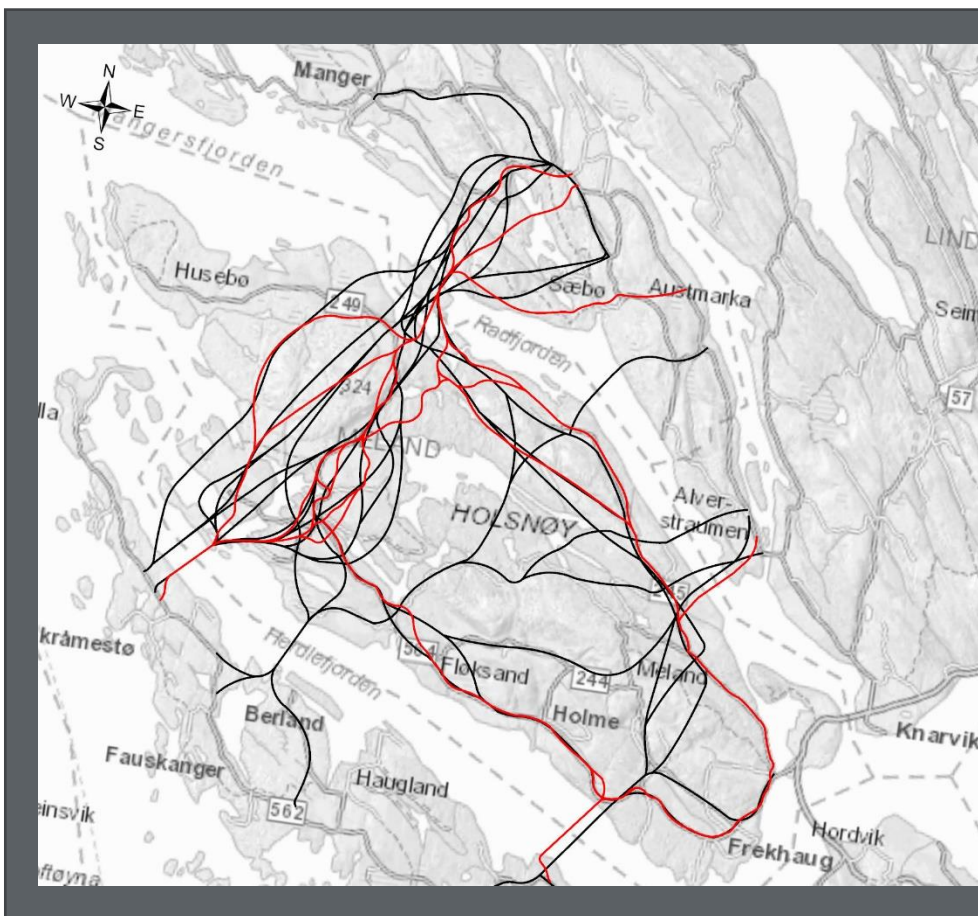




Askøy kommune og kommunane Meland, Radøy og Lindås (Alver kommune i 2020):

KOMMUNEDELPLAN FOR SAMBANDET VEST

VEDLEGG I: SILINGSRAPPORT, juni 2019



Oppdragsgjevar: Alver kommune
**Oppdragsgjevars
kontaktperson:** John Fredrik Wallace
Rådgjevar Norconsult AS, Valkendorfgate 6, NO-5012 Bergen
Oppdragsleiar: Øystein Skofteland
Fagansvarleg: Øystein Skofteland
Andre nøkkelpersonar: Alv Terje Fotland, Lene Merete Rabben, Kristoffer Åsen Røys, Heidi Handeland,
Arne Værnes. Kristina Ebbing Wensaas
Oppdragsnummer NO: 5190526

001	2019-05-22	Silingsrapport Versjon 1	OYSKO	ATFOT/KRIWEN	OYSKO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

INNHALD

<u>1</u>	<u>INNLEIING</u>	<u>5</u>		
1.1	BAKGRUNN	5		
<u>2</u>	<u>MÅL MED PROSJEKTET</u>	<u>7</u>		
2.1	NASJONALE OG REGIONALE MÅL	7		
2.2	SAMFUNNSMÅL	7		
2.3	EFFEKT MÅL	8		
2.4	VEGSTANDARD	9		
<u>3</u>	<u>METODE</u>	<u>11</u>		
3.1	SILINGSKRITERIUM OG SILING	11		
3.2	VURDERING AV MÅLOPPNÅING	12		
3.3	VURDERING AV KONFLIKTNIVÅ	12		
<u>4</u>	<u>PLANVERKSTAD</u>	<u>13</u>		
4.1	GJENNOMFØRING AV VERKSTADEN	13		
4.2	RESULTAT FRÅ KREATIVT VERKSTAD	15		
4.3	FORKASTA LINJER	16		
4.4	OPPSUMMERING	19		
<u>5</u>	<u>ANALYSAR</u>	<u>21</u>		
5.1	TRANSPORT, BUSETNAD OG ARBEIDSLIV	21		
5.2	TRAFIKK	27		
5.3	KOSTNAD	28		
5.4	KONFLIKTANALYSE	29		
5.5	AREALPLANAR I OMRÅDET	33		
<u>6</u>	<u>SILING</u>	<u>35</u>		
6.1	KORRIDOR AA	35		
6.2	KORRIDOR AC	53		
6.3	KORRIDOR CA	62		
6.4	KORRIDOR Cc	68		
<u>7</u>	<u>OPPSUMMERING OG TILRÅDING</u>	<u>71</u>		
7.1	OPPSUMMERING AV SILINGSPROSESSEN	71		
7.2	TILRÅDING	72		

1 Innleiing

1.1 Bakgrunn

Kommunane Askøy, Meland, Radøy og Lindås har starta opp arbeidet med kommunedelplan for nytt vegsamband mellom Askøy og Radøy med formål å betre kommunikasjonen på tvers mellom kommunane, integrere kommunane til ein felles bustad- og arbeidsmarknad og danne eit alternativt samband til dagens løysing med Fv 562/E39. Frå 2020 vil Meland, Radøy og Lindås kommune verte slått saman til nye Alver kommune.

Denne rapporten er ein underlagsrapport for planprogrammet til kommunedelplan for Sambandet vest. Hensikten med rapporten er å definere kva overordna traséalternativ som skal vurderast i kommunedelplan med konsekvensutgreiing.

Meir om bakgrunn og historikk knytt til Sambandet vest og omtale av analyseområdet kan ein lese i planprogrammet.

2 Mål med prosjektet

2.1 Nasjonale og regionale mål

Regjeringa sine overordna mål for transportpolitikken er formulert i Nasjonal transportplan 2018 – 2029¹ (NTP):

- *Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.*

Dette langsiktige målet er delt inn i tre hovudmål som statleg ressursbruk skal bidra i retning av:

- *Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet*
- *Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen*
- *Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*

I regional transportplan (RTP) er det formulert overordna mål for transportsystemet i regionen:

- *Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet*

Vidare er det formulert eit spesifikt mål for fylkesvegnettet:

- *Hordaland skal ha eit trafikkikkert og framkomeleg fylkesvegnett. Vedlikehaldet av dagens fylkesvegnett skal styrkast med mål om å stoppe veksten i forfallet.*

Sambandet vest ligg innanfor Bergensområdet slik det er definert i regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017- 2028. Måla i denne planen som er knytt mot transportsystemet, er difor relevante for dette prosjektet.

- *Bergensområdet skal ha eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem som sikrar mobilitet for befolkning og næringsliv. Veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange.*

2.2 Samfunns mål

I det innleiande arbeidet med Sambandet vest er det formulert mål for prosjektet. Hovudmålet er formulert i konseptanalysen frå 2016 og er forankra politisk i dei medverkande kommunane:

- *Sambandet Vest skal binde saman Sotra - Askøy - Nordhordland for å leggje til rette for næringsutvikling, samt styrkje transportberedskap på det regionale hovudvegnettet.*

I det vidare arbeidet med løysingar for Sambandet vest har ein teke ut ferjesambandet mellom Øygarden og Askøy. Målet om å binde saman nye Øygarden kommune med Askøy og Nordhordland står likevel fast i det vidare arbeidet sjølv om dette sambandet er teken ut av prosjektet. Ei slik samanbinding kan ha form av betre vegsamband, som Sotrasambandet, eller eit framtidig ferjesamband som kan etablerast på lengre sikt.

¹ Meld. St. 33 (2016-2017)

Hovudformålet for Sambandet vest står difor fast, men endrast noko i tråd med endringane i kommunestruktur²:

- ***Sambandet Vest skal binde saman Askøy og Nordhordland for å leggje til rette for næringsutvikling og busetnad, samt styrkje transportberedskap på det regionale hovudvegnettet.***

Hovudmålet løftar fram to hovudverknadar som sambandet skal bidra til: Næringsutvikling, busetnad og transportberedskap.

Kommunane Askøy og Meland har ambisjonar om næringsutvikling og busetnad i kommunane sine nordre delar, noko som er utfordrande gitt dagens transportsystem. Med grunnlag i desse ambisjonane vil Sambandet vest legge til rette for næringsutvikling ved å:...

- *... gje tilkomst og utløyse bruk av nye næringsområde i ytre delar av Askøy, Meland og Radøy kommune.*
- *... skape attraktive bu- og næringsområde med kort avstand til regionsenter med arbeidsplassar og servicetilbod.*
- *... skape utvida arbeidsmarknadsomland med auka pendlingsgrunnlag til store arbeidsplassar.*

Det overordna vegnettet i regionen er svært sårbart for uønskte hendingar som set anten Askøy- eller Nordhordlandsbrua ut av funksjon i lengre tid. Det er difor trong for eit alternativt samband som mellom anna kan gje betre beredskap på vegnettet.

2.3 Effektmål

Med grunnlag i overordna samfunns mål for prosjektet er det formulert effektmål som konkretiserer hovudmåla og mellom anna skal nyttast i utforminga av silingskriterium og til å vurdere måloppnåing i konsekvensutgreiinga som del av kommuneplanarbeidet.

- EM-1. Redusert reisetid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksen mellom Askøy, Holsnøy og Nordhordland.
- EM-2. Betre transportberedskap, framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet
- EM-3. Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland
- EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland
- EM-5. Minimalisere miljølempjer som følgje av nytt vegsamband
- EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging
- EM-7. Moderate investerings- og driftskostnadar for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)

Oppsummert fortel effektmåla at ein i vidare planlegging av Sambandet vest skal sikre god tilgjenge til aktuelle område for arealutvikling i tråd med kommunane sine vekstambisjonar. Det er også eit fokus på å binde saman nye Alver kommune og gje eit alternativt tilbod mot Askøy og Bergensområdet. Sambandet skal verte eit realistisk alternativ dersom transportsystemet i eller gjennom Bergen bryt saman. Måla gjer også til kjenne miljøambisjonar gjennom eit fokus på betre tilhøve for kollektivtransport, sykkel og gange og mål om minimering av miljøkonfliktar.

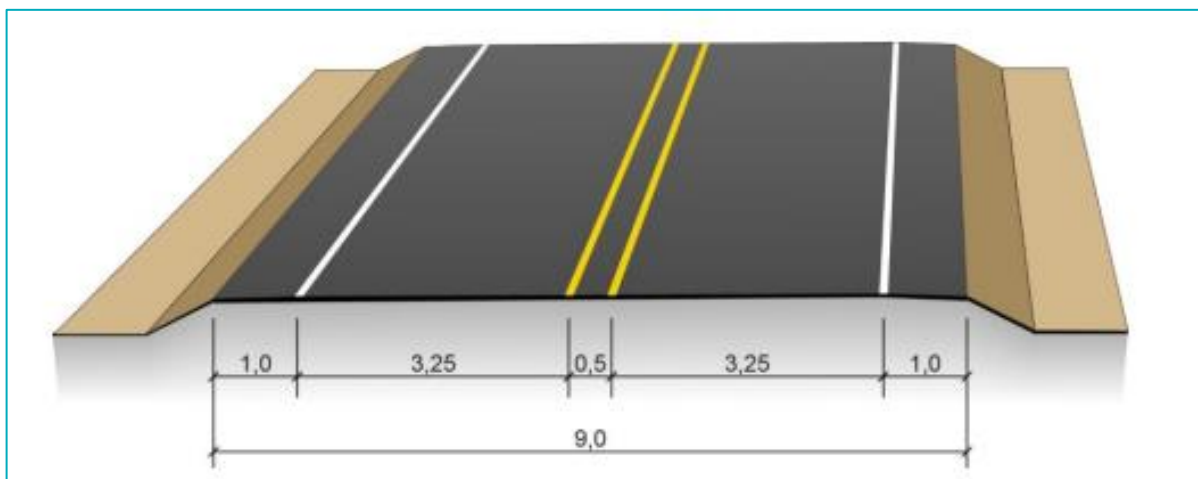
² Omgrepet Nordhordland står framleis i hovudmålet sjølv om Alver kommune vert skipa om kort tid. Grunnen er at kommunane Austrheim og Fedje og kan få effekt av tiltaket.

Til slutt sikrar effektmåla eit klart fokus på kostnadskontroll og samfunnsnytte i det vidare arbeidet. Dette saman med at sambandet skal kunne etablerast trinnvis indikerer fleksibilitet i det vidare arbeidet med planlegging og finansiering.

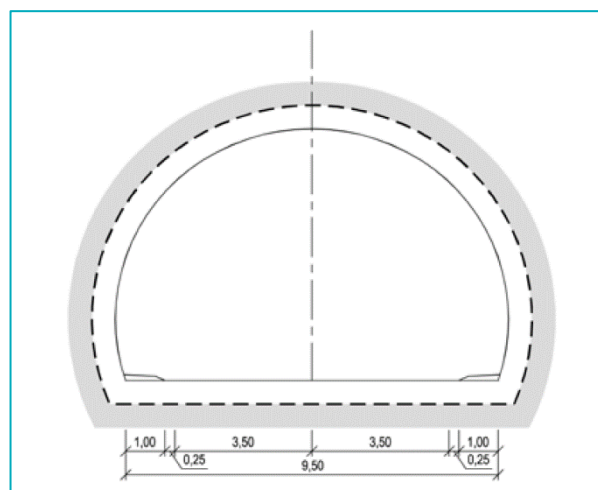
2.4 Vegstandard

For å kunne vurdere dei ulike alternative traséane opp mot kvarandre er det naudsynt at alle har same vegstandard, med mindre det er estimert vesentleg forskjell i trafikkmengd. Kva som blir endeleg vegstandard vert avgjort i det vidare planarbeidet. Eventuelle vegløyningar som vil krevje fråvik før dei kan realiserast er teken med i vurderinga. Trong for fråvik vil vere ein eigenskap som vert peika på og teken med i totalvurderinga når ein til slutt skal tilrå alternativ i kommunedelplanen.

For utforming av veglinjer og grunnlag for løpemetertillegg vert vegstandard H1 dimensjonert for 80 km/t lagt til grunn i silingsrapporten. For tunellar vert standard T9,5 lagt til grunn.



Figur 1: Tverrprofil for H1, mål i meter (Svv Hb. N100)



Figur 2: Tunnelprofil t9,5, (SVV handbok N500)

3 Metode

3.1 Silingskriterium og siling

Det er formulert kriterium for siling på bakgrunn av måla i kapittel 1. Alternativa vert målt opp mot desse for å avklare om dei skal takast med vidare i planprosessen. Alternativ som kjem dårleg ut med omsyn til måloppnåing vert silt vekk, likeins alternativ som er vesentleg dyrare eller meir konfliktfylt enn tilsvarende alternativ med tilnærma lik måloppnåing.

Tabell 1: Silingskriterium

Kriterium	Omtale
EM-1. Redusert reisetid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksen mellom Askøy, Holsnøy og Nordhordland.	
Reisetid regionalt	Reisetid frå nordre Askøy via Meland til området Radøy - Austrheim med Mongstad skal reduserast monaleg samanlikna med dagens vegsystem.
Tilgjenge for Manger og Holsnøy nord	Korleis medverkar løysinga til betre tilkomst til kommunesenteret Manger og satsingsområde innanfor næringsutvikling og turisme-friluftsliv nord på Holsnøy.
EM-2. Betre transportberedskap, framkomst og nye omkøyringsveggar på det regionale transportnettet	
Transportberedskap	Kva alternativ medverkar til mest tenleg trafikkavvikling ved langvarig stenging av fv. 562 Askøy/Askøybrua eller E39 Bergen-Nordhordland med Nordhordlandsbrua?
Robust lokalvegnett	I kva grad medverkar alternativa til eit meir robust lokalvegnett på Askøy og Meland/ Radøy
EM-3. Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland	
Trafikkavlastering hovudvegnettet	Medverkar alternativa til redusert trafikk på utvalde, utfordrande område på hovudvegnettet mellom Askøy og Frekhaug - Knarvik (Isdalstø)?
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland	
Kollektiv	Sambandet vest skal gje høve til etablering av nye bussruter med eit monaleg passasjergrunnlag. Kva alternativ bidrag i størst grad?
Gange/Sykkel	Sambandet vest bør legge til rette for meir bruk av gange og sykkel i daglege reiser til arbeid og fritids-/tenestetilbod.
Endring i transportmiddel	I kva grad vil alternativa kunne få fleire til å velje gang/sykkel/kollektiv framfor bil i arbeidsreiser.
EM-5. Minimalisere miljøulempar som følgje av nytt vegsamband	
Konfliktvurdering	Alternativa skal vurderast ut frå konfliktar mot ikkje prissette tema jf. (Sårbarvurdering kap.3 i Hb. V712)
ROS og andre miljøulempar	Overordna vurdering av om det vil vere skilnad mellom alternativa knytt til samfunnstryggleik, støy- og støvureining og klimagassutslepp
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging	
Fleksibel byggefasa	Overordna vurdering av om somme alternativ er meir fleksible med tanke på trinnvis utbygging enn andre.
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnadar for å bidra til best mogleg samfunnsnytte	
Kostnad	Vurdering av ulikskap i kostand mellom alternativa ut frå løypemeterkostnad og estimat på større bruer, kryss og andre konstruksjonar.
Utbetring av øvrig vegnett	Vurdere i kva grad alternativa endrar trafikkbilete slik at det vil vere trong for investeringar på øvrig vegnett
Nytte	Vurdere ulikskap i trafikantnytte (trafikkmengd) mellom alternativa. Basert på overordna modellberekningar

3.2 Vurdering av måloppnåing

For å kunne skilja alternativa er det nytta ein fargeskala som kan illustrere grad av måloppnåing i høve til valde silingskriteria. Grad av måloppnåing eller effekt av tiltaket vert vurdert. Den brukte skalaen er vist i Tabell 2.

Tabell 2: Skala for måloppnåing

Grad av måloppnåing	Vurdering
God måloppnåing	
Middels god måloppnåing	
Liten effekt	
Middels dårleg måloppnåing	
Dårleg måloppnåing	

3.3 Vurdering av konfliktnivå

Konfliktvurderinga er knytt til silingskriteria under effektmål EM-5. Fargeskalaen for konfliktnivå er lik vurdering av måloppnåing av tiltaket, men her vurderer ein grovt kva grad av konflikt eller positiv effekt tiltaket har for omgjevnadene heile strekningar vurdert under eitt. Delar av ein strekning kan ha ulikt konfliktnivå, men slike skilnader vil berre koma fram av teksten. Dei faglege vurderingane er tufta på kjent kunnskap frå fagdatabasar, kart, relevante planar og til dels på synfaring. Dette er vurderingar i ein tidlegfase der både kunnskaps-grunnlag, korridorvurdering og omfang av tiltaket ikkje er heilt avklart.

Tabell 3: Skala for konfliktvurdering

Konfliktnivå	Vurdering
Stor positiv effekt	
Middels positiv effekt	
Ubetydeleg konflikt	
Middels konflikt	
Stor konflikt	

4 Planverkstad

4.1 Gjennomføring av verkstaden

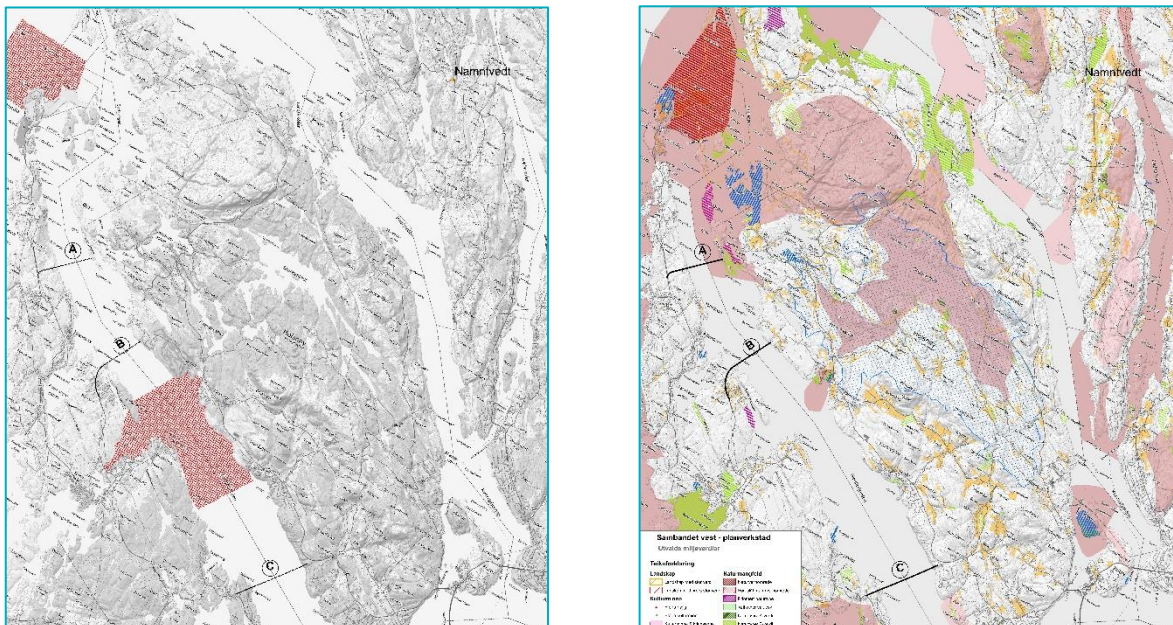
Det vart gjennomført planverkstad 15. mars 2019 med deltakarar frå administrasjonen i kommunane Askøy, Meland, Lindås og Radøy. I tillegg var Statens vegvesen representert. Verkstaden vart gjennomført som ei kreativ prosess-samling der føremålet var å teikne ut alle moglege løysingar for ny veg mellom fv. 562 på Askøy og krysset mellom fv. 565 og fv. 409 ved Namntveit på Radøy.

Arbeidet tok utgangspunkt i tre ulike bru-kryssingar over Herdlefjorden og gruppene fekk i oppgåve å binde bruene A, B og C saman med punktet ved Namntveit. I tillegg fekk gruppene i oppgåve å rangere dei ulike linjene knytt til kvart bru-alternativ. Dei vart og oppmoda til å vurdere løysingar på Askøy for å kople bruene til fv. 562.

Dei tre brukryssingane vart fastsett i forkant av planverkstaden og tek utgangspunkt i alternativa frå konseptanalysen frå 2016. I tillegg til å teikne ut ulike løysingar vart gruppene utfordra til å vurdere konfliktpotensial basert på konfliktkartet, der dei viktigaste verdiane i området vart teikna inn.



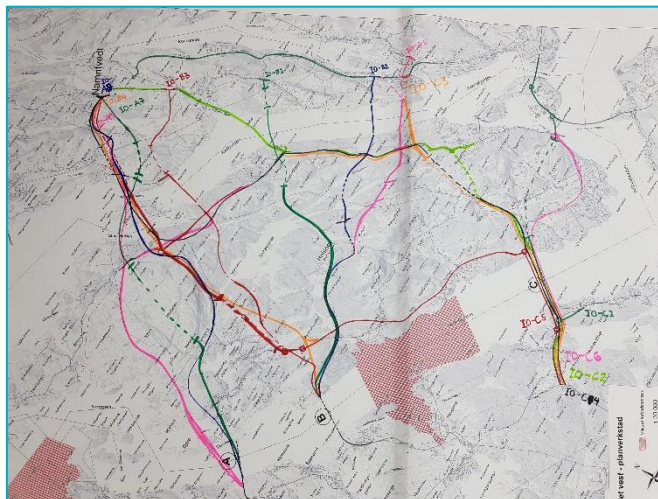
Figur 3: Foto frå planverkstaden



Figur 4: Kart nytta i planverkstaden. Til høgre, grunnkart med forsvaret sine forbodsområde og tre brualternativ (A, B og C). Til venstre konfliktkart med miljøverdiar teikna inn.

4.2 Resultat frå kreativt verkstad

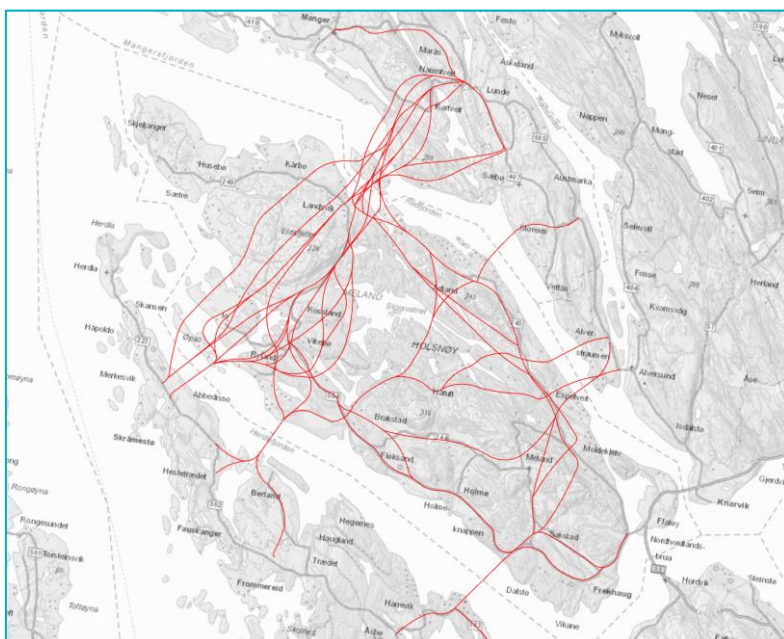
Verkstaden resulterte i fleire kart med mange linjer som har ulike eigenskapar. I etterkant av planverkstaden vart alle linjene digitalisert slik dei låg i papirkarta. Det vart så gjennomført eit arbeid med å systematisere desse og tilpasse linjene betre til terrenget for å finne konseptuelt ulike linjer som kan nyttast i silinga. Resultatet frå verkstaden vart tolka som overordna prinsipp og i systematiseringsprosessen vart fleire av linjene vurdert som tilnærma like og slått saman til ei linje. I tillegg vart det somme stadar lagt til linjer som eit resultat av etterarbeidet.



Figur 5: Ei av tusjeteikningane frå planverkstaden.

Etter planverkstaden satt ein igjen med svært mange linjer og det vart klart at somme delar av analyseområde treng ein særskilt vurdering av løysingar i denne silinga før ein kan gjennomføre vurderinga av lengre gjennomgåande alternativ. Passeringa av området Rossland/Vikebø nordvest på Holsnøy synt seg å vere særleg krevjande.

Kryss vart ikkje diskutert spesifikt, men ein legg til grunn i silingsrapporten at det skal etablerast kryss mellom Sambandet vest og dei viktigaste fylkesvegane. Det er og eit premiss i arbeidet at prosjektet skal sjå på ein veg aust på Holsnøy. Ein slik veg kan vere ein del av hovudløysinga for sambandet eller som ein sekundærveg. Vegen aust på Holsnøy har i denne rapporten fått nemninga «Moldekleiv – Landsvik (ML)».



Figur 6: Alle linjene frå planverkstaden, digitalisert

4.3 Forkasta linjer

Resultatet av planverkstaden var svært mange ulike linjer, sjå Figur 4. Disse vart digitalisert og gjennomgått i etterkant. Tilnærma like linjer vart samla i ei linje og linjer som synt seg heilt urealistiske vart forkasta og vurdert som uaktuelle.

4.3.1 Militær forbodssone

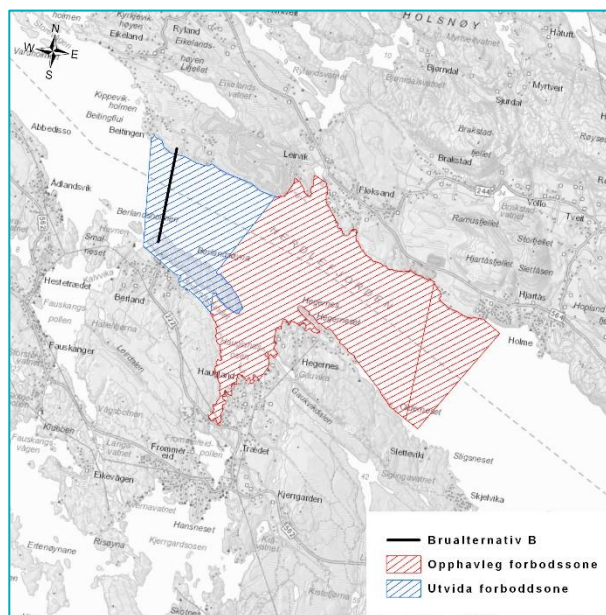
Etter at planverkstaden vart gjennomført kom det fram at forsvaret si forbodssone er utvida samanlikna med den som var tilgjengeleg hjå karttenesta www.geonorge.no. Den nye avgrensinga gjer at brualternativ B ikkje er aktuell å ta vidare i silingsprosessen.

Dersom det i kommuneplanprosessen vert vurdert at denne brukryssinga har vesentlege føremon samanlikna med A og C kan planmynda freiste å gå i dialog med forsvaret på eit seinare tidspunkt.

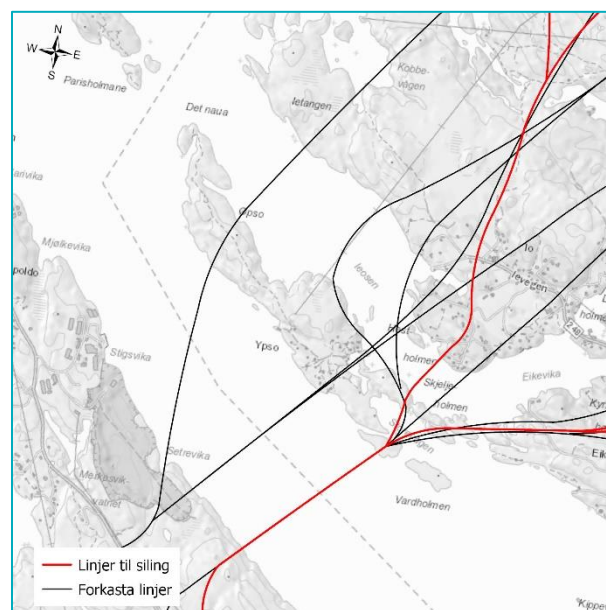
4.3.2 Bru A og leosen

Det vart vurdert som lite tenleg å vurdere fleire variantar av bru A. Å flytte brukryssinga lenger mot nord er mindre gunstig i høve terreng og krav til seglingshøgd, dessutan gir det større konflikhtar med Mjølkeviksvarden næringsområde I tillegg er nordre delar av Ypso vurdert som lite egna til å plassere eit brufeste, med lang viadukt vidare over leosen. Alle linjer frå planverkstaden som kryssar leosen i lang bru er forkasta. Her er vesentlege verdiar knytt til landskapsbilete, naturmangfald og rekreasjon og ei lang bru vil verte kostbar samstundes som at det ikkje gjer noko vesentlege positive effektar for vegsambandet.

I dette området er i tillegg linjene rett fram over Eikevika forkasta.



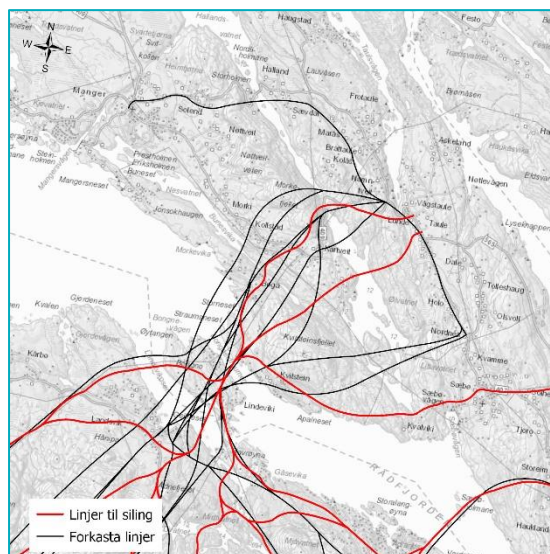
Figur 7: Forbodssona ved Heggernes. samanlikna med brualternativ B



Figur 8: Forkasta linjer ved bru A

4.3.3 Landsvik til Radøy

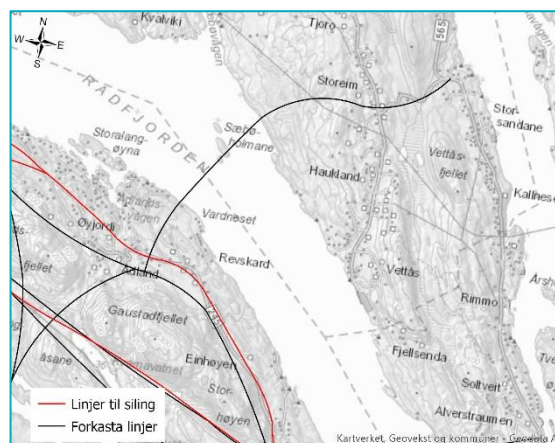
Planverkstaden resulterte i eit hopehav av løysingar over Bognestraumen til Radøy mot fv.565. Topografi saman med høgspenlinja som kryssar Bognestraumen her gjer at berre eitt kryssingspunkt er vurdert som aktuelt. For å unngå konflikta med eksisterande bygg ved Landsvik er linjene frå planverkstaden redusert til tre ulike traséar. På Radøy er det teikna ut linjer i dagen nord og sør for Kvitsteinfjellet aust for Bogno og eit tunnelalternativ tvers gjennom som kryssar Ølvatnet i bru. I optimaliseringsfasen til kommuneplanarbeidet kan somme av dei svarte linjene i Figur 9 verte aktualisert på nytt om det er gode grunnar til det.



Figur 9: Forkasta linjer ved Bognestraumen

4.3.4 Bru b over Radfjorden

I planverkstaden vart det teina opp eit brualternativ over Radfjorden midt mellom den nordlege over Bognestraumen og den i sør nær Alversund. Denne brua vil verte svært lang, sjølv om det kan vere mogleg å nytte ein liten holme til å plasser eit brufundament på. Ei bru her vil og krevje veg i dagen på Radøy heilt fram til fv. 565. Desse kostnadane og konfliktpotensialt utan av brualternativet synest å ha nokre vesentlege andre føremon gjer at løysinga kan forkastast



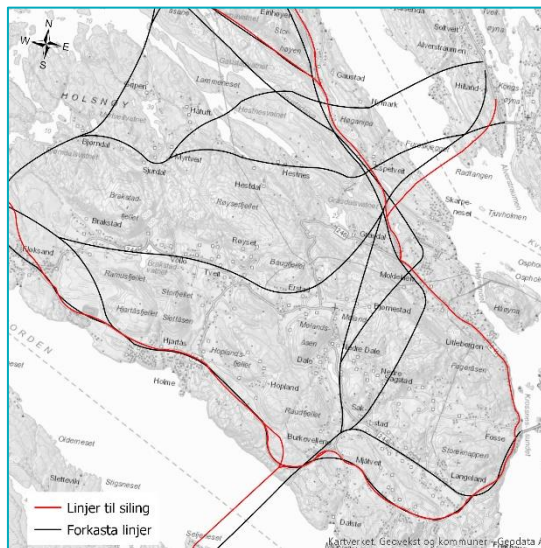
Figur 10: Forkasta bru (b) over Radfjorden.

4.3.5 Holsnøy sør

Sør på Holsnøy vart talet på linjer lågare enn i nord etter planverkstaden. Mykje av grunnen til det er at topografi og eksisterande vegsystem i større grad legg premiss for kvar det er mogleg å vurdere ny veg. Andre løysingar for sørleg bru over Radfjorden enn brualternativ c er ikkje funnen tenleg av tekniske, kostnadsmessige eller funksjonelle årsaker.

Omsyn til naturmangfald, rekreasjon og landskapsbilete samt drikkevattn gjer at linjene i utmarka mellom Håtuft og Moldekleiv er forkasta.

I planverkstaden vart det teikna ut linjer med lange tunnelar mellom bru C og c. Med grunnlag i at Sambandet vest bør nytte dagens veg der denne har god standard og vert utbetra som følge av prosjektet Fosse – Moldekleiv er det ikkje vurdert som realistisk å legge inn store investeringar i tunnel. Å legge Sambandet vest i tunnel eit stykke frå Frekhaug vil truleg og innebere at trafikk frå Frekhaug og sør-austover truleg ikkje vil nytte desse tunnelane i særleg grad.

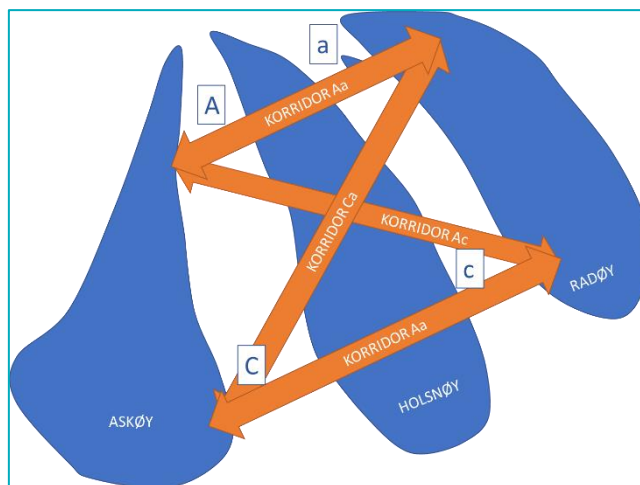


Figur 11: Forkasta linjer, Holsnøy sør

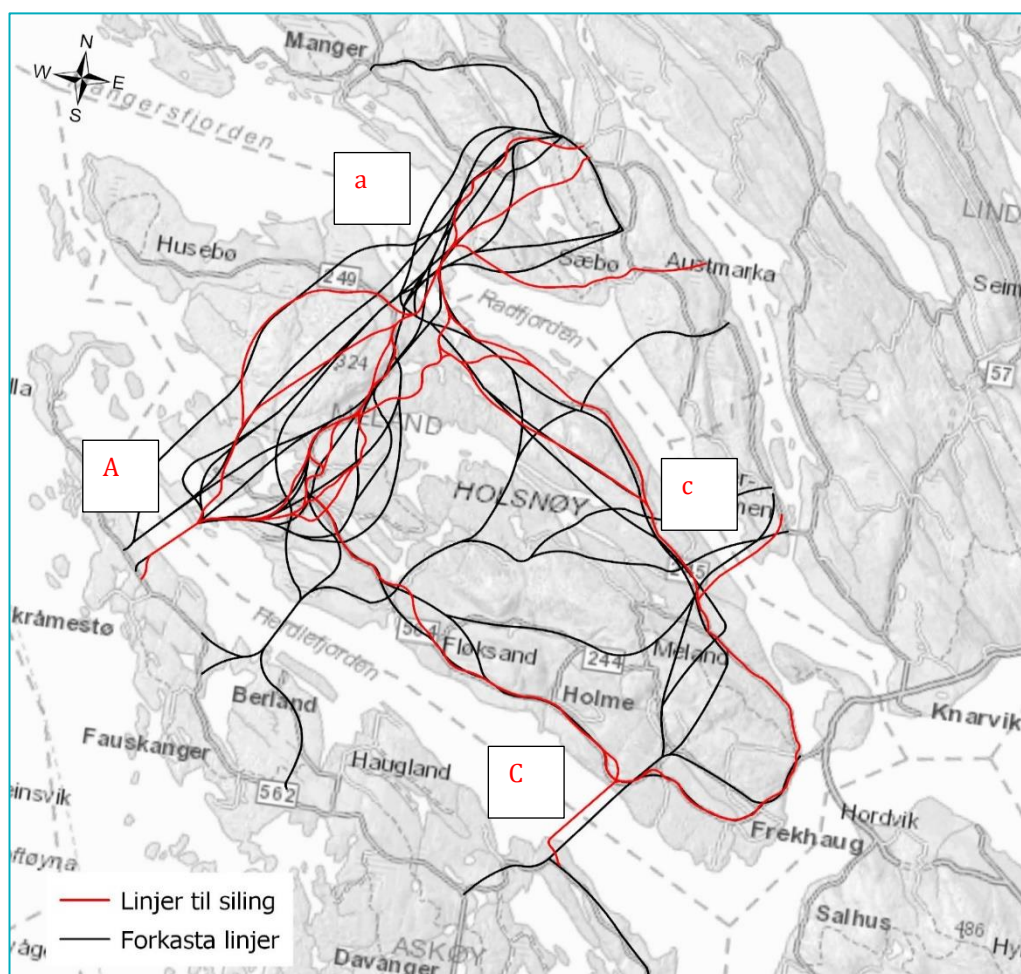
4.4 Oppsummering

Figur 13 syner kva linjer som skal vurderast i silinga. Ved å ta utgangspunkt i brukryssingane kan ein bygge silinga opp kring seks ulike korridorar: Aa, Ac, Ca og Cc.

Som ein del av arbeidet med kommuneplanen vil dei linjene som planprogrammet slår fast at skal utgreiast verte optimalisert vidare. Det betyr at linjene som vert presentert i denne silingsrapporten er prinsipielle skisser som kan endre seg innanfor sitt prinsipp i det vidare arbeidet med kommunedelplanen. Til dømes kan brukryssingar og tunnelpåsleg verte flytta.



Figur 12: Skjematisert oversikt over korridorar til siling.



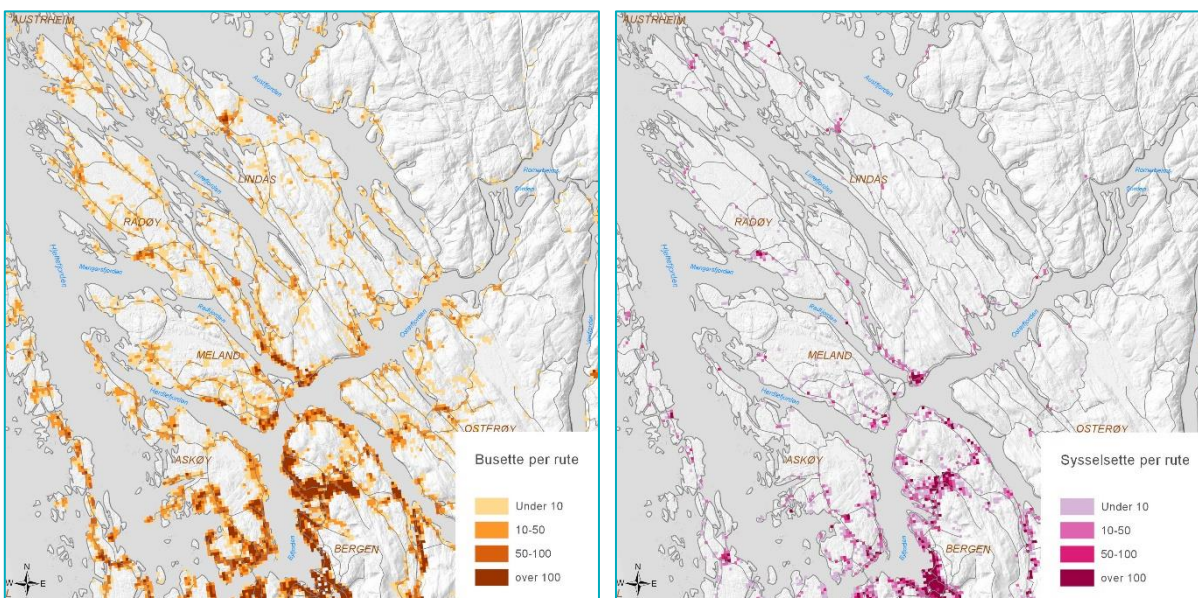
Figur 13: Kart over forkasta linjer og linjer som skal vurderast i silinga

5 Analysar

5.1 Transport, busetnad og arbeidsliv

5.1.1 Folketal og arbeidsplassar

I kommunane Askøy, Meland, Radøy, Lindås og Austrheim var det til saman 61 252 innbyggjarar per 1.januar 2019³, og 20 185 arbeidsplassar⁴. Dei største busetnadskonsentrasjonane i regionen finn ein innanfor pendlarområdet til Bergen, sør på Askøy, Frekhaug og Flatøy i Meland og kring Knarvik i Lindås. Mot nord og vest i området er det med somme unntak mindre folkerikt. I Figur 14 kjem konsentrasjonen av innbyggjarar ved Manger, Lindås og Mongstad fram som eit avvik frå mønsteret kring Bergen.



Figur 14: Busette og sysselsette i regionen

Figur 14 syner at mønsteret for busette liknar mønsteret for sysselsette. Det som i liten grad kjem fram av kartet er talet på sysselsette ved Hanøytangen, Mongstad og liknande store arbeidsplassar. Det skuldast at alle dei sysselsette vert knytt til ei rute i kartet. Kartet fortel likevel om ein konsentrasjon av arbeidsplassar i nærrområdet til Bergen.

5.1.2 Analyse av endringar i reisetid

Det er gjennomført ein nettverksanalyse for å vurdere kva delar av regionen som vil få innsparing i reisetid til ulike målpunkt. Resultata vert nytta som ein indikator på korleis korridora står seg mot silingskriteria knytt til effektmål EM1. Analysen er gjennomført med utgangspunkt i dagens vegnett. Det tyder at det ikkje er teken omsyn til eventuelle planlagde tiltak på vegnettet som kan påverke situasjonen. Analysen er likevel vurdert som relevant ettersom ein fokuserer på vesentleg innsparing i reisetid, over

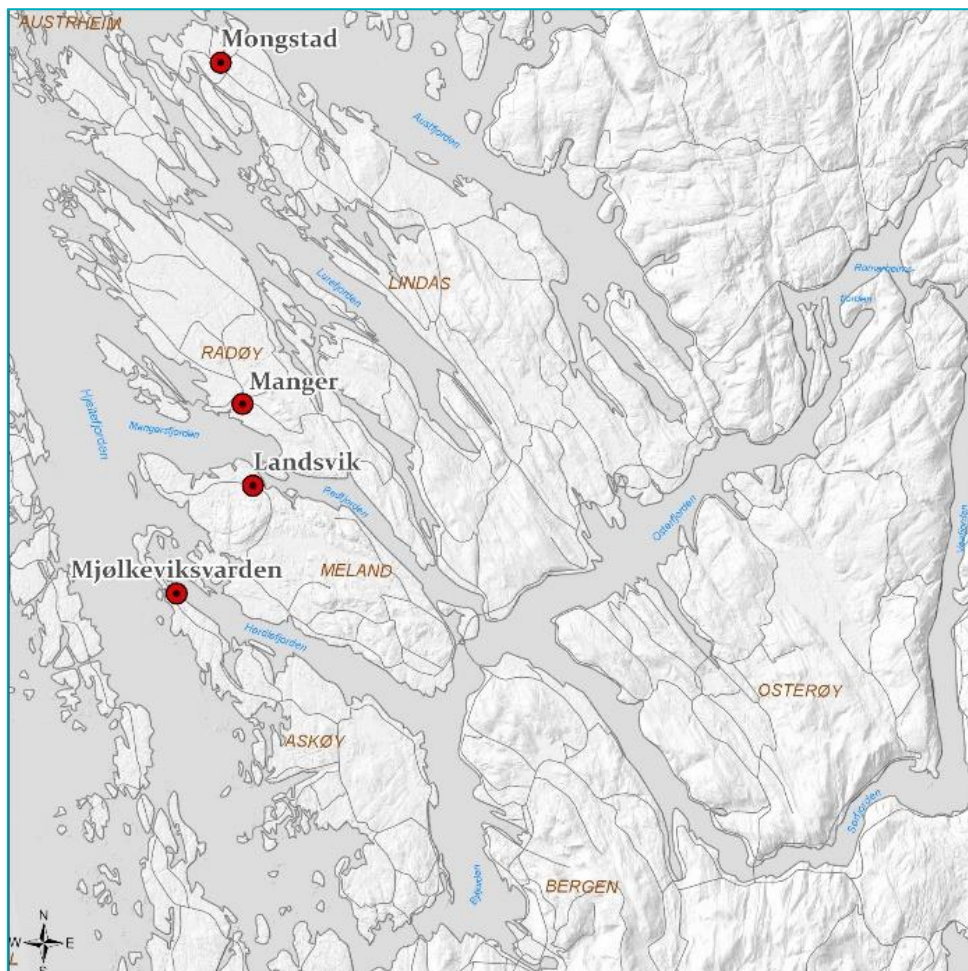
³ Statistikkbanken SSB per 1. januar 2019

⁴ Statistikkbanken SSB per 1. januar 2018

10 min. Tiltaka i Bergen, Nordhordlandspakken og Askøypakken vil truleg ikkje endre vesentleg på resultatata.

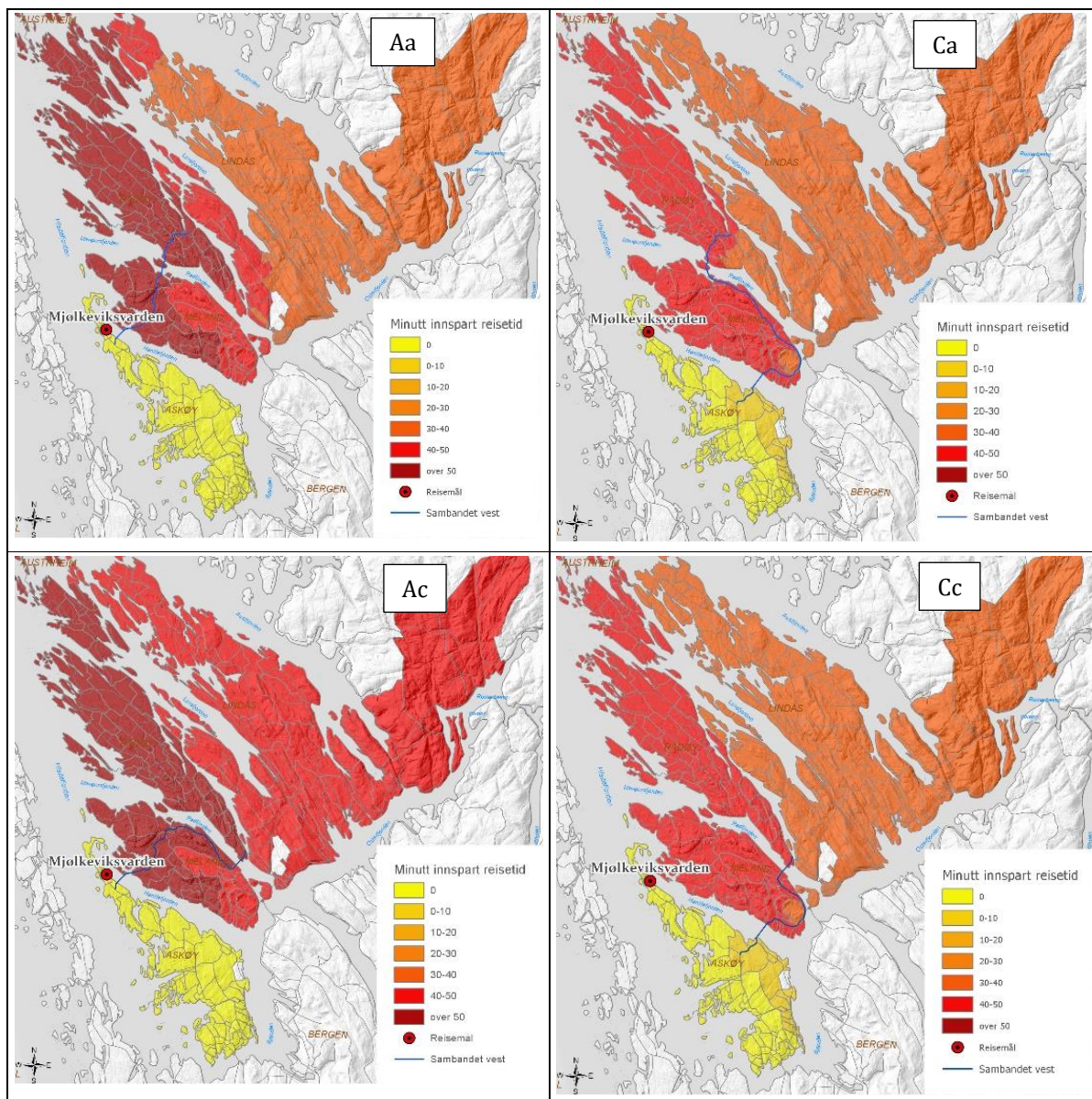
I det følgjande presenterast resultatata av denne analysen for følgjande målpunkt:

- Mjølkeviksvarden, nord på Askøy
- Landsvik, mogleg industriutvikling nord på Holsnøy
- Manger, kommunesenteret i Radøy
- Mongstad



Figur 15: Målpunkt i reisetidsanalysen

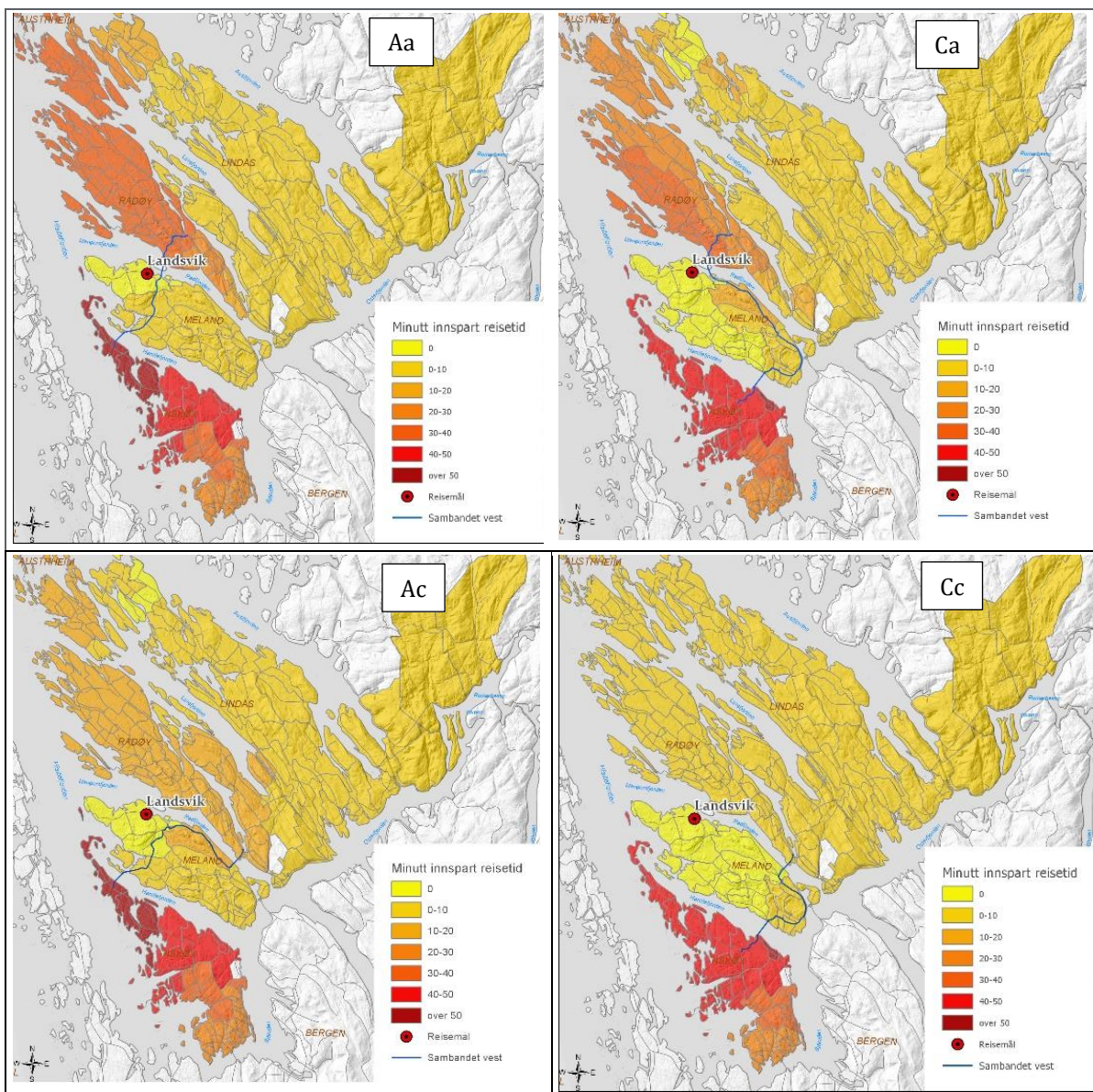
Mjølkeviksvarden



For Nordre Askøy som reisemål gjev alle korridorar for Sambandet vest god effekt med tanke på innsparing i reisetid frå Nordhordland. Korridorane med bru i nord (Aa og Ac) gje naturleg nok best effekt, men og for dei sørlege alternativa (Ca og Cc) er innsparinga vesentleg.

Figur 16: Reisetidsanalyse med målpunkt på Mjølkeviksvarden

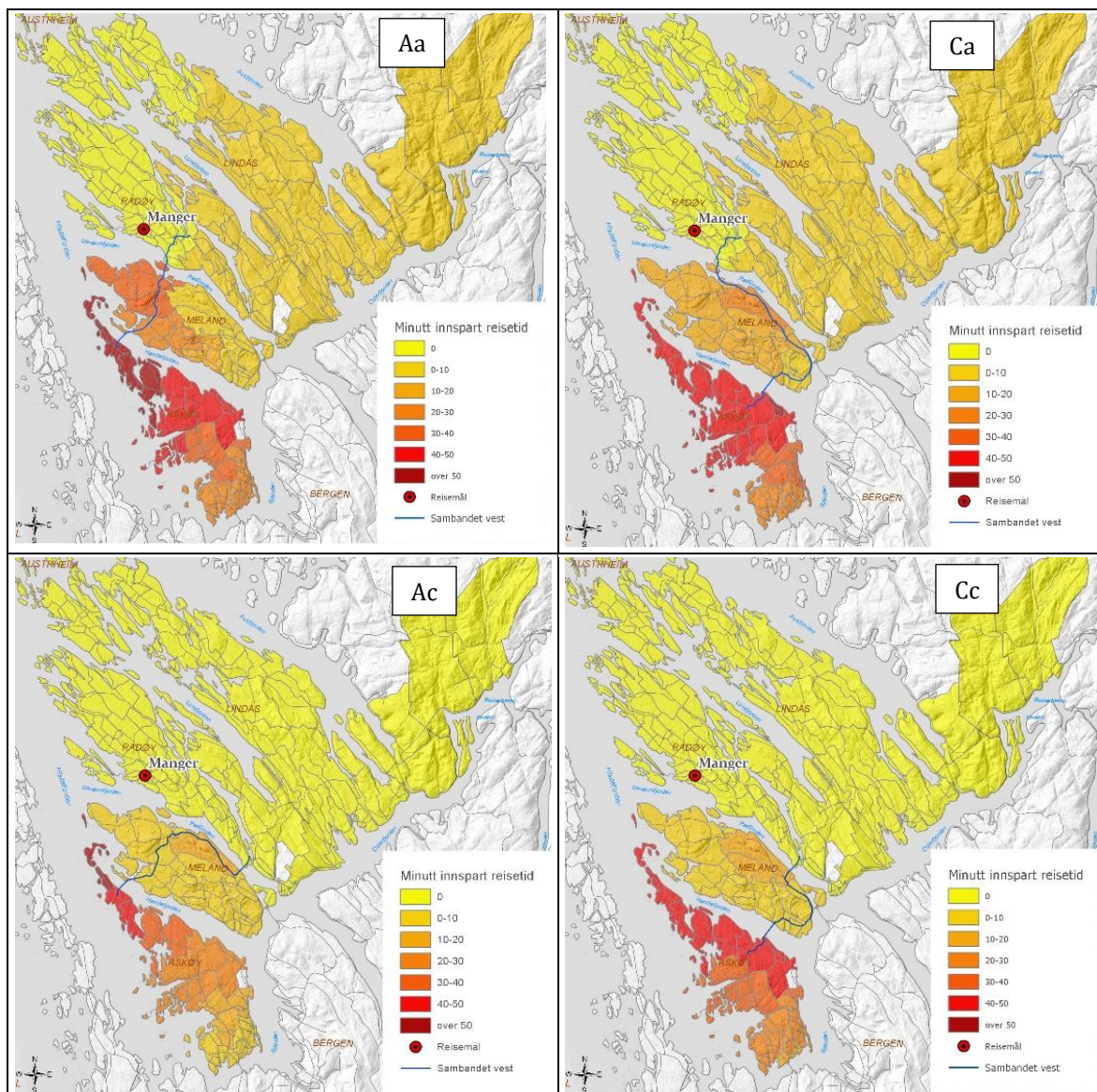
Landsvik



Karta syner at korridor Aa gjev vesentleg innsparing i reisetid mellom ytre delar av Askøy og Nordhordland til Landsvik. For Askøy gjev alle korridorane vesentlege innsparingar, medan det er ein del mindre effekt knytt til korridorane med bru i sør over Radfjorden (Ac og Cc). Effekten på Meland er relativt moderat for alle korridorane. Det er eit mønster at dei minst folkerike områda av regionen får størst innsparing.

Figur 17: Reisetidsanalyse med målpunkt på Landsvik

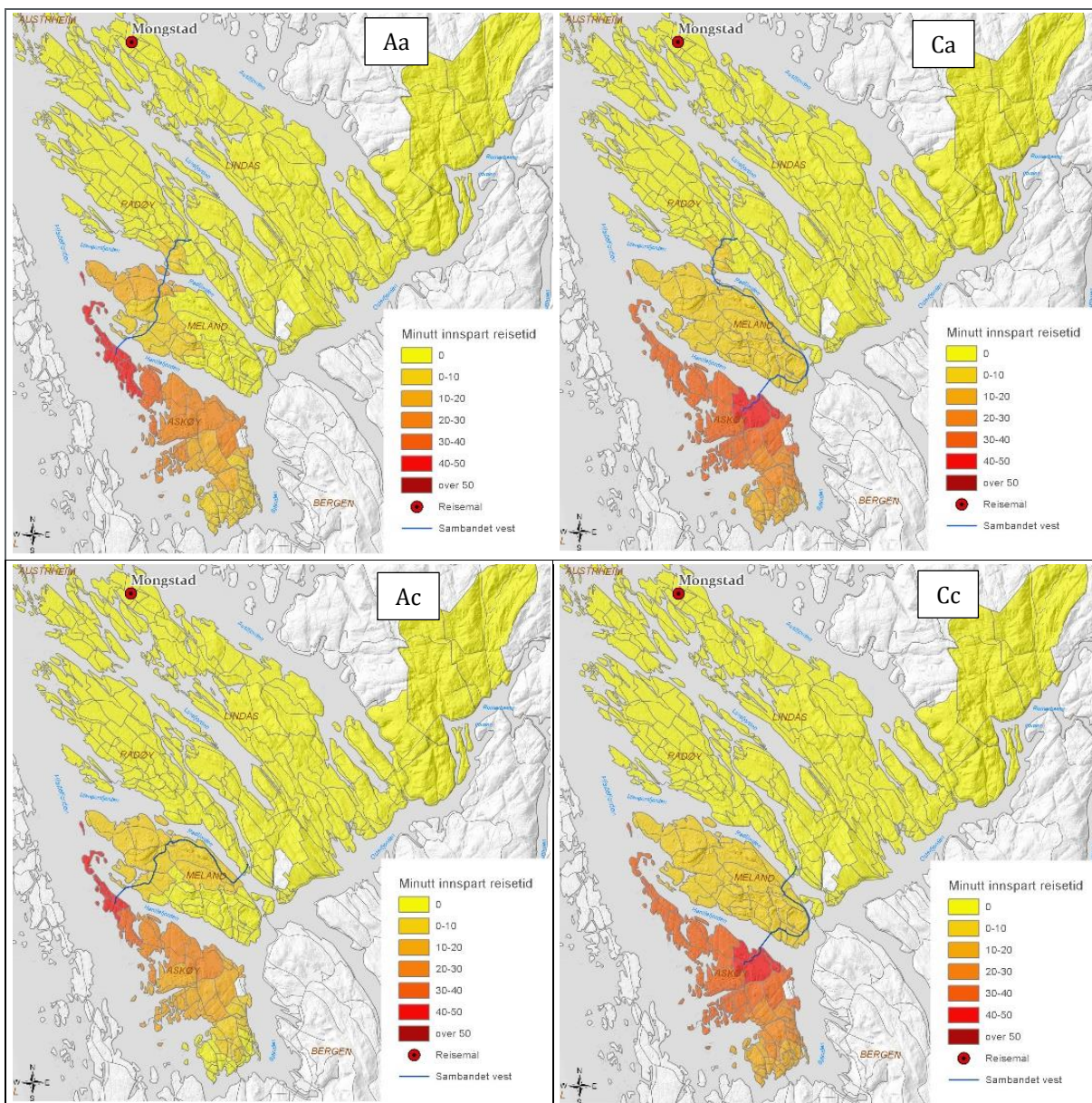
Manger



Sambandet vest kan bidra til betre kommunikasjon mellom Manger, Meland og Askøy. Best effekt gjev korridorane med bru over Bognestraumen (Aa og Ca). Også her er det dei minst folkerike områda i regionen som får best effekt.

Figur 18: Reisetidsanalyse med målpunkt på Manger

Mongstad



Sambandet vest sitt bidrag til å redusere reisetid til Mongstad er moderat, men unntak av for dei nordlege og vestlege delane av Askøy. For Holsnøy er innsparinga under 10 minutt. Det er og liten skilnad mellom korridorane.

Figur 19: Reisetidsanalyse med målpunkt på Mongstad

Oppsummering reisetidsanalyse

Analysen av endringar i reisetid på vegnettet i Askøy og Nordhordland syner at Sambandet vest vil bidra til vesentlege endringar. Det er og tydeleg skilnad mellom korridorane særleg for somme reisemål. Nordre delar av Askøy vil få vesentleg kortare reisetid til ytre delar av Nordhordland og Meland uavhengig av korridor. Vidare ser ein at bru over Bognestraumen (a) vil bidra til å knyte saman Radøy med Meland og nordre Askøy i stor grad. Det er eit mønster for alle alternativa at Sambandet vest gir best innsparing i reisetid for dei delar av regionen der det er færrest busette og arbeidsplassar.

5.2 Trafikk

Til konseptanalysen frå 2016 vart det gjennomført trafikkanalysar med transportmodell som indikerer trafikkmengd i ÅDT⁵ på to ulike løysingar som svarar til brualternativ A og C samt kryssing av Bognestraumen (a). Brua som kryssar Radfjorden i sør vart ikkje vurdert. Det er ikkje gjort nye modellberekningar i samband med denne silingsrapporten. På dette nivået er det vurdert at tidlegare gjennomførte analysar sett i samanheng med reisetidsanalysen i avsnitt 5.1.2 er tilstrekkeleg for å vurdere korridorane opp mot dei ulike effektmåla og tilhøyrande silingskriterium.



Figur 21: Trafikkmengder frå konseptrapporten (2016) for det som tilsvarar bru A og a



Figur 21: Trafikkmengder frå konseptrapporten (2016) for det som tilsvarar bru C.

Trafikkanalysen synte ein vesentleg skilnad i trafikkmengd mellom brualternativ/konsept A og C, jamfør Figur 21 og Figur 21. Bru A får ein trafikkmengd på kring 3000 ÅDT, medan bru C får noko i underkant av 10 000 ÅDT. Bru C vil i tillegg føre til ein auke på kring 2000 ÅDT på Askøybrua, noko som kan verte ei

⁵ Årsdøgntrafikk – tal bilar som nyttar vegen i snitt per døgn per år.

utfordring på eit allereie pressa vegnett om det ikkje settast inn andre trafikkreduserande tiltak. For bru A er denne auken halvparten av bru C.

Trafikkmengda over Bognestraumen (bru a) er vurdert til kring 2000 ÅDT. Desse analysane tek utgangspunkt i dagens situasjon, og ei eventuell endring i arealbruk med nye nærings- og bustadområde kan endre vesentleg på desse tala.

Når bru C er kalkulert med trafikkmengd på 10 000 ÅDT er ein i nærleiken av å måtte diskutere trong for 4-feltsveg. I denne silingsrapporten er det ikkje vurdert 4-feltsveg i nokre av korridorane, men planprogrammet vil peike på at ei slik vurdering må gjerast som del av kommunedelplanarbeidet med grunnlag i ein ny transportmodellberekning.

Ein har ikkje tal på trafikkmengd for bru c over Radfjorden i sør, men basert på erfaring frå slike analysar og kunnskap om trafikktilhøva i regionen, saman med analyse av reisetid, vil det truleg vere meir trafikk på bru c enn a. Skilnaden mellom desse alternativa vil truleg vere mindre enn for bruene over Herdlefjorden (A og C). Grunnen til denne vurderinga er at mykje av trafikken frå bru C over Herdlefjorden har målpunkt på Frekhaug, Flatøy, Åsane eller Knarvik, og vil nytte dagens E39-system med Flatøykrysset i en normal trafikksituasjon.

5.3 Kostnad

Det er gjennomført ei overordna kostnadsvurdering av dei gjennomgåande korridorane som skal vurderast i denne silingsrapporten. Vurderinga tek utgangspunkt i meterprisar for veg i dagen, tunnel og bru knytt til valt vegstandard slik desse er berekna i grunnlagsdokumenta til gjeldande Nasjonal transportplan⁶. I tillegg er det gjennomført ei noko meir detaljert vurdering av kostnadar for dei tre store hengebruene i prosjektet: bru A, C og c. For bru over Bognestraumen (bru a) er det berre nytta meterprisar for bruer frå NTP ettersom det ikkje er sikkert at ein her treng å legge til grunn hengebru.

Denne kostnadsvurderinga har svært høg grad av uvisse. Det er difor vurdert at det ikkje er relevant i denne silingsrapporten å presentere tal i kroner for kva dei ulike bruene eller vegstrekningane er estimert til å koste. Kostnadsvurderinga er likevel godt nok eigna til å vurdere skilnaden mellom korridorane på dette analysenivået. Ulikskapen i kostnadar vil difor verte presentert slik at rimelegaste korridor vert vurdert å ha ein kostnad på «n» og dei andre vil vere prosentvis dyrare enn dette.

Generelt kan ein seie at kostnadane for kryssing av Bognestraumen truleg er vurdert for lågt i denne analysen, slik at korridorane med bru a truleg kjem noko betre ut enn dei vil gjere i kommunedelplanen, der det er klåre krav til kostnadsanslag, ref. utkast til planprogram.

⁶ Nasjonal transportplan (NTP) - 2018-2029

5.4 Konfliktanalyse

Det er gjennomført ei vurdering av konfliktpotensial knytt til ny veg for fem ulike ikkje-prissette tema i tråd med metoden for forenkla konsekvensutgreiing, slik det er skissert i Statens vegvesen si handbok V712 – *Konsekvensanalyser*.

Metoden går i korte trekk på å markere område med særleg verdi basert på data frå offentlege databasar, planar og utgreiingar, og definere om konfliktpotensialet er middels eller stort. Desse verdiane haldast saman med dei ulike korridorane og konfliktnivået vurderast kvalitativt. I vegprosjekt det tiltaket er ny veg i område som er lite påverka av slike tiltak frå før, vil ein berre i skjeldne tilfelle vurdere at tiltaket har positiv effekt på verdiane.

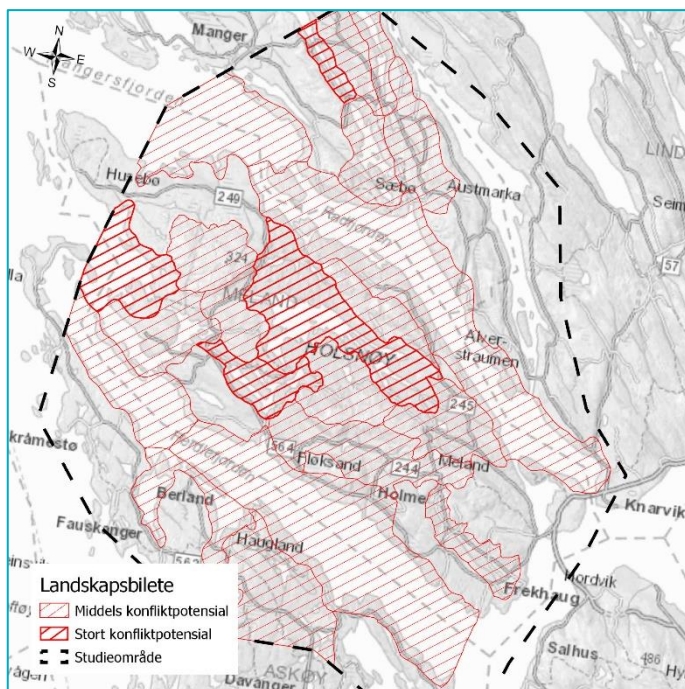
Vurderinga av konfliktnivå gjerast med å vurdere i kva grad tiltaket påverkar verdiane i området. Altså kan konfliktnivået til dømes verte vurdert som middels sjølv om tiltaket ligg i eit område med stort konfliktpotensial og omvendt.

Konflikt er vurdert for følgjande tema:

- Landskapsbilete – det romlege og visuelle landskapet
- Rekreasjon – analyseområdet slik folk oppfattar og nyttar det (svarar til temaet *friluftsliv/by- og bygdeliv i HbV712*)
- Naturmangfald –økologiske verdier i området
- Kulturarv –kulturhistoriske verdier i området
- Naturressursar – verdier knytt til primærnæringane i området

Landskapsbilete

Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke (Aurland naturverkstad for Hordaland fylkeskommune 2011) er nytta som grunnlag for å vurdere konfliktpotensial for landskapsbilete. Her er ulike landskapsrom vurdert gjennom eit sett med kriterium og gjeve ein verdi. I studieområdet for Sambandet vest er det fire område som er gjeve stor verdi og fleire område som har middels verdi. Områda med stor verdi ligg kring Storavatnet på Holsnøy, mellom Herdla og Skjelanger nord i Meland og ved Hellandsvatnet på Radøy. Over halvparten av studieområdet er vurdert å ha middels eller stor verdi for landskapsbilete. Område med stor verdi er vurdert å ha stort konfliktpotensial og område med middels verdi har middels konfliktpotensial, jf. Figur 22.

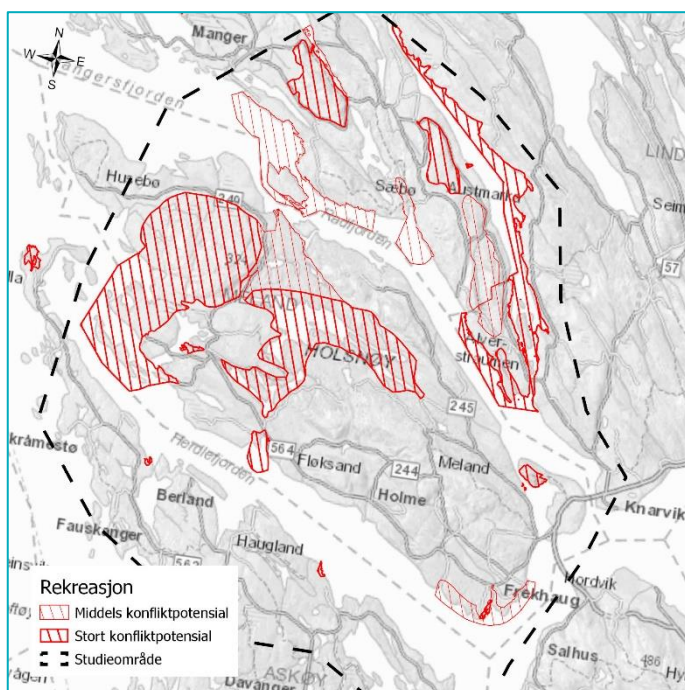


Figur 22: Konfliktpotensial for landskapsbilete

Rekreasjon

Under dette temaet høyrer verdiar knytt til allment tilgjengelege friluftsområde, nærturterreng og område til utandørs opphald i bygde område. Konfliktnivået i analyseområdet er i hovudsak knytt til friluftsliv. Vurderinga av konfliktnivå baserer seg på Hordaland fylkeskommune si kartlegging og verdivurdering av friluftsområde, slik dei er presentert i kartinnsynsløysinga kart.ivest.no. I tillegg er statleg sikra friluftsområde og kommunale planar nytta som grunnlag.

Det er store, samanhengande friluftsområde med stor verdi i analyseområdet. Særleg kring Storavatnet og Eldsfjellet på Holsnøy. I tillegg er strandsona mellom Herdla og Skjelanger vurdert som svært viktige. Bognestraumen er og vurdert som eit viktig friluftsområde. I denne analysen er svært viktige og statleg sikra friluftsområde vurdert å ha stort konfliktpotensial, medan viktige friluftsområde og andre lokale verdiar er vurdert å ha middels konfliktpotensial.

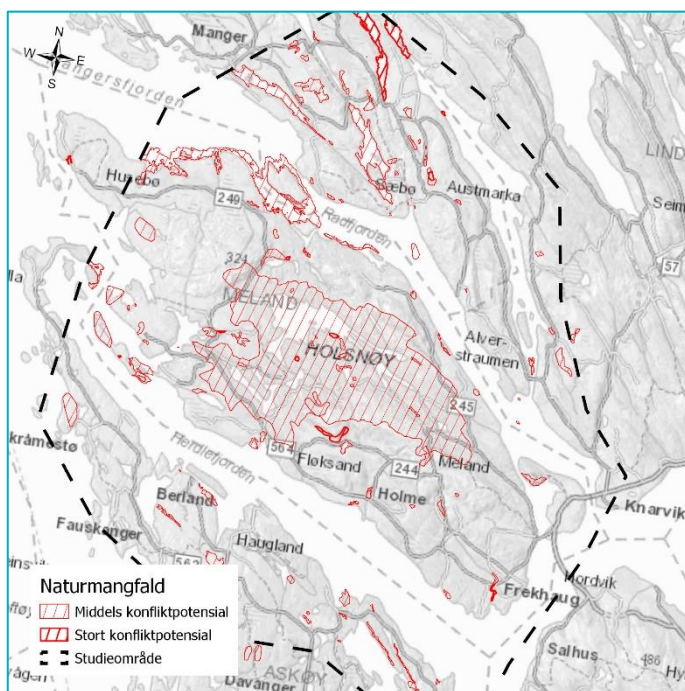


Figur 23: Konfliktpotensial for rekreasjon

Naturmangfald

For å vurdere konfliktpotensial for økologiske verdiar er det nytta data frå Miljødirektoratet gjennom Naturbase. Verneområde og naturtypeområde med A-verdi har stort konfliktpotensial. Naturtypar med B- og C-verdi samt artsfunksjonsområde for utvalde artar, er vurdert å ha middels konfliktpotensial. Nedslagsfeltet for Storavatnet sentralt på Holsnøy er vurdert å ha middels konfliktpotensial med grunnlag i området sin land-skapsøkologiske samanheng.

Områda med stort konfliktpotensial er små i utstrekning og er lite synlege på kartet i Figur 24. I tillegg til området kring Storavatnet er det naturmangfaldsverdiar knytt til sjøareala ved Bogno, og dei større vatna på Radøy. Det er og spreidde naturtypeverdiar på Askøy.

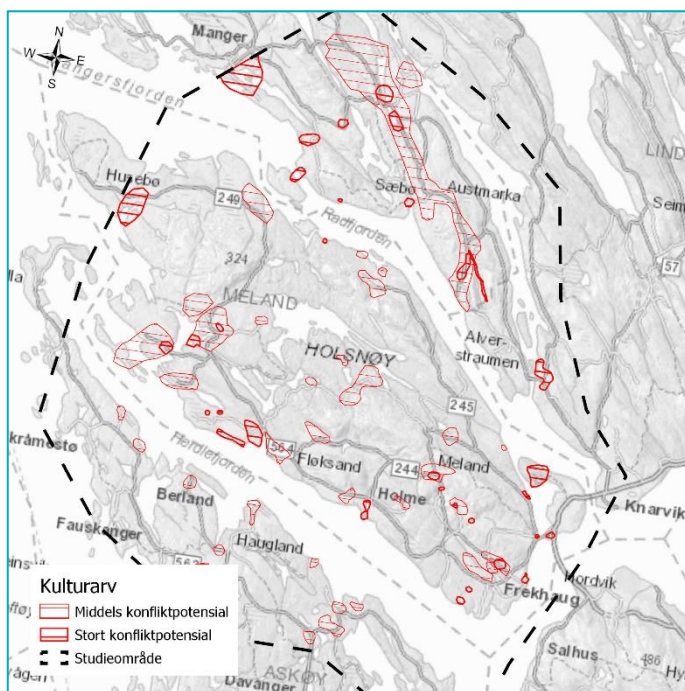


Figur 24: Konfliktpotensial for naturmangfald

Kulturarv

Konfliktpotensial for deltema kulturarv er vurdert med data frå Riksantikvaren si kartteneste *Askeladden*. Her er det gjort ein vurdering av arkeologiske kulturminne, funndata og andre kulturminne og etablert samanhengande område med ulik grad av konfliktpotensial.

Studieområdet har varierte kulturminneverdiar. Lokaliseringa på øyar gjer sjøen til det mest vesentlege overordna kulturhistoriske trekket i området, som ferdslære og som ressursgrunnlag, både i lokal og i større skala. Mange kulturminne i området har lokalisering og funksjon knytt til ferdsle eller til bruk av sjøen sine ressursar, som strandbundne steinalderbuplassar, ferdsle og busetnad i jernalder, og frå nyare tids handelsstader, hamner, ankringsplassar og skipsfunn.



Figur 25: Konfliktpotensial for kulturarv

Naturressursar

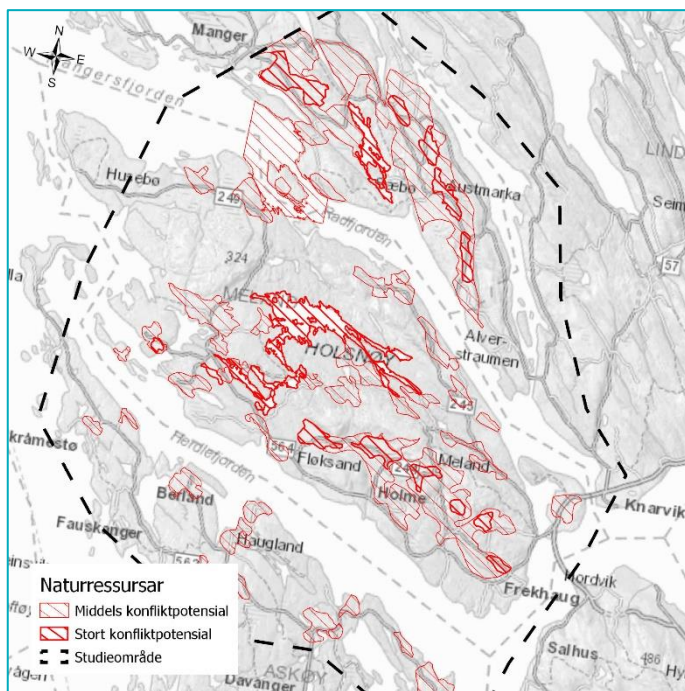
Grunnlag for vurdering av konfliktpotensial for naturressursar er i hovudsak henta frå markslagsdatabasen AR5, grus-, pukk- og mineralressursar frå NGU og vassressursdata frå NVE, Mattilsynet og kommunane. I tillegg er det vurdert fiskeriressursar frå Fiskeridirektoratet si innsynsløysing *Yggdrasil*.

Det er relativt marginale verdiar knytt til jordbruk i området, med unntak av noko fulldyrka areal i dalføra på Holsnøy og noko større samanhengande jordbruksareal på Radøy i utkanten av analyseområdet. Drikkevasskjeldene Storavatnet på Holsnøy og Ølvatnet på Radøy er vurdert å ha stort konfliktpotensial. Det er og knytt eit visst konfliktpotensial til gyteområdet for kysttorsk ved Bogno.

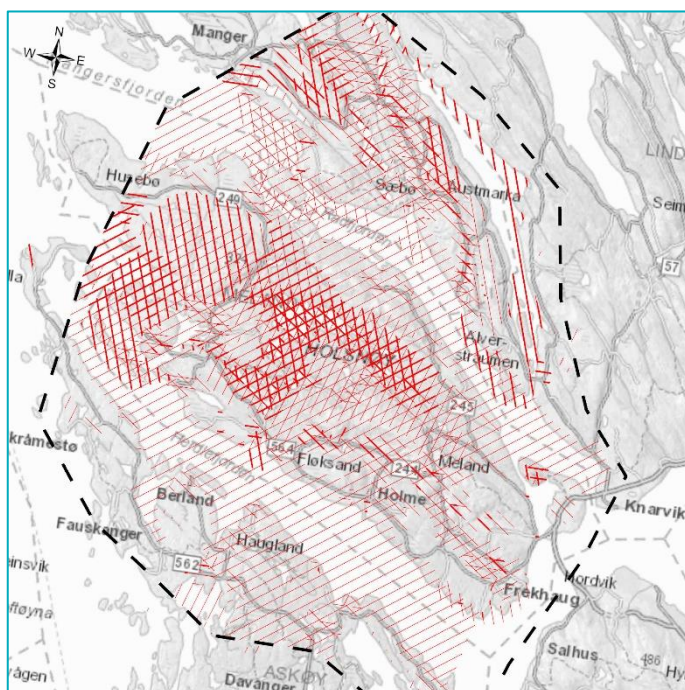
Samla konfliktpotensial

Det er eit høvesvis stort konfliktpotensial knytt til ikkje-prissette tema i delar av studieområdet. Særleg sentralt og nord på Holsnøy og på Radøy er det store landskaps- og friluftslivsverdiar som ein må ta omsyn til i vidare planlegging av Sambandet vest. For landskapsbilete og rekreasjon er det i mange tilfelle likevel mogleg å bygge veg tilpassa desse verdiane, slik at konfliktnivået kan reduserast monaleg. Slike tilpassingar kan vere vanskelegare å gjennomføre for naturmangfald- og kulturarvverdiar.

Det er generelt lågare konfliktpotensial sør-aust i studieområdet enn lenger mot nord og vest. Det heng saman med at områda i sør er meir prega av utbygging og andre inngrep. Vegbygging i slike område har normalt lågare konflikt, men til gjengjeld noko høgare kostnader og større ulemper for andre miljøtema, som til dømes støy.



Figur 26: Konfliktpotensial for naturressursar



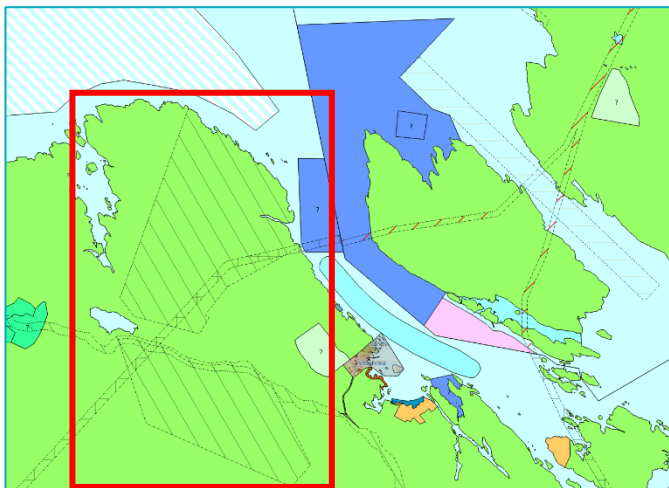
Figur 27: Samla konfliktpotensial

5.5 Arealplanar i området

Arealplanar

Analyseområdet ligg innanfor kommunane Askøy, Meland, Radøy og Lindås. Alle kommunane har gjeldande arealdelar til kommuneplanen som er vedteken etter at plan- og bygningsloven vart revidert i 2008. I fleire av kommunane er det starta opp prosessar for revisjon av kommuneplanen sin arealdel.

Aust på Askøy har kommuneplanen høvesvis få nye byggeområde med unntak av somme nye areal for bustadbygging aust for Hanevik i området der bru C er skissert. Sør for Mjølkeviksvarden er det regulert eit større areal til steinbrot. I kva grad bru A kjem i konflikt med dette området må vurderast i kommunedelplanen.



Figur 28: Kommuneplanen sin arealdel for Meland og Radøy ved Bognestraumen. Skraverete område på land (raud ramme) er areal Meland kommune ønskjer å utvikle til næringsføremål.

Kommuneplanens arealdel for Meland har fleire areal for planlagt bustadbygging i området kring Vikebø. Ved Mjåtveit ligg det til rette for større nye bustadområde. For somme av desse områda er det planar under arbeid. Meland kommune har ambisjonar om å etablere areal for næringsutvikling ved Landsvik i nordaust (Figur 28). Forslag til næringsareal vart møtt med motsegn i førre kommuneplanrevisjon. Gjeldande planstatus for desse områda er LNF-område med ein omsynssone som krev ny samferdslestruktur før områda kan vurderast som næringsareal på nytt.

For Radøy kommune er areala innanfor studieområdet/analyseområdet i hovudsak LNF-område, medan søre del av Radøyna som ligg innanfor Lindås kommune har fleire bustadområde.

Samferdsleplanar

Det er fleire planar for oppgradering av vegnettet som kan ha påverknad for planlegging av Sambandet vest. Desse prosjekta er knytt til Askøy- og Nordhordlandspakken. Prosjekta som ligg utanfor studieområdet/analyseområdet kan få indirekte verknad på ulike alternativ for Sambandet vest gjennom endringar i trafikkbilete. For Askøy er det særleg prosjekta Fauskanger sør, Fromreide-Kjerrgarden og Lavik-Haugland, som kan ha slik indirekte verknad.

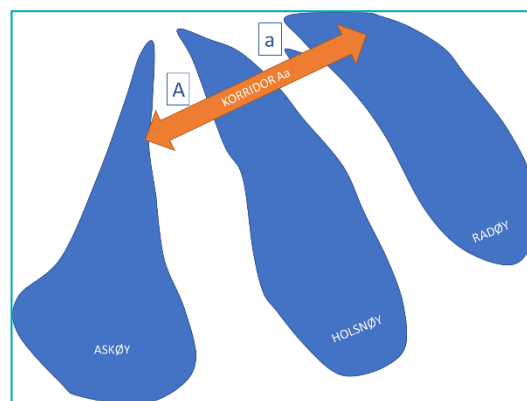
Andre prosjekt, særleg i Meland, kan ha meir direkte verknad for Sambandet vest, gjennom at delar av dagens veg med oppgraderingar kan nyttast som del av Sambandet vest sin trasé.

I Meland er det særleg prosjekta Fløksand – Vikebø og Fosse - Moldekleiv som kan ha slik direkte verknad. Slik sistnemnde reguleringsplan i dag ligg føre, kan det vere trong for investeringar dersom ein skal legge til grunn 80 km/t for Sambandet vest og strekninga Fosse-Moldekleiv skal inngå som del av Sambandet vest. For Fløksand – Vikebø er det i denne silingsprosessen vurdert at oppgradert fylkesveg i tråd med prosjektet i Nordhordlandspakken kan inngå som del av Sambandet vest. I det vidare planarbeidet må desse planprosessane synkroniserast ytterlegare.

6 Siling

6.1 Korridor Aa

Bru A kryssar Herdlefjorden mellom Abedissefjellet sør for Mjølkeviksvarden på Askøy, og Lamholmen sør for Ypso i Meland. Alternativet er tilnærma lik løysinga som vart utgreidd i tilleggsutgreiinga frå juni 2014. Brua tek utgangspunkt i eit punkt på Askøy som ligg på omkring kote 50. Kystverket har satt krav om minimum seglingshøgde i Herdlefjorden på 75m. På Meland er landskapet høvesvis flatt og lågtliggande, noko som inneber ein lang viadukt som ikkje når terreng før eit godt stykke inn på land.



Figur 29: Skjematisk framstilling av korridor Aa

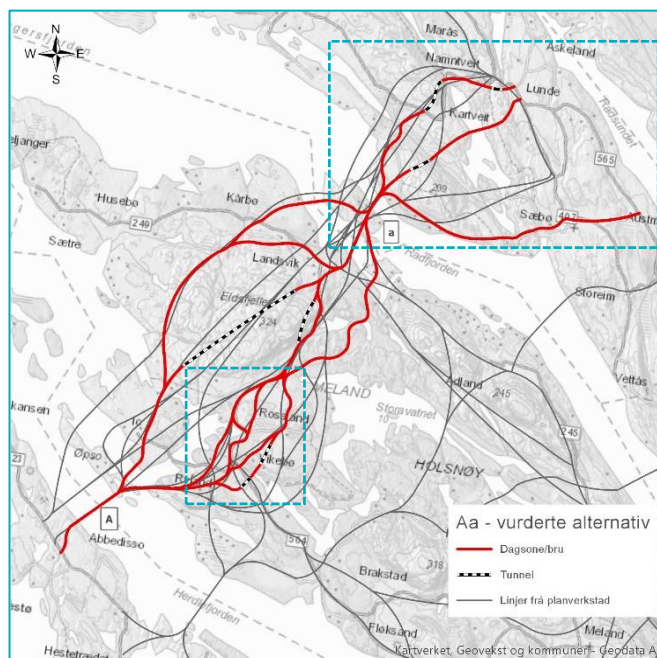
Frå denne brua er det vurdert fleire alternativ fram til bru a over Bognestraumen. For å redusere talet på gjennomgåande alternativ for Aa er det gjort ei vurdering av nokre mindre delområde først. Dette gjeld området kring Vikebø og Rosslund og strekinga mellom Bognestraumen og fv. 565 på Radøy, sjå avsnitt 6.1.2 og 6.1.3. I tillegg er det gjort ei særskilt vurdering av verknadar på Askøy.

6.1.1 Askøy

Den skisserte brukryssinga over Herdlefjorden nord på Askøy krev berre eit kort vegstykke på Askøysida før ein kan lage ein påkopling på fv. 562. Det er difor ikkje vurdert ulike alternativ her. Det vil vere ei utfordring for denne løysinga at nordlege delar av fv. 562 er sårbar for den trafikkauken ein kan forvente som følgje av Sambandet vest. Eventuelle utbetringar av fylkesvegnettet på Askøy som følgje av Sambandet vest er ikkje ein del av dette prosjektet, men kan verte ein konsekvens om det realiserast.




6.1.2 Vikebø - Rosslund


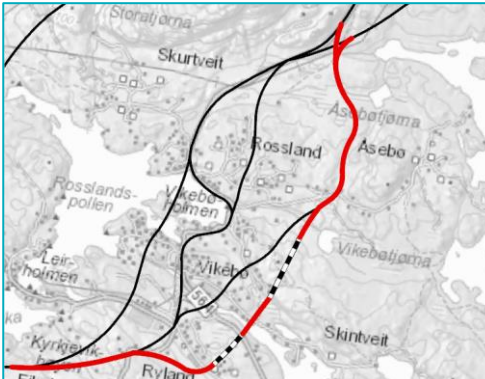
Det er gjort ei særskilt vurdering av korleis Sambandet vest kan passere området kring Vikebø og Rosslund i Meland kommune. Dette er eit komplekst område med ein del spreidd bygnad, utfordrande terrengtilhøve og vesentlege miljøverdiar. Det er vurdert fem ulike løysingsalternativ i dette området:



Figur 30: Vurderte alternativ for korridor Aa. Område innanfor markerte rektangel er vurdert særskilt.

Tabell 4: Siling av alternativ forbi Vikebø og Rosslund

Alternativ	Omtale	Kart
1. Over Rosslandspollen	Linja er lagt i utmarka vest for Ryland der vegen kan koplatt på fv.248 og vidare mot fv. 564. Kryssar Kvernhaugen og Stekkevikvegen like aust om settefiskanlegget ved Rylandsvågen og vidare over til Vikebøholmen i bru. Ny bru over til Rosslund der linja følger traseen til Rosslandsvegen vidare nordover.	
2. Langs Rosslandsvegen	Frå brua over Herdlefjorden går denne linja rett vest fram til Eikelandsvegen, der ho svingar mot nord og passerer like aust for bustadane ved Rylandshøgda. Linja kryssar elva omtrent på same stad som dagens bru. Herifrå følgjer linja dagens Rosslandsveg og må truleg leggast på ny fylling langs den bratte skrenten, der dagens Rosslandsveg går langs sjøen på ei smal hylle.	
3. Gjennom Rosslund	Dette alternativet følgjer alternativ 2 fram til Vikebøvika. Herifrå går linja rett nordover i gjennom den spreidde bygnaden ved Rosslund og treff dagens fv. 249 ved Strangefjellet.	

Alternativ	Omtale	Kart
4. Aust for Vikebø sentrum	Linja følger ei meir austleg retning gjennom området, kryssar fv. 564 og elva like aust for grusbanen. Herifrå kan det vere naudsynt med ein kort tunnel under Skjenhøyen, før alternativet fortset nordover i utmarka aust for Rossland mot dagens fv. 249 ved Strangefjellet.	
5. Rossland/Vikebø utmark	Dette alternativet legg seg aust for bygnaden både på Vikebø og Rossland. Det kan verte naudsynt med to korte tunnelar på kvar side av kryssinga av Rylandsvatnet. Nord for Skjenhøyen følger dette alternativet same linje som alternativ 4.	

Vurdering Vikebø-Rossland

Alternativa 1-3 vil på ulikt vis vere i konflikt med nærmiljøet i dette området. Truleg vil alle desse alternativane krevje innløyising av bustadar. Alternativ 1 vil endre det visuelle uttrykket kring indre delar av Rosslandspollen, ha eit monaleg konfliktpotensial for kulturminne og truleg vere høvesvis kostbar. Alternativ 2 har ein kurvatur som gjer at ein må legge til grunn lågare fartsgrense i dette området, noko som i prinsippet ikkje er ønskeleg for å oppnå måla om reisetid. I tillegg inneber denne løysinga ein større fylling langs Vikebøvika. Etter ein heilskapleg vurdering er difor Alternativ 1 og 2 silt bort.

Alternativ 3 har og utfordringar knytt til kurvatur og nærmiljø og vil til dømes medføre ein vesentleg barriereverknad for Rossland som grend. I tillegg kjem traséen i konflikt med edellauvskog ved Rosslandspollen. Det er likevel vurdert at alternativet ikkje vert silt bort her, ettersom det truleg har lågast kostnad med føresetnad om at ein kan unngå tunnelar og lengre bruer.

Alternativ 4 er vurdert å skape ein uheldig barriereverknad både ved Ryland og Vikebø, som ein unngår med alternativ 5. Med to tunnelar og lengre bru over Rylandsvatnet er alternativ 5 ein del dyrare enn 4, men det kan vere eit potensial for innsparingar etter vidare optimalisering. Alternativ 5 har noko meir konfliktpotensial for dyrka mark enn 4. Både alternativ 4 og 5 bør difor takast med vidare.

For området Vikebø-Rossland er alternativ 3,4 og 5 teken med vidare, medan 1 og 2 vert silt bort. For vurderinga av gjennomgåande alternativ i korridor Aa legg ein til grunn alternativ 4 forbi Vikebø og Rossland, sjølv om alle tre alternativane skal vurderast i KU. I det vidare arbeidet må traséen forbi Ryland vurderast i samband med reguleringsplan for bustadar som er under arbeid i dette området.

6.1.3 Bognestraumen til fv. 565 (Namntveit)

Frå kryssingspunktet ved Bognestraumen til fv. 565 er det vurdert tre ulike linjer. To som går med veg i dagen nord eller sør for Kvitsteinfjellet, og ein som går i tunnel gjennom fjellet og i bru over Ølvatnet.

Tabell 5: Siling av alternativ frå Bognestraumen til fv.565 Radøy

Alternativ	Omtale	Kart
1. Radøy nord	Denne traséen svingar nordover og kryssar under høgspentlinja ved Bognestraumen. Kryssar fv. 409 Radøyvegen ved Kollstad og fortset i tunnel under Seljehaugen. Traséen kryssar eidet mellom Ølvatnet og Hallandsvatnet før den stig på austover og koplpar seg på fv. 565 ved Namntveit.	
2. Radøy midt	Linja fortset rett fram etter kryssinga av Bognestraumen og går inn i en tunnel under Kvitsteinfjellet. Vidare i bru og dagsone over jordbruksområdet vest for Ølvatnet, før vegen vil krysse i ei høvesvis høg bru over vatnet. Etter kryssinga av Ølvatnet vil linja ligge i dagen og stige på fram til ho endar i fv. 407 ved Taule. Truleg vil denne løysinga innebære bygging av ny veg fram til Fv.565 ved Namntveit.	
3. Radøy sør	Dette alternativet er teikna i dagsone austover frå brua over Bognestraumen sør for Kvitsteinfjellet. Her vil vegen delvis ligge i strandsona gjennom eit kupert område mot Sæbø. Vegen er teikna vidare gjennom Sæbø fram til fv. 407. Grunna kvaliteten på dagens fv.407 må dette alternativet gå heilt fram til fv.565 ved Austmarka aust på Radøy. Det kan hende at delar av vegen må leggest i tunnel grunna topografi.	

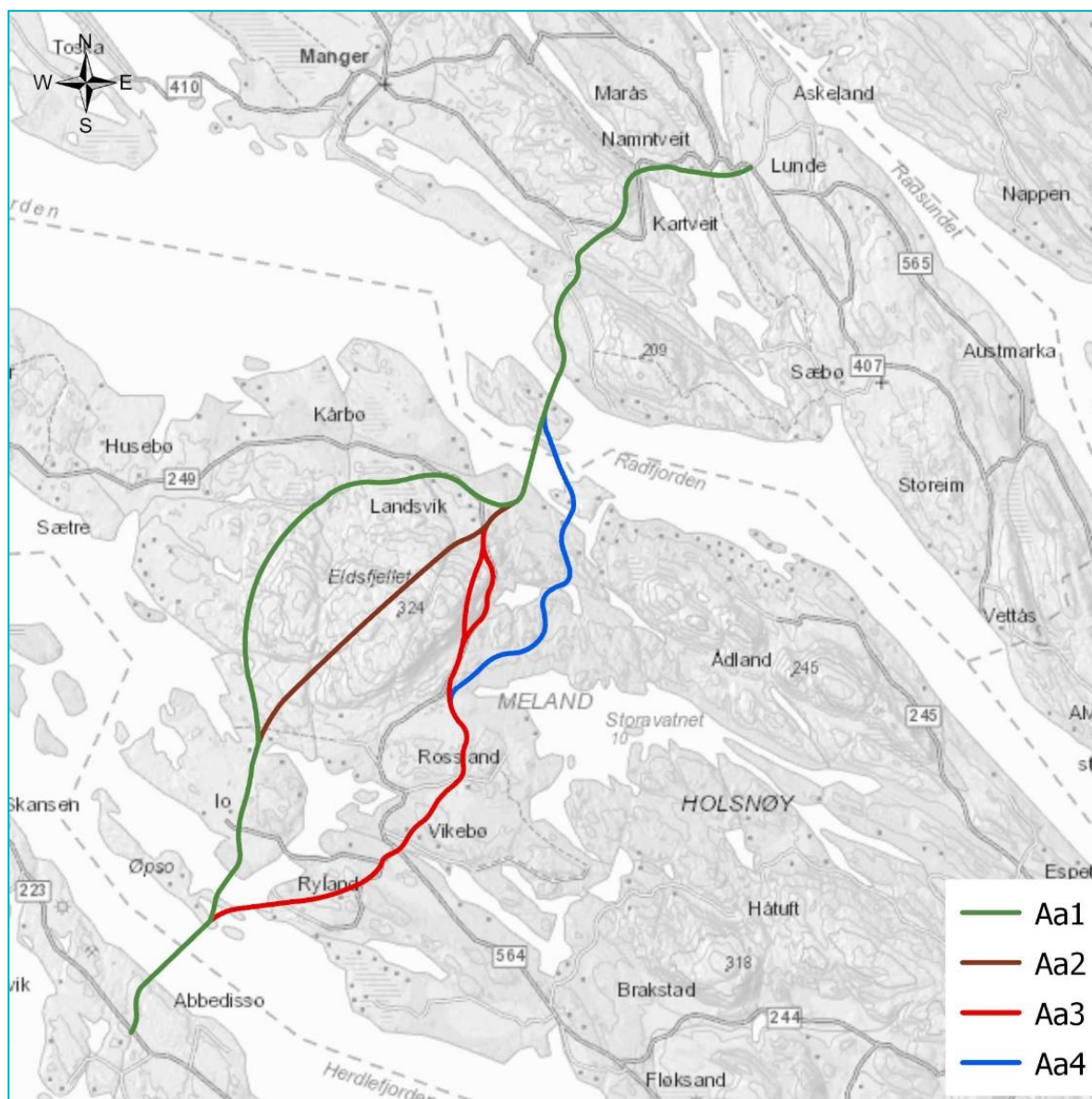
Vurdering Bognestraumen til fv.564 (Namntveit)

Alternativ 1 liknar på løysinga som vart vurdert i forprosjekt og konseptrapport tidlegare. Linja vil kome i konflikt med ein del kulturminneverdiar ved Bognestraumen og eventuell omlegging av høgspenlinja vil auke kostnadane ved denne løysinga. Alternativet gjer det mogleg med eit kryss mot fv. 409 mot Manger og såleis bidra til eit vesentleg betre samband mellom Manger og Meland. Kryssinga mellom Ølvatnet og Hallandsvatnet er gunstig av fleire grunnar: For det første er konfliktane med landskapsverdiane redusert ettersom det ligg ein veg der i dag. For det andre unngår ein dei største konfliktane med Ølvatnet som drikkevasskjelde, ettersom dette eidet ligg i vasskiljet mellom to nedbørsfelt. Ein kan likevel rekne med somme auka kostnadar for å sikre utslepp til drikkevasskjelda. Alternativ 2 vil truleg verte noko dyrare enn 1 grunna bru over Ølvatnet. I tillegg vil løysinga ha større konflikt mot landskapsbilete ettersom det er færre inngrep her frå før. Kryssinga av Ølvatnet er problematisk fordi ein må krysse tvers over ei drikkevasskjelde. Det fører til auka anleggs- og driftskostnadar og auka risiko knytt til uønskte hendingar som kan påverke drikkevasskvaliteten. Det kanskje viktigaste ankepunktet for alternativ 2 samanlikna med 1, er høvet til god påkopling mot fv. 409 mot Manger. Alternativ 2 krev ein lengre tilførsleveg eller vesentleg oppgradering av dagens veg for å få tilfredsstillande kopling mot Manger.

Alternativ 3 vil har stort konfliktpotensial knytt til fleire ikkje-prissette tema. Mykje ettersom delar av denne vil gripe inn i ei urørt strandsona. I tillegg er topografien mellom Bognestraumen og Sæbø utfordrande slik at vegbygging her kan verte kostbar og føre til auka kostnadar. Kryssinga av Sæbø med bygg og dyrka mark er og problematisk. Alternativ 3 er det klart lengste av alternativa mellom Bognestraumen og fv. 565 og dermed truleg mest kostbar utan at alternativet har andre særskilde føremon i trafikksystemet.

Oppsummert er alternativ 2 og 3 frå Bogno til fv.565 forkasta og det vert tilrådd å gå vidare med alternativ 1. Det tyder at i alle vurderingane av gjennomgåande alternativ seinare i denne rapporten, ligg alternativ 1 til grunn for alle alternativ knytt til bru a ved Bogno.

6.1.4 Vurdering av gjennomgående alternativ for korridor Aa

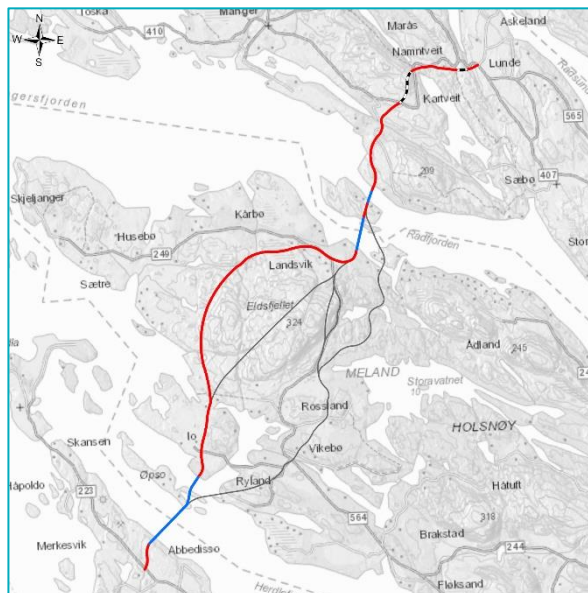


Figur 31: Gjennomgående alternativ for korridor Aa

Tabell 6: Vurdering av alternativ Aa1

ALTERNATIV Aa1

Alternativ Aa1 går nordover frå brua over Herdlefjorden og vidare over Ieosen mellom Ypso og Io. Herifrå kryssar traséen i dagsone over Io og nord for Eldsfjellet før han bøyer av mot aust og treff fv.249 rett nord for Landsvik. Dette alternativet går i lang bru over Landsvikosen mellom Landsvik og Bogno. Frå Bognestraumen og inn på Radøy er traséen lik som alternativ 1 mellom Bogno og fv. 565 som er omtalt tidlegare.



EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksene mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet bidrar i stor grad til å binde saman nordre Askøy, Meland og ytre delar av Nordhordland gjennom vesentleg redusert reisetid. Meir folkerike delar av regionen får mindre effekt av sambandet.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Aa1 gjev vesentleg kortare reisetid frå Askøy nord og Radøy til Holsnøy nord. Reisetid til Manger frå Askøy vert vesentleg redusert, men frå meir folkerike område i Meland, Lindås og Bergen er det liten skilnad samanlikna med i dag. For desse områda har Aa1 truleg noko mindre effekt enn dei andre alternativa i korridor Aa, særleg frå Meland.	MIDDELS GOD

EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsveggar på det regionale transportnettet

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og Bognestraumen, vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Å sende all trafikk frå E39 via nordre Askøy, Meland og Radøy vil likevel innebere ein vesentleg omveg og eit stort press, særleg på fylkesvegnettet utanom Sambandet vest.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Aa1		
Robust lokalvegnett	Aa1 medverkar til eit vesentleg betre lokalvegtilbod. Ei erstatning for dagens fv. 249 mellom Vikebø og Landsvik og mellom Manger og fv. 565 vil vere særleg gunstig. Det er ei utfordring ved Aa1 å lage god påkopling til fv. 564 ved Vikebø.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlastning hovudvegnettet	Trafikkanalysane frå konseptrapporten (2016) syner at alternativa med bru nord på Askøy i liten grad bidreg til avlastning av flaskehalsane i Bergensregionen.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Alternativet ligg i eit tynt busett område med lite passasjergrunnlag for kollektiv. Eventuelle effektar av ny næringsetablering og busetnad er ikkje teken omsyn til i denne vurderinga.	LITEN
Gange/Sykkel	Alternativet ligg utanfor større busetnadar og arbeidsplassar. Eventuelle bebuarar ved Rossland/Vikebø-området som har arbeidsplass nord på Askøy kan kanskje nytte sykkel til arbeidsreise, men det vil truleg vere lite attraktivt grunna eksponering for vind og vær.	MIDDELS DÅRLEG
Endring i transportmiddel	Avstanden til større busetnader og arbeidsplasskonsentrasjonar gjer at alternativet truleg i liten grad stimulerer til endring i transportmiddelbruk. Sambandet vil heller bidra til større transporttetterspurnad med bil ettersom reisetider mellom bustad og arbeidsplasskonsentrasjonar nord på Askøy og nord i Nordhordland kjem innanfor pendlaravstand.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempar som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Stort inngrep i Sætreosen nord for Io, et landskapsområde med stor verdi og få inngrep i dag. Kryssinga av Ypso med bru og viadukt vil og verke skjemma. Brukryssing over Bognestraumen er også konfliktfylt. Moderat konfliktnivå på Radøy.	STOR KONFLIKT
Rekreasjon	Stort inngrep med støy og barriereverknad gjennom store delar av dei regionalt svært viktige friluftsområda Io og Eldsfjellet. Opplevingskvaliteten knytt til desse områda vil verte monaleg redusert.	STOR KONFLIKT
Naturmangfald	Kryssar registrerte naturtypar ved Ypso og Bognestraumen, men desse er marine naturtypar som truleg kan skjermast for inngrep.	MIDDELS KONFLIKT

ALTERNATIV Aa1		
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Io og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen.	MIDDELS KONFLIKT
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Naturressursar	Marginale arealbeslag av beitemark ved Io og Landsvik. Større konfliktar for dyrka mark på Radøy ved Kartveit. Fiskeriressursar er ikkje vurdert å verte råka av tiltaket.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulemper	Marginal støy/støvkonflikt for bustadar. Kryssinga av eidet mellom Ølvatnet (drikkevatt) og Hallandsvatnet aukar sårbarheit for uønskte hendingar noko.	LITEN KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Aa1 fører til eit stort og kostbart byggetrinn mellom Io og Landsvik nord for Eldsfjellet. Bru over Herdefjorden og strekninga Namntveit – Landsvik kan byggast som egne byggetrinn.	LITEN
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 10% dyrare enn billegaste alternativ	MIDDELS GOD
Utbetring av øvrige vegnett	Alternativet legg press på fv. 223/562 på Askøy og vil truleg krevje ny tilkomstveg til fv. 564 ved Vikebø i Meland. Gir god løysing i form av ny veg mellom Manger og fv.565 på Radøy.	MIDDELS DÅRLEG
Nytte	Alternativa i korridor Aa vil truleg ha minst trafikk av alle alternativa til Sambandet vest.	MIDDELS DÅRLEG

Tabell 7: Vurdering av alternativ Aa2

ALTERNATIV Aa2

Alternativ Aa2 følger same linje som Aa1 fram til eit punkt nord for Io, der Aa2 går i tunnel gjennom Eldsfjellet og kjem ut i dagen ved Landsvik. Herifrå til endepunktet ved fv. 565 er traséen lik som Aa1 med høvesvis lang bru over Landsvikosen.



EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på akse mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet bidreg i stor grad til å binde saman nordre Askøy, Meland og ytre delar av Nordhordland gjennom vesentleg redusert reisetid. Meir folkerike delar av regionen får mindre effekt av sambandet.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Aa2 gjev vesentleg kortare reisetid frå Askøy nord og Radøy til Holsnøy nord. Reisetid til Manger frå Askøy vert vesentleg redusert, men frå meir folkerike område i Meland, Lindås og Bergen er det liten skilnad samanlikna med i dag. For desse områda har Aa2 truleg noko mindre effekt enn Aa3 og Aa4, særleg frå Meland.	MIDDELS GOD

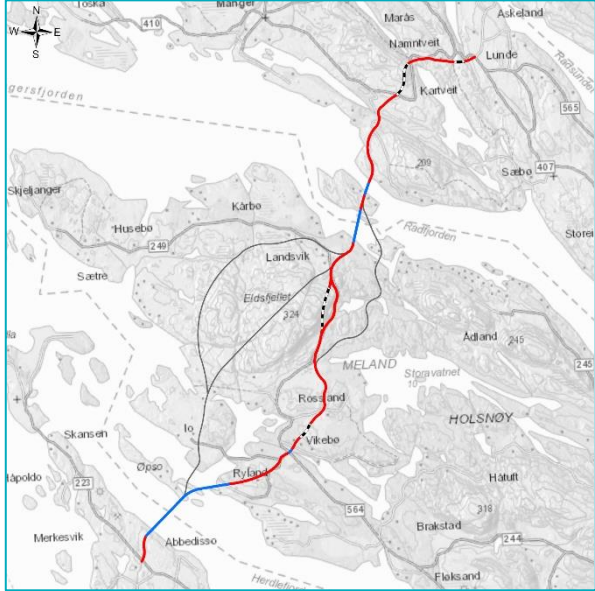
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og Bognestraumen vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Å sende all trafikk frå E39 via nordre Askøy, Meland og Radøy vil likevel innebere ein vesentleg omveg og eit stort press, særleg på fylkesvegnettet utanom Sambandet vest.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Aa2		
Robust lokalvegnett	Aa1 medverkar til eit vesentleg betre lokalvegtilbod. Ei erstatning for dagens fv. 249 mellom Vikebø og Landsvik og mellom Manger og fv. 565 vil vere særleg gunstig. Det er ei utfordring ved Aa2 å lage god påkopling til fv. 564 ved Vikebø.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Trafikkanalysane frå konseptrapporten (2016) syner at alternativa med bru nord på Askøy i liten grad bidreg til avlasting av flaskehalsane i Bergensregionen.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Alternativet ligg i eit tynt busett område med lite passasjergrunnlag for kollektiv. Eventuelle effektar av ny næringsetablering og busetnad er ikkje teken omsyn til i denne vurderinga.	LITEN
Gange/Sykkel	Alternativet ligg utanfor større busetnadar og arbeidsplassar. Eventuelle bebuarar ved Rossland/Vikebø-området som har arbeidsplass nord på Askøy, kan kanskje nytte sykkel til arbeidsreise, men det vil truleg vere lite attraktivt grunna eksponering for vind og vêr.	MIDDELS DÅRLEG
Endring i transportmiddel	Avstanden til større busetnader og arbeidsplasskonsentrasjonar gjer at alternativet truleg i liten grad stimulerer til endring i transportmiddelbruk. Sambandet vil heller bidra til større transportteterspurnad med bil ettersom reisetider mellom bustad og arbeidsplasskonsentrasjonar nord på Askøy og nord i Nordhordland kjem innanfor pendlaravstand.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempar som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Moderat inngrep i Sætreosen nord for Io, eit landskapsområde med stor verdi og få inngrep i dag. Kryssinga av Ypso med bru og viadukt vil og verke skjemmande. Brukryssing over Bognestraumen er også konfliktfylt. Moderat konfliktnivå på Radøy. Tunnel gjennom Eldsfjellet reduserer konfliktnivået i dette området.	MIDDELS KONFLIKT
Rekreasjon	Stort inngrep med støy og barriereverknad gjennom store delar av dei regionalt svært viktige friluftsområda på Io. Opplevingskvaliteten knytt til desse områda vil verte monaleg redusert.	STOR KONFLIKT

ALTERNATIV Aa2		
Naturmangfald	Kryssar registrerte naturtypar ved Ypso og Bognestraumen, men desse er marine naturtypar som truleg kan skjermast for inngrep.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Io og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	Marginale arealbeslag av beitemark ved Io og Landsvik. Større konfliktar for dyrka mark på Radøy ved Kartveit. Fiskeriressursar er ikkje vurdert å verte råka av tiltaket.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulemper	Marginal støy/støvkonflikt for bustadar. Kryssinga av eidet mellom Ølvatnet (drikkevatt) og Hallandsvatnet aukar sårbarheit for uønskte hendingar noko.	LITEN KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Aa2 fører til eit stort og kostbart byggetrinn mellom Io og Landsvik med tunnel gjennom Eldsfjellet. Bru over Herdlefjorden og strekninga Namntveit – Landsvik kan byggast som eigne byggetrinn.	LITEN
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 15% dyrare enn billegaste alternativ	MIDDELS GOD
Utbetring av øvrige vegnett	Alternativet legg press på fv. 223/562 på Askøy og vil truleg krevje ny tilkomstveg til fv. 564 ved Vikebø i Meland. Gjev god løysing i form av ny veg mellom Manger og fv.565 på Radøy.	MIDDELS DÅRLEG
Nytte	Alternativa i korridor Aa vil truleg ha minst trafikk av alle alternativa til Sambandet vest.	MIDDELS DÅRLEG

Tabell 8: : Vurdering av alternativ Aa3

ALTERNATIV Aa3		
<p>Alternativ Aa3 går sørover frå Brua over Herdlefjorden i viadukt over søre Ypso inn mot utmarka vest for Ryland. Herifrå kryssar vegen fv. 564 og Rylandsvatnet i ei kort bru like sør for grusbanen ved Vikebø. Linja går så i ein kort tunnel under Skintveitfjellet og gjennom utmarka vest for Rossland. Linja legg seg langs dagens fv. 249 aust for Eldsfjellet. Her kan det vere utfordrande å bygge veg i dagen. Det er difor markert ein tunnel som ein variant i dette området. Avklaring om ein må legge vegen i tunnel her vert gjort i kommunedelplanen. Aa3 treff Aa1 og Aa2 ved Landsvik og følgjer same trasé fram mot fv. 565 ved Namntveit</p>		
EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksene mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet bidreg i stor grad til å binde saman nordre Askøy, Meland og ytre delar av Nordhordland gjennom vesentleg redusert reisetid. Meir folkerike delar av regionen får mindre effekt av sambandet.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Aa3 gir vesentleg kortare reisetid frå Askøy nord og Radøy til Holsnøy nord. Reisetid til Manger frå Askøy vert vesentleg redusert, men frå meir folkerike område i Meland, Lindås og Bergen er det liten skilnad samanlikna med i dag.	MIDDELS GOD
EM-2.Betere framkomst og nye omkøyringsveggar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og Bognestraumen, vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Å sende all trafikk frå E39 via nordre Askøy, Meland og Radøy vil likevel innebere ein vesentleg omveg og eit stort press, særleg på fylkesvegnettet utanom Sambandet vest.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Aa3		
Robust lokalvegnett	Aa4 medverkar til eit vesentleg betre lokalvegtilbod. Ei erstatning for dagens fv. 249 mellom Vikebø og Landsvik og mellom Manger og fv. 565 vil vere særleg gunstig. Likevel berre vurdert som middels god, men om det i tillegg leggst til grunn eit nytt samband mellom Moldekleiv og Landsvik som del av denne løysinga, vil det bidra til eit vesentleg betre lokalvegtilbod.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Trafikkanalysane frå konseptrapporten (2016) syner at alternativa med bru nord på Askøy i liten grad bidreg til avlasting av flaskehalsane i Bergensregionen.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Alternativet ligg i eit tynt busett område med lite passasjergrunnlag for kollektiv. Eventuelle effektar av ny næringsetablering og busetnad er ikkje teken omsyn til i denne vurderinga.	LITEN
Gange/Sykkel	Alternativet ligg utanfor større busetnadar og arbeidsplassar. Eventuelle bebuarar ved Rossland/Vikebø området som har arbeidsplass nord på Askøy kan kanskje nytte sykkel til arbeidsreise, men det vil truleg vere lite attraktivt grunna eksponering for vind og vêr.	MIDDELS DÅRLEG
Endring i transportmiddel	Avstanden til større busetnader og arbeidsplasskonsentrasjonar gjer at alternativet truleg i liten grad stimulerer til endring i transportmiddelbruk. Sambandet vil heller bidra til større transporttetterspurnad med bil ettersom reisetider mellom bustad og arbeidsplasskonsentrasjonar nord på Askøy og nord i Nordhordland kjem innanfor pendlaravstand.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempar som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Inngrepet i landskapsområdet nord for Io som har svært høg verdi vert noko redusert med alternativa som går sørover frå bru over Herdlefjorden. Vegen går gjennom område med middels og stor verdi mellom Storavatnet og Eldsfjellet, men ikkje sentralt gjennom landskapsromma. At dagens fv. 249 ligg der i dag vil redusere konfliktpotensialet noko.	MIDDELS KONFLIKT
Rekreasjon	Linja unngår friluftsområdet nord på Io, og går mellom friluftsområdet på Eldsfjellet og kring Storavatnet. Størst konflikt sør på Ypso og i området Landsvik – Bognestraumen.	MIDDELS KONFLIKT

ALTERNATIV Aa3		
Naturmangfald	Kryssar registrerte naturtypar ved Ypso og Bognestraumen, beveger seg heilt i randsona til verna vassdrag og splitter i moderat grad dei landskapsøkologiske samanhengane i området kring Storavatnet.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Io og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen. Linjeføringa forbi Rossland og Vikebø er høvesvis gunstig.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	Marginale arealbeslag av beitemark ved Io og Landsvik. Større konflikstar for dyrka mark på Radøy ved Kartveit. Linja ligg heilt i utkanten av nedslagsfeltet for Storavatnet som er drikkevatn, noko som ikkje automatisk gjev stor konflikt. Fiskeriressursar er ikkje vurdert å verte råka av tiltaket.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulempar	Marginal støy/støvkonflikt for bustadar. Kryssinga av eidet mellom Ølvatnet (drikkevatn) og Hallandsvatnet aukar sårbarheit for uønskte hendingar noko. Passerer heilt i utkanten av nedslagsfeltet til Storavatnet som også er drikkevatn.	LITEN KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Aa3 er vurdert å kunne delast inn i meir rasjonelle byggesteg enn Aa1 og Aa2. Strekinga Vikebø – Landsvik kan utgjere eit meir kostnadseffektivt byggesteg for denne løysinga.	MIDDELS GOD
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnadar for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknadar)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet har lågast kostnad	GOD
Utbetring av øvrige vegnett	Alternativet legg press på fv. 223/562 på Askøy men kan løyse koplinga til fv. 564 ved Vikebø i Meland på ein god måte. Gir god løysing i form av ny veg mellom Manger og fv.565 på Radøy.	LITEN
Nytte	Alternativa i korridor Aa vil truleg ha minst trafikk av alle alternativa til Sambandet vest.	MIDDELS DÅRLEG

Tabell 9: : Vurdering av alternativ Aa4

ALTERNATIV Aa4

Alternativ Aa4 er likt som Aa3 fram til eit punkt langs dagens fv. 249 vest for Rossland. Herifrå bøyar linja av mot sør for å krysse Landsvikosen over Havrøyna og nokre små holmar for å unngå lang bru.



EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksa mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet bidreg i stor grad til å binde saman nordre Askøy, Meland og ytre delar av Nordhordland gjennom vesentleg redusert reisetid. Meir folkerike delar av regionen får mindre effekt av sambandet.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Aa4 gjev vesentleg kortare reisetid frå Askøy nord og Radøy til Holsnøy nord. Reisetid til Manger frå Askøy vert vesentleg redusert, men frå meir folkerike område i Meland, Lindås og Bergen er det liten skilnad samanlikna med i dag.	MIDDELS GOD

EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet

Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og Bognestraumen vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Å sende all trafikk frå E39 via nordre Askøy, Meland og Radøy vil likevel innebere ein vesentleg omveg og eit stort press, særleg på fylkesvegnettet utanom Sambandet vest.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Aa4		
Robust lokalvegnett	Aa4 medverkar til eit vesentleg betre lokalvegtilbod. Ei erstatning for dagens fv. 249 mellom Vikebø og Landsvik og mellom Manger og fv. 565 vil vere særleg gunstig. Likevel berre vurdert som middels god, men om det i tillegg leggst til grunn eit nytt samband mellom Moldekleiv og Landsvik som del av denne løysinga, vil det bidra til eit vesentleg betre lokalvegtilbod.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Trafikkanalysane frå konseptrapporten (2016) syner at alternativa med bru nord på Askøy i liten grad bidrag til avlasting av flaskehalsane i Bergensregionen.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Alternativet ligg i eit tynt busett område med lite passasjergrunnlag for kollektiv. Eventuelle effektar av ny næringsetablering og busetnad er ikkje teken omsyn til i denne vurderinga.	LITEN
Gange/Sykkel	Alternativet ligg utanfor større busetnadar og arbeidsplassar. Eventuelle bebuarar ved Rosslund/Vikebø-området som har arbeidsplass nord på Askøy kan kanskje nytte sykkel til arbeidsreise, men det vil truleg vere lite attraktivt grunna eksponering for vind og vêr.	MIDDELS DÅRLEG
Endring i transportmiddel	Avstanden til større busetnader og arbeidsplasskonsentrasjonar gjer at alternativet truleg i liten grad stimulerer til endring i transportmiddelbruk. Sambandet vil heller bidra til større transporttetterspurnad med bil ettersom reisetider mellom bustad og arbeidsplasskonsentrasjonar nord på Askøy og nord i Nordhordland kjem innanfor pendlaravstand.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempar som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Inngrepet i landskapsområdet nord for Io som har svært høg verdi vert noko redusert med alternativa som går sør over frå bru over Herdlefjorden. At dagens fv. 249 ligg der i dag vil redusere konfliktpotensialet noko. Aa4 har ein noko meir gunstig passering av Landsvikosen, men dette vert utlikna av eit større inngrep i landskapsrommet kring Storavatnet.	MIDDELS KONFLIKT

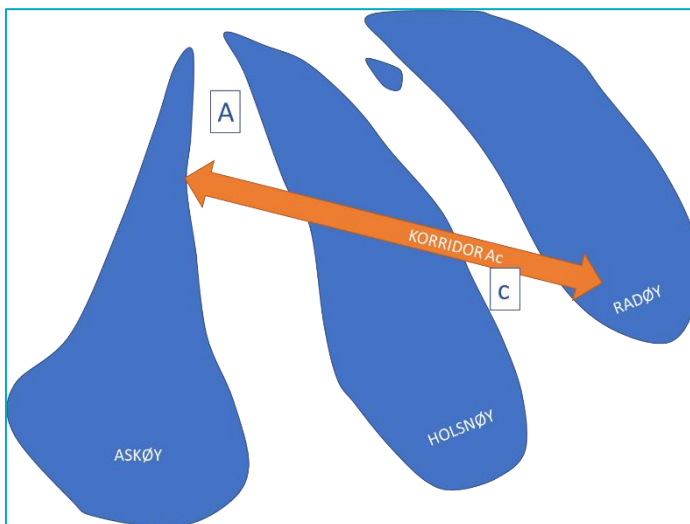
ALTERNATIV Aa4		
Rekreasjon	Linja unngår friluftsområdet nord på Io, og går mellom friluftsområdet på Eldsfjellet og kring Storavatnet. Størst konflikt sør på Ypso og i området Landsvik – Bognestraumen. Noko større barriereverknad i området nord for Storavatnet på Holsnøy.	MIDDELS KONFLIKT
Naturmangfald	Kryssar registrerte naturtypar ved Ypso og Bognestraumen, beveger seg heilt i randsona til verna vassdrag og splitter i større grad enn dei andre alternativa dei landskapsøkologiske samanhengane i området kring Storavatnet. Denne vurderinga føreset at det ikkje vert bygd fyllingar mellom Havrøy og Bogno.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Io og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen. Linjeføringa forbi Rosslund og Vikebø er høvesvis gunstig.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	Marginale arealbeslag av beitemark ved Io og Landsvik. Større konflikter for dyrka mark på Radøy ved Kartveit. Linja grip meir inn i nedslagsfeltet for Storavatnet som er drikkevasskjelde. Fiskeriressursar er ikkje vurdert å verte råka av tiltaket.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulemper	Marginal støy/støvkonflikt for bustadar. Kryssinga av eidet mellom Ølvatnet (drikkevatt) og Hallandsvatnet aukar sårbarheit for uønskte hendingar noko. Lengre strekning gjennom nedslagsfeltet til Storavatnet som er drikkevasskjelde.	MIDDELS KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Alternativet kan delast inn i høvesvis rasjonelle byggesteg. God vegutløysing til moglege næringsareal ved Landsvik kan verte noko meir kostbart enn for Aa3.	MIDDELS GOD
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet har lågast kostnad.	GOD
Utbetring av øvrige vegnett	Alternativet legg press på fv. 223/562 på Askøy men kan løyse koplinga til fv. 564 ved Vikebø i Meland på ein god måte. Utfordring å kople sambandet vest med området nord for Landsvik. Gir god løysing i form av ny veg mellom Manger og fv.565 på Radøy.	LITEN
Nytte	Alternativa i korridor Aa vil truleg ha minst trafikk av alle alternativa til Sambandet vest.	MIDDELS DÅRLEG

6.2 Korridor Ac

Under planverkstaden vart det teikna veglinjer mellom bru A nord på Askøy og bru c over søre delar av Radfjorden, fram mot ei påkopling på fv. 565 like nord for Alverstraumen bru. Ei slik løysing inneber at vegen må leggest i tunnel under bustadområdet heilt sør på Radøy i Lindås kommune. Løysinga er ein kombinasjon av vegutløysing mellom potensielle næringsområde nord på Askøy og i Meland, og eit meir attraktivt alternativt vegsamband i sør som kan avlaste situasjonen på E39 mellom Flatøy og Knarvik, samstundes som ein aukar transportberedskapen.

Ved å legge Sambandet vest i sør via Frekhaug er tanken at ein kan få meir nytte for tiltaka i Nordhordlandspakken, særleg fv. 564 Fløksand - Vikebø og fv. 245 Fosse – Moldekleiv. Det er ein føresetnad for desse alternativa at Sambandet vest kan nytte eksisterande veg i desse område utan vesentlege krav til utbetringar.⁷

Det er vurdert to ulike alternativ innanfor konseptet Ac. Ac1 følgjer vegen i dag langs vestsida av Holsnøy og forbi Frekhaug fram til bru c over Radfjorden. Ac2 går mot Landsvik og følgjer austsida av Holsnøy i ny veg fram til brua over Radfjorden. I silingsrapporten legg ein til grunn traséen til Aa4 til sør for Landsvik.



Figur 32: Skjematisk framstilling av korridor Ac

⁷ Ein føreset her at tiltaka i Askøypakken og Nordhordlandspakken er realisert før Sambandet vest. Jf. omtalen av alternativ 0 i planprogram for KDP Sambandet vest.

6.2.1 Moldekleiv – Landsvik



For konsept Ac er det naudsynt å gjere ei eiga vurdering av ny veg mellom Moldekleiv og Landsvik for å redusere talet på gjennomgåande alternativ.

I dag er det ikkje gjennomgåande veg langs austsida av Holsnøy. Det er vurdert at eit slikt samband bør vurderast som del av Sambandet vest fordi det kan gje ei god måloppnåing for EM1, EM2 og EM4. Koplinga mellom Moldekleiv og Landsvik kan vurderast som eit lokalvegtiltak knytt til dei alternativa for Sambandet vest som ikkje har trasé aust på Holsnøy. I silingsrapporten vert det ikkje teken stilling til i kva grad denne linja skal knytast til gjennomgåande alternativ som eit premiss. Under arbeidet med kommunedelplan vil det verte vurdert om denne strekninga skal leggest til grunn for vidare planlegging eller ikkje.

I det innleiande arbeidet med silingsrapporten og i planverkstaden vart det teikna ut to alternative løysingar for strekninga Moldekleiv-Landsvik. Det vart og slått fast at dagens fv. 245 mellom Moldekleiv og Ådland har så låg standard at det i praksis må byggast ny veg heile vegen.

For dei tilfella der ny veg mellom Moldekleiv og Landsvik fungerer som sekundærveg i høve til hovudalternativa til Sambandet vest, kan ein truleg legge til grunn noko lågare vegstandard enn for hovudsambandet og fartsgrense på 60 km/t.

Tabell 10: Vurdering av alternativ for strekninga Moldekleiv - Landsvik

Alternativ	Omtale	Kart
1. I dagens vegkorridor	Utfordrande å legge ny veg i område med spreidd busetnad og innslag av dyrka mark. Alternativet gir noko betre transporttilbod lokalt på Holsnøy aust.	
2. Aust for Gaustadfjellet	Denne linja unngår konflikt med landbruk og busetnad langs dagens veg. Større konfliktar mot landskapsbilete og naturmangfald og kanskje friluftsliv. Inneber inngrep i verna vassdrag og nedbørsfeltet til drikkevasskjelde. Mogleg utfordringar knytt til skredfare vest for Gaustadfjellet.	

Vurdering Moldekleiv Landsvik

Det er klar skilnad mellom dei to variantane av ny veglinje mellom Moldekleiv og Landsvik. Dei er like med omsyn til reisetid og verknad for det regionale transportsystemet. Ved situasjonen i dag vil nærføring til bustadar aust for Gaustadjellet truleg vere eit marginalt problem, men om næringsareala ved Landsvik vert realisert kan trafikken verte til større sjenanse.

På dette nivået er det ikkje grunnlag for å forkaste den eine eller den andre løysinga, og ein rår til at begge alternativa vert vurdert i kommunedelplanen. For den vidare vurderinga av gjennomgåande alternativ her i silingsrapporten, der strekninga Moldekleiv - Landsvik er ein del av Sambandet vest, legg ein til grunn alternativ 1.

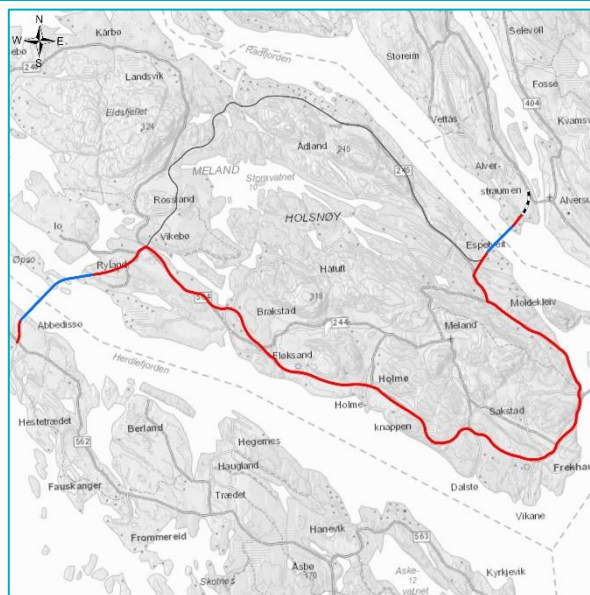
6.2.2 Vurdering av gjennomgåande alternativ for Ac

Tabell 11: Vurdering av alternativ Ac1

ALTERNATIV Ac1

Frå bru A over Herdlefjorden koplars Ac1 seg på fv. 564 ved Vikebø. Her følgjer alternativt dagens veg med endringar som følgje av tiltak i Nordhordlandspakken, Fløksand – Vikebø og Fosse – Moldekleiv.

Frå Moldekleiv går traséen i ny veg med bru mellom Espetveit og sørspissen på Radøy. Linja går i tunnel under bustadområdet ved Radtangen og koplars seg på Fv. 565 her.



EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksa mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)

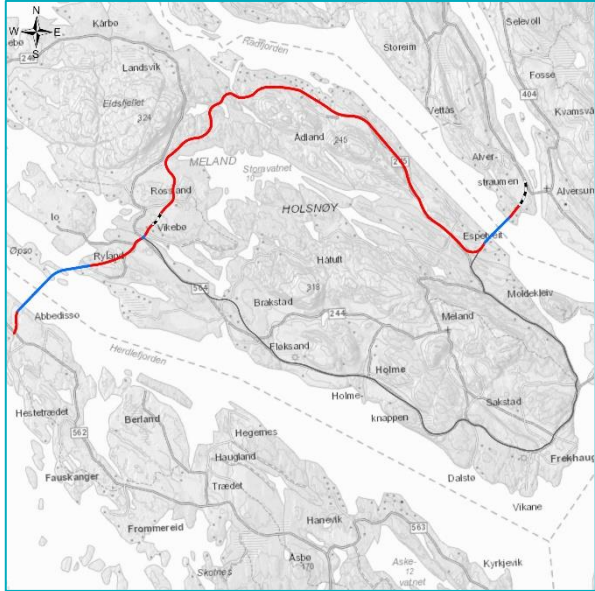
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet medverkar til vesentleg redusert reisetid mellom Askøy og Meland. Reisetida mellom Askøy, Meland og Radøy med Manger vert og redusert, men i noko mindre grad enn alternativa i korridor Aa.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Ac1		
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Reisetida til Manger og Holsnøy nord frå Askøy vert monaleg redusert. Løysinga inneber dagens veg mellom Vikebø og Landsvik, noko som truleg ikkje gjev god nok vegutløysing for eventuelle nye næringsområde her utan vesentlege investeringar i ny veg, enten frå Moldekleiv eller Vikebø til Landsvik.	MIDDELS GOD
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og over Radfjorden i sør vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Ved stenging av Nordhordlandsbrua eller Askøybrua er omkøyringa noko betre enn alternativa i korridor Aa, men at heile trafikken frå E39 må krysse Askøy på langs gjer at måloppnåing framleis berre er vurdert som middels god. For ei eventuell stenging av Hagelsundbrua inneber løysinga ei velegna omkøyring	MIDDELS GOD
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Robust lokalvegnett	Løysinga vil i stor grad følge dagens vegsystem på Holsnøy. Med unntak av effektane av ny bru over Herdlefjorden og Radfjorden medverkar alternativet i liten grad til eit meir robust lokalvegnett	LITEN
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Alternativet vil truleg avlaste trafikken over Alversundet bru vesentleg og meir marginalt over Hagelsundet bru. Konseptanalysen frå 2016 syner at effekten på resten av hovudvegnettet i regionen truleg vil vere liten.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Løysinga med bru c kan ha passasjergrunnlag nok til å verte attraktiv som ny kollektivtrasé mellom Alversund og Meland.	MIDDELS GOD
Gange/Sykkel	Som for kollektiv kan bru c bidra til ei noko meir attraktiv sykkelrute mellom Alversund og Meland. For dagens sysselsettings- og pendlingsmønster vil det truleg likevel vere snakk om marginal turproduksjon.	LITEN
Endring i transportmiddel	Sjølv om bru c kan opne for nye bussruter og marginal auke i sykkelbruk, vil sambandet truleg i større grad auke attraktiviteten for bilbruk kontra gang/sykkel/kollektiv i området.	MIDDELS DÅRLEG

ALTERNATIV Ac1		
EM-5. Minimalisere miljøulemper som følge av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Under føresetnad av at Sambandet vest kan nytte dagens Fv.564 med ny veg mellom Fløksand – Vikebø og Fosse – Moldekleiv, vil konflikthar mot landskapsbilete i hovudsak vere knytt til brukryssingane. Begge fjordløpa er vurdert som landskapsrom med middels verdi og ny bru kan innebere ein vesentleg negativ verknad særleg knytt til bru A over Herdlefjorden.	MIDDELS KONFLIKT
Rekreasjon	Stor konflikt ved Ypso der brua over Herdlefjorden vil fortsette i viadukt langt innover land. Også friluftsområda ved Radtangen kan verte til dels kraftig råka	MIDDELS KONFLIKT
Naturmangfald	Vesentleg konflikt ved Ypso nord på Meland. Elles lite konflikthar om ein legg til grunn fylkesvegprosjekta som del av alternativ 0.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Ypso og Eikeland i nord. Elles relativt lite konflikthar før ein kjem til påkoplinga til fv. 565 ved Alverstraumen. Her kan ein kome i konflikt med eit kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, men truleg kan konfliktnivået haldast marginalt.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	Alternativet råkar i liten grad dyrka mark med unntak av noko innmarksbeite i nord. Truleg marginale konflikthar med andre naturressursar	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulemper	Alternativet kan gje noko auka støybelastning langs dagens Fv.565 og i delar av bustadområda ved Radtangen.	MIDDELS KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Med ein føresetnad om at fv. 565 med oppgraderingar som følge av prosjekta i Nordhordlandspakken kan inngå som del av dette alternativet, kan Ac1 i prinsippet bestå av to byggetrinn tilsvarande dei to brukryssingane over Herdlefjorden og Radfjorden	GOD
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnadar for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er 20% dyrare enn billegaste alternativ. Med føresetnad om at dagens fv.564 mellom Vikebø og Frekhaug kan inngå, med ny veg Fløksand – Vikebø.	LITEN

ALTERNATIV Ac1		
Utbetring av øvrige vegnett	Som for dei andre alternativa med bru A i nord mellom Askøy og Meland, vil det truleg legge press på fylkesvegnettet på Askøy. Om ein skal legge til rette for vesentleg betre vegutløysing til Landsvik inneber det at det må etablerast nytt samband enten frå Vikebø eller Moldekleiv.	MIDDELS DÅRLEG
Nytte	Sørleg bru over Radfjorden (c) vil truleg gje en del meir trafikk enn over Bognestraumen (a), men brua vil truleg innebære ein vesentleg høgare kostnad. Totalt sett vil truleg alternativ Ac1 ha lågare kostnad enn alternativa i korridor Aa. Det er og mindre tunnel i alternativ Ac1.	LITEN

Tabell 12: Vurdering av alternativ Ac2

ALTERNATIV Ac2		
<p>Frå bru A over Herdlefjorden koplar Ac1 seg på fv. 564 ved Vikebø. Her følgjer alternativet vegen i dag med endringar som følgje av tiltak i Nordhordlandspakken, Fløksand – Vikebø og Fosse – Moldekleiv.</p> <p>Frå Moldekleiv går traséen i ny veg med bru mellom Espetveit og sørspissen på Radøy. Linja går i tunnel under bustadområdet ved Radtangen og koplar seg på fv. 565 her.</p>		
EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksen mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet medverkar til vesentleg redusert reisetid mellom Askøy og Meland. Reisetida mellom Askøy, Meland og Radøy med Manger vert og redusert men i noko mindre grad enn alternativa i korridor Aa.	MIDDELS GOD

ALTERNATIV Ac2		
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Reisetid mellom Askøy og Holsnøy nord vert monaleg redusert. Reiser mellom dei folkerike områda sør i Nordhordland og nordre Meland vert noko meir redusert ved dette alternativet, som følgje av ny veg langs austsida av Holsnøy med føresetnad om god vegtilknytning vidare til fv. 249. For reiser til Manger er innsparinga ein del mindre enn om ein legg bru over Bognestraumen til grunn.	MIDDELS GOD
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Ved å etablere bru over Herdlefjorden og over Radfjorden i sør vil det verte etablert eit alternativt vegsamband til E39 mellom Bergen og Nordhordland og vidare. Ved stenging av Nordhordlandsbrua eller Askøybrua er omkøyringa noko betre enn alternativa i korridor Aa, men at heile trafikken frå E39 må krysse Askøy på langs gjer at måloppnåing framleis berre er vurdert som middels god. Ved eventuell stenging av Hagelsundbrua inneber løysinga ei velegna omkøyring	MIDDELS GOD
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Robust lokalvegnett	Alternativet opnar for ein ringveg kring Holsnøy, noko som i seg sjølv vil gje eit meir robust lokalvegnett for Meland. For Manger-området vil alternativet ha liten effekt i så måte.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Alternativet vil truleg avlaste trafikken over Alversundet bru vesentleg, og meir marginalt over Hagelsundet bru. Konseptanalysen frå 2016 syner at effekten på resten av hovudvegnettet i regionen truleg vil vere liten.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Løysinga med bru c kan ha passasjergrunnlag nok til å verte attraktiv som ny kollektivtrasé mellom Alversund og Meland.	MIDDELS GOD
Gange/Sykkel	Som for kollektiv kan bru c bidra til ei noko meir attraktiv sykkelrute mellom Alversund og Meland. For dagens sysselsettings- og pendlingsmønster vil det truleg likevel vere snakk om marginal turproduksjon. Ved etablering av arbeidsplassar ved Landsvik kan dette endre seg.	LITEN

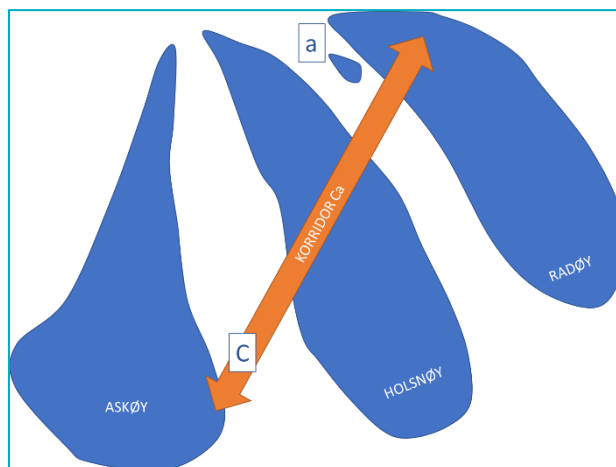
ALTERNATIV Ac2		
Endring i transportmiddel	Sjølv om bru c kan opne for nye bussruter og marginal auke i sykkelbruk, vil sambandet truleg i større grad auke attraktiviteten for bilbruk kontra gang/sykkel/kollektiv i området.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljølempjer som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Begge fjordløpa er vurdert som landskapsrom med middels verdi og ny bru kan innebere ein vesentleg negativ verknad særleg knytt til bru A over Herdlefjorden. I tillegg inneber Ac2 inngrep i landskapsrom med høg verdi kring Storavatnet på Meland. Ny veg langs Radfjorden på austsida av Holsnøy har og eit monaleg konfliktpotensial for landskapet langs fjorden.	STOR KONFLIKT
Rekreasjon	Stor konflikt ved Ypso der brua over Herdlefjorden vil fortsette i viadukt langt innover land. Også friluftsområda ved Radtangen kan verte til dels kraftig råka. I tillegg kan ny veg skape barriereverknad og støyutfordringar langs austsida av Holsnøy der det er få slike utfordringar i dag.	STOR KONFLIKT
Naturmangfald	Vesentleg konflikt ved Ypso nord på Meland. Mellom Rossland og Landsvik kan vegen verke negativt på landskapsøkologisk samanheng ved Storavatnet. Få andre openberre konfliktar med vesentlege verdiar.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Vesentleg konfliktpotensial ved Ypso og Eikeland i nord. Føresetnad om at linja ikkje vil kome i konflikt med kulturmiljøa knytt til farleia langs Radfjorden. Ved påkopling til fv. 565 ved Alverstraumen kan ein kome i konflikt med eit kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, men truleg kan konfliktnivået haldast marginalt.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	Alternativet råkar i liten grad dyrka mark med unntak av noko innmarksbeite i nord og langs dagens fv. 245 langs austsida av Holsnøy. Delar av vegen går gjennom nedbørsfelt for drikkevatn, men langt frå vassverket.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljølempjer	Alternativet kan gje noko auka støybelastning langs eksisterande Fv.245 og i delar av bustadområda ved Radtangen. Noko auka sårbarheit for uønskete hendingar i nedslagsfelt til drikkevatn.	MIDDELS KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Alternativet vil i liten grad kunne nytte dagens veg på strekninga. Heile strekninga mellom Moldekleiv og Vikebø må truleg realiserast som eitt byggetrinn.	LITEN

ALTERNATIV Ac2		
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 35% dyrare en alternativ Aa3.	MIDDELS DÅRLEG
Utbetring av øvrige vegnett	Som for dei andre alternativa med bru i nord mellom Askøy og Meland (A) vil det truleg legge press på fylkesvegnettet på Askøy.	LITEN
Nytte	Sørleg bru over Radfjorden (c) vil truleg gje en del meir trafikk enn over Bognestraumen (bru a). Det er truleg likevel ikkje snakk om store trafikkmengder.	LITEN

6.3 Korridor Ca

Tanken bak alternativa i korridor Ca er at ein kan kombinere trafikantnyttan og nærleiken til større befolkningskonsentrasjonar knytt til den sørlege brukryssinga over Herdlefjorden (bru C) med bru over Bognøy (bru a) som kan binde saman nordre delar av Meland og Radøy betre enn bru c.

6.3.1 Vurdering av gjennomgåande alternativ for korridor Ca

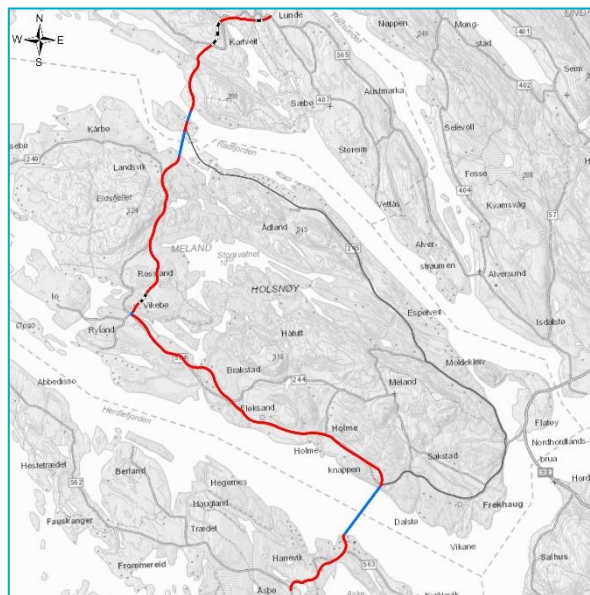


Figur 33: Skjematisk framstilling av korridor Ca

Tabell 13: Vurdering av alternativ Ca1

ALTERNATIV Ca1

Alternativet inneber ny veg frå dagens fv. 562 på Askøy ved Åsebø, gjennom eit høvesvis utfordrande terreng forbi Hanevik. Frå Seljeneset kryssar linja i lang hengebru over til dagens fv. 564 nord for Frekhaug. Frå dette punktet og fram til Vikebø kan alternativet truleg nytte dagens fylkesveg med ny parsell mellom Fløksand og Vikebø, før det etablerast ny veg mellom Vikebø og Bognestraumen og vidare mor Namntveit på Radøy. For denne gjennomgåande vurderinga vert alternativ Aa3 lagt til grunn frå Vikebø til Namntveit.

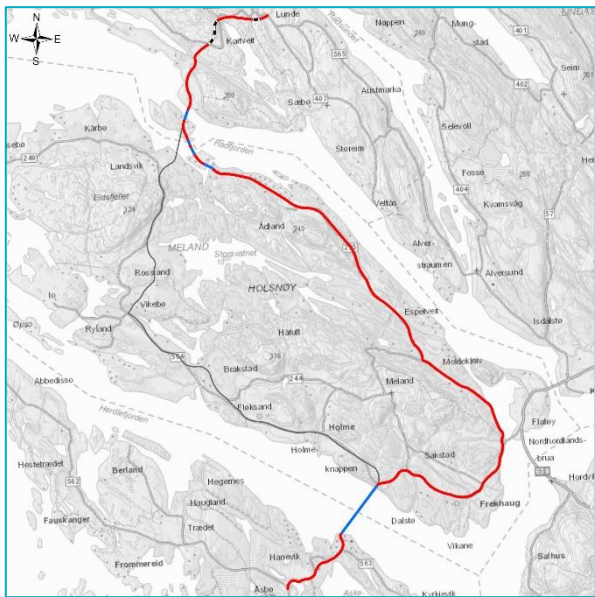


ALTERNATIV Ca1		
EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksen mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet gir vesentleg innsparing i reisetid mellom Askøy, Meland, Radøy og Austrheim. Bru C i sør mellom Askøy og Meland inneber at meir folkerike område på Askøy oppnår større innsparing i reisetid enn ved bru A i nord. Reisetid mellom Askøy og Mongstad reduserast monaleg.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Løysinga gjer vesentleg betre transportløyising for Manger og Holsnøy nord mot sentrale delar av Meland og Askøy. Holsnøy nord og Askøy vert samstundes vesentleg betre knytt saman med Nordhordland, særleg Radøy og Austrheim, men og Lindås.	GOD
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Bru C i sør over Herdlefjorden er vurdert som meir funksjonell og attraktiv omkøyring ved stenging av hovudvegen mellom Askøybrua og Flatøy enn ved bru A i nord. I slike unntakstilfelle vil det likevel kunne verte store problem knytt til trafikkavvikling avhengig av endeleg val av standard for Sambandet vest mellom Askøy og Frekhaug.	GOD
Robust lokalvegnett	Ca1 gjer at lokalvegnettet kring Manger og på Askøy mellom Vikebø og Hanevik vert vesentleg forbetra. Ved å legge Sambandet vest i dagens fv. 564 mellom Frekhaug og Vikebø oppnår ein ikkje ringvegssystem kring Holsnøy.	MIDDELS GOD
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Vurderingane frå konseptutgreiinga i 2016 tilseier at Sambandet vest også med bru C ikkje vil bidra til trafikkavlastning i Bergensområdet i særleg grad.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Bru C i sør mellom Askøy og Meland kan ha eit passasjergrunnlag som tilseier ei attraktiv kollektivlenke her.	MIDDELS GOD
Gange/Sykkel	Ny bru C i sør over Herdlefjorden gjer at sykkelavstanden mellom Frekhaug og sentrale delar av Askøy reduserast vesentleg. Likevel blir det kring 15 km mellom Frekhaug og Kleppstø og bru C vil truleg verte lite attraktiv for sykkel grunna stigning og eksponering for ver og vind.	LITEN

ALTERNATIV Ca1		
Endring i transportmiddel	Sjølv om bru C i sør kan opne for nye bussruter og marginal auke i sykkelbruk, vil sambandet truleg i større grad auke attraktiviteten for bilbruk kontra gang/sykel/kollektiv i området.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljølemper som følge av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Bru C inneber eit vesentleg inngrep i landskapsrommet langs Herdlefjorden. Strekinga mellom Vikebø og Bogno inkludert kryssinga av Bognestraumen er og konfliktfylt. Linja legg seg likevel ikkje tvers gjennom nokre område som er registrert med sær stor verdi, men passerer i kanten og da gjerne parallelt med andre inngrep.	MIDDELS KONFLIKT
Rekreasjon	Alternativet unngår å etablere vesentlege barrierar i svært viktige regionale friluftsområde. Passeringa av Hanevik og hytteområda omkring har eit vesentleg konfliktpotensial. Det same gjeld strekinga Landsvik - Bognestraumen.	MIDDELS KONFLIKT
Naturmangfald	Alternativet kan kome i konflikt med naturtypar kring Hanevik på Askøy. Får konfliktpunkt langs dagens fv. 564, men mellom Vikebø og Landsvik kan tiltaket skape ein større barriere i eit område med landskapsøkologisk samanheng. Kryssinga over Bognestraumen og traséen vidare mot fv.409 Radøyvegen har og noko konfliktpotensial og noko uvisse knytt til datagrunnlaget.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Middels konfliktpotensial på Askøysida av bru C og gjennom Rossland/Vikebø området. Vesentleg konfliktpotensial ved kryssing av Bognestraumen og gjennom gardsområda på Radøy.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	I hovudsak små konfliktpunkt mot temaet. Unntaka er noko dyrka mark og innmarksbeite ved Hanevik på Askøy og mellom Bognestraumen og tunnelen på Radøy.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljølemper	Ingen vesentlege konfliktpunkt unntatt skredfaren langs dagens fv.249 søraust for Eldsfjellet.	LITEN KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Heile strekinga mellom Radøy og Vikebø må truleg etablerast i eitt byggetrinn.	LITEN
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 45% dyrare en alternativ Aa3. Med føresetnad om at dagens fv. 564 mellom Vikebø og Frekhaug kan inngå, med ny veg Fløksand – Vikebø.	MIDDELS DÅRLEG

ALTERNATIV Ca1		
Utbetring av øvrige vegnett	Bru C i sør legg press på Askøybrua, men dette kan kanskje løysast med restriktive tiltak. Kan og legge press på dagens fv. 563 Askvegen på Askøy.	LITEN
Nytte	Med utgangspunkt i trafikktalet frå konseptrapporten (2016) er nytten for transportbrukarane i regionen vesentleg større for bru C enn bru A.	MIDDELS GOD

Tabell 14: Vurdering av alternativ Ca2

ALTERNATIV Ca2		
<p>Dette alternativet går sørover frå bru C over Herdlefjorden og følgjer dagens veg forbi Frekhaug mot Moldekleiv. Alternativet inneber ny veg mellom Moldekleiv og Landsvik, noko som gjev ein ringvegløysing for Holsnøy. På denne strekninga har ikkje silingsrapporten konkludert mellom to ulike løysingar. Sjå eige avsnitt om Moldekleiv-Landsvik. Alternativet skal gje god tilkopling til Landsvik og dagens fv. 249. Frå Landsvik går linja vidare i traséen til Aa-alternativa til Radøy.</p>		
EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksen mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Alternativet gjev vesentleg innsparing i reisetid mellom Askøy, Meland, Radøy og Austrheim. Bru C i sør mellom Askøy og Meland inneber at meir folkerike område på Askøy oppnår større innsparing i reisetid enn ved bru A i nord. Reisetid mellom Askøy og Mongstad reduserast monaleg.	GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Løysinga gjev vesentleg betre transportløysing for Manger og Holsnøy nord mot sentrale delar av Meland og Askøy. Holsnøy nord og Askøy vert samstundes vesentleg betre knytt saman med Nordhordland, særleg Radøy og Austrheim, men og Lindås.	GOD

ALTERNATIV Ca2		
EM-2. Betre framkomst og nye omkøyringsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Bru C i sør over Herdlefjorden er vurdert som meir funksjonell og attraktiv omkøyring ved stenging av hovudvegen mellom Askøybrua og Flatøy enn ved bru A i nord. I slike unntakstilfelle vil det likevel kunne verte store problem knytt til trafikkavvikling avhengig av endeleg val av standard for Sambandet vest mellom Askøy og Frekhaug.	GOD
Robust lokalvegnett	Ca2 gjer at lokalvegnettet kring Manger og på Askøy mellom Vikebø og Hanevik vert vesentleg forbetra. Ny veg mellom Moldekleiv og Landsvik opnar og for ringvegløysing kring Holsnøy.	GOD
EM-3. Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlasting hovudvegnettet	Vurderingane frå konseptutgreiinga i 2016 tilseier at Sambandet vest også med bru C ikkje vil bidra til trafikkavlastning i Bergensområdet i særleg grad.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Bru C i sør mellom Askøy og Meland kan ha eit passasjergrunnlag som tilseier ein attraktiv kollektivlenke her.	MIDDELS GOD
Gange/Sykkel	Ny bru C i sør over Herdlefjorden gjer at sykkelavstanden mellom Frekhaug og sentrale delar av Askøy reduserast vesentleg. Likevel blir det kring 15 km mellom Frekhaug og Kleppstø og bru C vil truleg verte lite attraktiv for sykkel grunna stigning og eksponering for ver og vind.	LITEN
Endring i transportmiddel	Sjølv om bru C i sør kan opne for nye bussruter og marginal auke i sykkelbruk vil sambandet truleg i større grad auke attraktiviteten for bilbruk kontra gang/sykkel/kollektiv i området.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempes som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Utfordrande å redusere konflikt mot kulturlandskapet ved Hanevik på Askøy. Lang bru over Herdlefjorden vil endre landskapet vesentleg. Lite konflikt langs dagens fv. 564 på Holsnøy. Ny veg langs austsida av Holsnøy vil etablere eit nytt konfliktskapande element her. Monaleg konfliktpotensial knytt til kryssinga av Bognestraumen og inngrep i kulturlandskapet på Radøy-sida.	MIDDELS KONFLIKT

ALTERNATIV Ca2		
Rekreasjon	Unngår inngrep i regionalt viktige rekreasjonsområde ved Eldsfjellet og Storavatnet i Meland. Noko konflikt knytt til nærmiljøet ved Hanevikområdet på Askøy. Kryssinga av Bognestraumen kan redusere opplevingskvalitetane frå sjøen her.	LITEN KONFLIKT
Naturmangfald	Noko konfliktpotensial mot naturtypene kring Hanevik på Askøy. Lite konflikt langs eksisterande fylkesveg til Moldekleiv. Somme konfliktpunkt langs austsida av Holsnøy. Her kan datagrunnlaget vere noko mangelfullt. Noko auka konfliktpotensiale ved kryssinga av Bognestraumen.	MIDDELS KONFLIKT
Kulturarv	Størst konfliktpotensial ved Hanevik på Askøy og ved kryssinga av Bognestraumen, samt vidare trasé mot fv. 409 Radøyvegen. Truleg vesentleg høve for tilpassingar i optimaliseringsfasen.	MIDDELS KONFLIKT
Naturressursar	I hovudsak lite konflikt for naturressursar. Noko arealbeslag av dyrka mark og innmarksbeite må påreknast særleg ved Hanevik på Askøy og på Radøy. Avhengig av val av variant for strekninga Moldekleiv – Landsvik kan ein unngå inngrep i nedslagsfelt for drikkevatt her.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulempar	Nærføring til bustadar ved Åsebø, Hanevik på Askøy og langs Holsnøy vest.	MIDDELS KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	Kan truleg delast inn i fleire fleksible byggetrinn.	MIDDELS GOD
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 55% dyrare en alternativ Ac1.	MIDDELS DÅRLEG
Utbetring av øvrige vegnett	Bru C i sør legg press på Askøybrua, men dette kan kanskje løysast med restriktive tiltak. Kan og legge press på dagens fv. 563 Askvegen på Askøy.	LITEN
Nytte	Bru C ligg i eit meir folkerikt område av regionen enn bru A og vil difor gje meir trafikantnytte.	MIDDELS GOD

6.4 Korridor Cc

6.4.1 Vurdering av gjennomgående alternativ for korridor Cc

Tabell 15: Vurdering av alternativ Cc

ALTERNATIV Cc		
<p>Alternativet er likt som dei andre C-alternativa frå Askøy, over Herdlefjorden til Meland. Også denne følger dagens fylkesveg forbi Frekhaug fram til Moldekleiv. Her går traséen over Radfjorden til ein tunnel under bustadområdet sør på Radøyna i Lindås kommune. Alternativet koplar seg på fv. 565 like nord for Alversundet bru.</p>		
EM-1.Redusert køyretid mellom eksisterande og planlagde nærings- og bustadområde på aksene mellom nordre Askøy, nordre Holsnøy og Manger (Namntveit)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Reisetid	Vesentleg innsparing i reisetid mellom Nordhordland og Askøy. Medverkar i mindre grad til å binde saman Meland, Radøy og resten av Nordhordland.	MIDDELS GOD
Tilkomst til Manger og Holsnøy nord	Cc medverkar i liten grad til å betre vegløyseing området nord på Holsnøy og kring Manger.	LITEN
EM-2.Betre framkomst og nye omkøyingsvegar på det regionale transportnettet		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Transportberedskap	Bru C i sør over Herdlefjorden er vurdert som meir funksjonell og attraktiv omkøyring ved stenging av hovudvegen mellom Askøybrua og Flatøy enn ved bru A i nord. I slike unntakstilfelle vil det likevel kunne verte store problem knytt til trafikkavvikling avhengig av endeleg val av standard for Sambandet vest mellom Askøy og Frekhaug.	GOD

ALTERNATIV Cc		
Robust lokalvegnett	Alternativet medverkar i liten grad til å avlaste lokalvegnettet i ytre delar av regionen.	LITEN
EM-3.Redusere press på flaskehalsar mellom Askøy, Bergen-nord og Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Trafikkavlastning hovudvegnettet	Vurderingane frå konseptutgreiinga i 2016 tilseier at Sambandet vest også med bru C ikkje vil bidra til trafikkavlastning i Bergensområdet i særleg grad.	LITEN
EM-4. Legge til rette for eit betre kollektiv- og gang/sykkeltilbod mellom Askøy og Nordhordland og internt i Nordhordland		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kollektiv	Alternativet går gjennom eit tettbygd område, og ei eventuell ny kollektivrute her vil truleg få høvesvis godt passasjergrunnlag	GOD
Gange/Sykkel	Ny bru C i sør over Herdlefjorden gjer at sykkelavstanden mellom Frekhaug og sentrale delar av Askøy reduserast vesentleg. Likevel blir det kring 15 km mellom Frekhaug og Kleppstø og bru C vil truleg verte lite attraktiv for sykkel grunna stigning og eksponering for ver og vind. Bru C i sør kan bidra til ei noko meir attraktiv sykkelrute mellom Alversund og Meland. For dagens sysselsettings- og pendlingsmønster vil det truleg likevel vere snakk om marginal turproduksjon.	LITEN
Endring i transportmiddel	Sjølv om bru C i sør kan opne for nye bussruter og marginal auke i sykkelbruk, vil sambandet truleg i større grad auke attraktiviteten for bilbruk kontra gang/sykkel/kollektiv i området.	MIDDELS DÅRLEG
EM-5. Minimalisere miljøulempes som følgje av nytt vegsamband (konfliktvurdering)		
Kriterium	Omtale	Konfliktnivå
Landskapsbilete	Tiltaket kan ha eit monaleg konfliktpotensial gjennom dyrka mark på tvers av terrengformar på Askøy-sida. To store hengebruer, særleg den over Herdlefjorden, vil endre landskapsbilete her vesentleg.	MIDDELS KONFLIKT
Rekreasjon	Få konflikhtar mellom fv. 562 på Askøy og fram til Frekhaug i Meland. Vesentleg konfliktpotensial for viktige rekreasjonsområde for bebuarar sør på Radøyna i Lindås kommune.	MIDDELS KONFLIKT
Naturmangfald	Med forbehold om manglande datagrunnlag vil denne linja truleg ha relativt lite konfliktpotensial for naturmangfald.	LITEN KONFLIKT

ALTERNATIV Cc		
Kulturarv	Noko konfliktpotensial gjennom kulturlandskapet på Askøysida. Elles unngår linja dei viktigaste verdiane i området. Vurdering under føresetnad av at påkoplinga til fv. 565 Radøyvegen i Lindås ikkje grip vesentleg inn i det verdifulle kulturmiljøet «den indre farleia» ved Alverstraumen.	LITEN KONFLIKT
Naturressursar	Noko potensial for arealbeslag av dyrka mark og innmarksbeite mellom fv.562 og Herdlefjorden på Askøy. Elles få konfliktrar.	LITEN KONFLIKT
ROS og andre miljøulemper	Nærføring til bustadar ved Åsebø, Hanevik på Askøy og Radtangen i Lindås. Utfordrande kryssområde for fv.565 i Lindås kommune.	MIDDELS KONFLIKT
EM-6. Legge til rette for etappevis utbygging		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Fleksibel byggefase	To kostbare byggetrinn med lange bruer.	LITEN
EM-7. Moderate investerings- og driftskostnader for å bidra til best mogleg samfunnsnytte (prissette verknader)		
Kriterium	Omtale	Måloppnåing
Kostnad	Alternativet er ca 65% dyrare en alternativ Ac1. Dette er det dyraste alternativet.	DÅRLEG
Utbetring av øvrige vegnett	Bru C i sør legg press på Askøybrua, men dette kan kanskje løysast med restriktive tiltak. Kan og legge press på dagens fv. 563 Askvegen på Askøy. Trafikkauke ved Alversund kan og verte ei utfordring.	LITEN
Nytte	Truleg høgast trafikantnytte av alle alternativa.	GOD

7 Oppsummering og tilråding

7.1 Oppsummering av silingsprosessen

Tabell 16: Siling av gjennomgåande alternativ for sambandet vest.

	Aa1	Aa2	Aa3	Aa4	Ac1	Ac2	Ca1	Ca2	Cc
Reisetid									
Manger Holsnøy nord									
Transportberedskap									
Robust lokalvegnett									
Trafikkavlasting									
Kollektiv									
Gange/Sykkel									
Endring i transportmiddel									
Landskapsbilete									
Rekreasjon									
Naturmangfald									
Kulturarv									
Naturressursar									
Andre miljøulemper									
Fleksibel byggefase									
Kostnad	10%	15%	0	0	20%	35%	45%	55%	65%
Utbetring av øvrige vegnett									
Nytte									

Tabell 16 syner vurderinga av korleis dei ulike alternativa for Sambandet vest svarar på silingskriteria som er definert i avsnitt 3.1. Dei fire øvste kriteria svarar på korleis alternativa svarar på hovudmåla for prosjektet. Vurderinga syner at alle alternativa som har bru over Bognestraumen (bru a) svarar betre på desse kriteria enn dei som har over Radfjorden lenger sør (bru c). Alternativa med bru c er til dømes vurdert å i liten grad bidra til betre trafikksystem for Manger og Holsnøy nord.

Bru C over Herdlefjorden er vurdert å kunne gje ei meir attraktiv og tenleg avlasting dersom sentrale punkt i dagens hovudvegnett i Bergensregionen, til dømes Askøybrua eller Nordhordlandsbrua, vert stengt. Alle alternativa vil gje ein betre situasjon enn i dag, men omkøyning via nordre Askøy og Bognestraumen for E39-trafikken er ikkje ideelt.

Sårbaranalsen indikerer at det vil vere moderat sårbarheit knytt til ikkje-prisette tema og andre miljøtema i prosjektet. Ein kan ikkje utelukka at vidare arbeid med kommunedelplan vil avdekke vesentlege negative konsekvensar somme stadar som ikkje er avdekka i denne vurderinga. Alternativa nord for, eller gjennom Eldsfjellet, er saman med alternativ Ac2 (som både grip inn i verdiane nord i Herdlefjorden, Holsnøy og ved Alverstraumen) vurdert å ha stort konfliktpotensial for miljøverdiar. Det er

heller ingen andre eigenskapar ved desse alternativa som indikerer at dei skal leggest til grunn for kommunedelplanarbeidet til tross for høgt konfliktnivå.

Når det gjeld kostnadar er korridor Aa vurdert som minst kostbar, men denne vurderinga er som nemnt i avsnitt 5.3 svært uviss. Det er absolutt mogleg at meirnyttan for trafikkantar knytt til bru C er så stor at meirkostnadar her kan forsvarast i ein kost/nytteanalyse.

7.2 Tilråding

Basert på silingsprosessen er Aa3, Aa4, Ca1 og Ca2 tilrådd som alternative løysingar for Sambandet vest som skal vurderast i kommunedelplan med konsekvensutgreiingar. For alternativ Aa3 og Aa4 skal det i tillegg vurderast tre ulike variantar forbi Vikebø/Rosslund ref. avsnitt 6.1.2. For alternativa som ikkje inneheld ny veg mellom Moldekleiv og Landsvik, skal det vurderast om dette vegsambandet kan inkludrast som del av Sambandet vest i form av ny lokalveg. Konsekvensutgreiinga og handsaminga av kommunedelplanen avgjer om denne koplinga skal inngå eller ikkje. For Moldekleiv-Landsvik skal konsekvensutgreiinga vurdere to ulike variantar, ref. avsnitt 6.2.1.