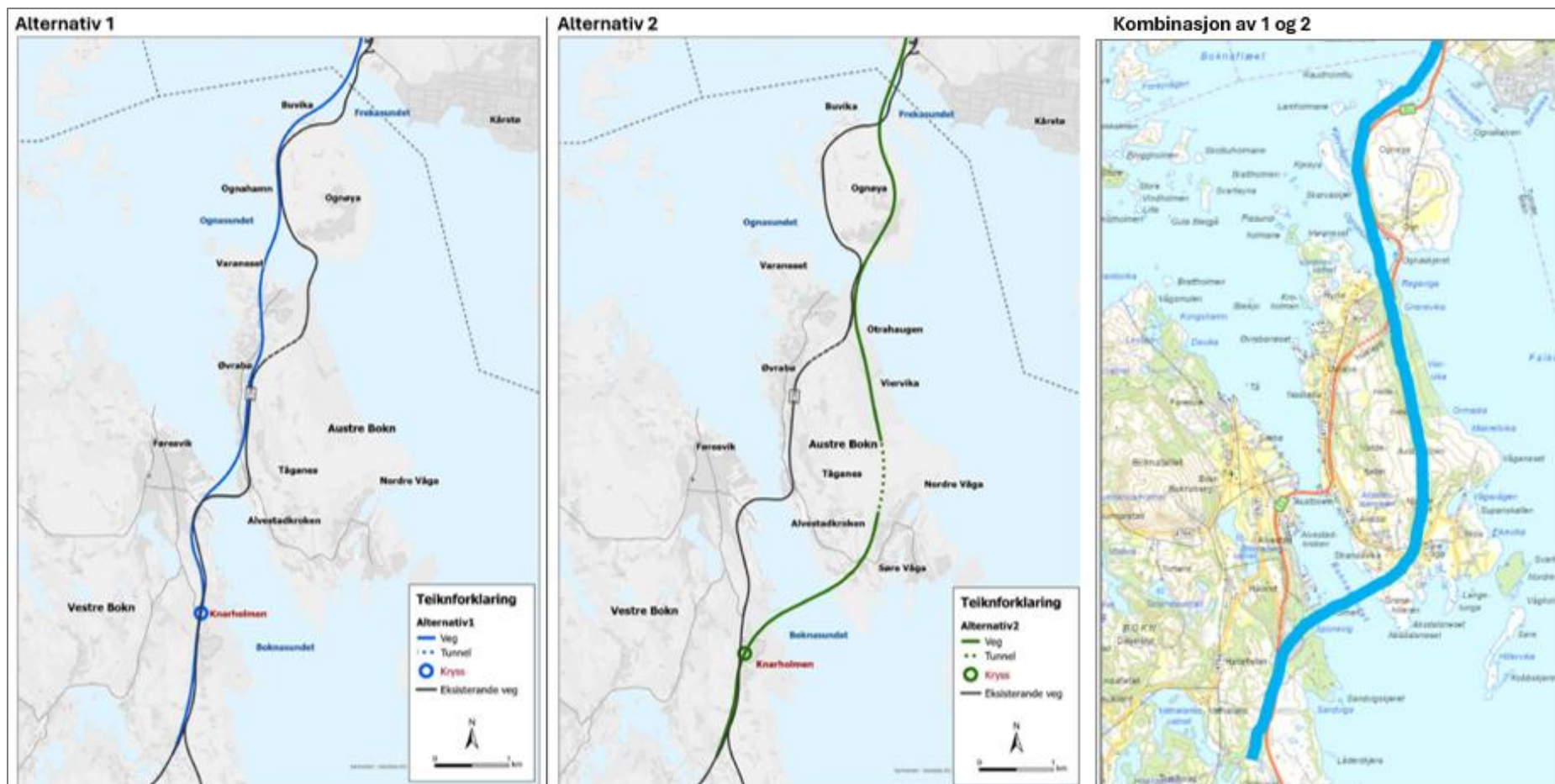
Som del av samordning av statlege motsegner har Statsforvaltar i brev 06.07.26 bedd Statens Vegvesen og Kystverket om å gå i dialog om kva utgreiingar som må gjennomførast for at Kystverket kan oppretthalde eller trekke motsegna si.

Ein er ikkje kjent med kva nye utgreiingar som vert gjennomført, men ut frå dette vil me peike på at detaljerte risikovurderingar, tryggleiksvurdering, ikkje kan utsetjast til reguleringsplanfasen. Ein moglegheit utover nye utgreiingar for å avdekke kor stor risikoen er, er å etablere bru med lengre spenn og plassering av brusøyler på landsida. Dette kan potensielt løyse Kystverket si motsegn. Det må i tilfellet dette er aktuelt, samstundes vurderast verknad for m.a. landskap og bumiljø, samt kostnad med endra konstruksjon. Dette har stor tyding for val av alternativ då føresetnad for konsekvensar og kostnadar kan bli vesentleg endra om brukryssinga vert gjennomført på annan måte enn det som ligg til grunn i planframlegget.

3.6 Val av trase, kunnskapsgrunnlag og splitting av kostnader

Bokn kommune har etterspurt vurderingar ut frå ein trasé som kombinerer alternativ 2 fram til og med Ognøysundet og alternativ 1 vidare nordover til Frekasundet. Det er teknisk mogleg å realisere heile eller deler av alternativ 2 gjennom Bokn kommune, og at traseen vidare nordover frå Frekasundet følgjer alternativ 1 eller alternativ 2. Kommunen har også etterspurt at rapport for prissette konsekvensar vert lagt fram med kommunevise vurderingar/grunnlag, slik alle andre rapportar er sett opp.

Bokn kommune har i møter og høyringar vore svært tydelege på at ein kommunedelplan som legg til grunn alternativ 1 for vidare detaljregulering ikkje vil verta godkjent av Bokn kommunestyre. Kommunen har uttala ønske om utgreiing av ein kombinasjon av alternativ 1 og 2 ved Ognøysundet gjennom Bokn kommune, sjå kartskisse til høgre i bilde under. For å ikkje ytterlegare seinke planprosessen, er kommunen likevel villig til å akseptere Statens vegvesen sitt alternativ 2 gjennom heile Bokn kommune. Det er teknisk mogleg å realisere alternativ 2 gjennom Bokn kommune, og at traseen vidare nordover frå Frekasundet følgjer alternativ 1.



Statens vegvesen sine alternativ 1 og 2 til venstre og Bokn kommune sitt føretrakne forslag om ein kombinasjon av 1 og 2 til høgre

I den første silinga konkluderte Statens vegvesen med at Alvestadkroken er ein «no-go-sone». Ved ytterlegare siling- og optimalisering er ei justering av dette alternativet likevel føreslått. Grunngivinga byggjer på potensiale for mykje lågare kostnader for prosjektet samla sett. Det er ikkje lagt fram dokumentasjon på kva dette kan bety for reduserte kostnader, og heller ikkje kor mykje dette eventuelt utgjer for prosjektet samla. Dei ulike fagrapportane gjer kommunevise vurderingar. Dette bør også gjelde rapporten for prissette konsekvensar.

3.7 Effektmål og samla konsekvens

Statens vegvesen sine fagrapportar viser at alternativ 2 er rangert før alternativ 1 for dei fleste ikkje-prisgitte tema og samfunnstema, både samla for heile vegprosjektet og berre innanfor Bokn kommune. For dei fleste effektmåla er alternativ 1 og 2 like. Det skal såleis ikkje ha vesentleg tyding for om prosjektet vil nå effektmåla om alternativ 2 over Bokn vert valt. Det er ei usikkerheit til effektmålet om kostnad, då det ikkje er lagt fram kommunevis talgrunnlag for prisgitte konsekvensar.

Det bør leggjast til grunn at konsekvensar med ein kombinasjon av alternativ 2 gjennom Bokn kommune og alternativ 1 vidare nordover ikkje vesentleg endrar mål om å oppnå effektmåla for det samla vegprosjektet. Alternativ 2 i Bokn kommune vil gi lågast konsekvensar for ikkje-prisgitte og samfunnsverknadar. For å avdekke differanse knytt til kostnad bør det leggjast fram ei splitting av kostnader på kommunenivå for dei to traséane. Kystverket si motsegn til alternativ 1 må også takast inn i vurderinga og avklarast på dette plannivået.

Statens vegvesen sine fagrapportar viser til avbøtande tiltak som kan redusere negativ verknad. For mange av dei ikkje-prissette fagtema er dei avbøtande tiltaka knytt til reguleringsplanfasen, og ikkje til denne planfasen der ein vel vegalternativet. Trass i forslag til avbøtande tiltak viser utgreiingane at det vil vera avgrensa mogleik for å avbøte alle negative konsekvensar fullt ut. Veganlegga vil framleis medføre svært stor negativ påverknad for fleire av fagtemaa.

3.7.1 Effektmål

Effektmåla for planprosjektet er definert i planprogram og planomtalen. Effektmåla er i hovudsak knytt til prisgitte konsekvensar og det kan sjå ut som at utgreiingstema for ikkje-prisgitte tema i mindre grad er vekta i samla vurdering. Som vist til i kapitel 2.4 er forskjellane avgrensa for fleire av fagtemaa, men rapportane frå Statens vegvesen har samstundes konkludert med kva alternativ som er best.

For dei fleste effektmåla er alternativ 1 og 2 like, sjå tabell under. Det skal såleis ikkje ha vesentleg tyding for å nå effektmåla om alternativ 2 over Bokn vert valt. Det er ei usikkerheit til effektmålet om kostnad, då det ikkje er lagt fram kommunevis talgrunnlag for prisgitte konsekvensar.

Effektmål	Vurdering og verknad for Bokn kommune
<i>Redusere gjennomsnittleg reisetid med 25 minuttar mellom Rogfast og Bømlafjordtunnellen frå situasjonen i dag</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet.
<i>Null møteulykker og ingen drepne og hardt skadde, 80 % reduksjon i ulykkesfrekvens frå perioden 10 år før ferdigstilling</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet.

<i>Økt framkomst gjennom føreseieleg reisetid ved at 95 % reiser ikkje avvik meir enn 10 % frå forventa reisetid</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet.
<i>Vegprosjektet skal legge til rette for eit attraktivt kollektivtilbod mellom Stavanger og Bergen</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet.
<i>Vegprosjektet skal begrense negativ påverking på klima og miljø</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet. Alternativ 1 er betre enn alternativ 2.
<i>Kostnadseffektiv ressursbruk i eit levetidsperspektiv</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet. Alternativ 1 er betre enn alternativ 2 for heile planområdet. Det er usikkerheit til forskjellen lokalt i Bokn kommune då desse tala ikkje er gjort tilgjengeleg.
<i>God betening av kommunane Bokn, Tysvær og Sveio for å legge til rette for positiv næringsutvikling og utvida bo- og arbeidsmarknad i regionen</i>	Begge alternativa stør opp under effektmålet.

3.7.2 Samla konsekvens

Statens vegvesen sin rapport som samanstillar konsekvensar viser at alternativ 1 er rangert framfor alternativ 2 i den samfunnsøkonomiske analysen, men at forskjellen er liten. Samstundes kjem det fram at for ikkje-prissette fagtema og samfunnstema er konfliktnivået størst i sør, altså i Bokn kommune. Rapporten konkluderer med at alternativa er relativt like i samla konsekvens. Bokn har ved fleire høve etterspurt ei splitting av kostnader for å få vurdert kva dei samla konsekvensane for prisgitte og ikkje-prisgitte verknader er for Bokn separat og for heile strekket samla ved å kombinere alternativa for heile vegprosjektet.

Med utgangspunkt i samla konsekvensar i Statens vegvesen sine fagrapportar, vil alternativ 2 i Bokn kommune og alternativ 1 vidare nordover gi ein mindre negativ samla konsekvens for mange fleire fagtema enn berre alternativ 1 vil ha for heile vegstrekket (Friluftsliv. Kulturarv. Landskapsbilde. Naturressursar. Folkehelse. Forureining, støy. Forureining, luftkvalitet. Arealbruksendringar, lokale og regionale verknadar). Vidare vil denne varianten gi ein meir negativ verknad for fagtema Prisgitte konsekvensar, Naturmangfald og myr, samt Klimagass.

Ein moment som har kome inn i samband med høyring av planen er merknaden til Kystverket som viser til at kryssinga over Boknasundet i alternativ 1 vil kunne ha svært store negative konsekvensar for ferdsel på sjø (sjå kapittel 3.5 for detaljar). Dette kan potensielt ha stor innverknad på val av trase og må difor avklarast på dette plannivået. Dersom det er aktuelt med anna kryssing eller bruutforming bør konsekvensutgreiingar for andre fagtema, inklusivt kostnad, også vurderast på nytt med då nye føresetnadar.