

► **Vedlegg II Oppsummering av merknader**

Nr.	Avsendar	Hovudpunkt i merknad	Kommentar (NO si tilråding)
	Offentlege partar		
1	Naturvernforbundet Hordaland Dato: 03.10.19	Naturvernforbundet Nordhordland ber om at planprogrammet og den vidare planlegginga av Sambandet Vest vert stoppa og skrinlagt. Dei meiner at prosjektet står fram som urealistisk ettersom det inneheld tre til fire separate fjordkryssingar. Det inneheld fleire lange tunellar, og vil verte svært kostbart. Trafikkgrunnlaget er tynt, det vil føre til ekstra bompengeutgifter og uopprettelege naturinngrep. Prosjektet vil og bidra til auka bilbruk og auke i utslepp av klimagassar.	Merknaden takast til orientering.
2	Statens vegvesen Dato: 31.07.19	Det er venta at prosjektet gir både nyskapt og omfordelt trafikk, og mogelege tiltak for at noko av denne trafikken kan nytte andre transportformer bør kome fram av planforslaget, det gjeld òg mogeleg restriktive tiltak for å avgrense auka i personbiltrafikken som følge av prosjektet. I planarbeidet må ein gjere ei grundig vurdering av plassering av større kollektivknutepunkt basert på gjeldande og mogeleg nye bussruter. Dette må sjåast i samanheng med båttruter. Statens vegvesen ber om at effektmål 4 blir endra, som er knytt til kollektiv- og gang- /sykkeltilbod. Målet bør vere tydelegare utforma med eit klart krav om at prosjektet skal redusere reisetida også for gåande, syklande og kollektivreisande mellom eksisterande og planlagde nærings-, bustad- og sentrumsområde på aksen Askøy, Holsnøy og Nordhordland. Statens vegvesen rår til at alternativ Cc vert vurdert og utgreidd på lik line med dei andre gjenståande alternativa. Cc har vore forkasta for	Vert teken med vidare i arbeid med eventuell KDP (kommunedelplan). Vert teken med vidare i arbeid med eventuell KDP. Takast til følgje. Målet endrast i tråd med innspelet. Takast til følgje. Alternativ Cc takast inn igjen.

		tidleg i prosessen, og det ville vorte interessant å sjå kva nytte EFFEKT – berekningar av dette alternative kan gi. Eksisterande veger på anna vegnett er smale og langt unna dagens vegstandard. Det gjeld særleg nord i analyseområdet. Trafikkberekningane må vise endring i trafikkmengd på fylkesvegar i eit større område enn analyseområdet som er avgrensa i planprogrammet. Statens vegvesen vil krevje rekkefølgjekrav om at vegar der trafikkauken er vesentleg, må utbetrast i samband med utbygging av Sambandet vest.	I tråd med metoden i handbok V712 skal det gjennomførast trafikkanalysar i arbeidet med eventuell KDP.
3	Fiskeridirektoratet Dato: 19.07.19	Fiskeridirektoratet region vest peiker på at der vegprosjektet kjem i berøring med sjøområde som ved bru-kryssing, masseutfylling, deponering av overskotsmassar o.a., skal konsekvensar for marine naturverdiar utgreiast. Dette er viktig av omsyn til å ta vare på det marine biologiske mangfaldet, og av omsyn til næringsinteresser som fiske og havbruk, som begge er avhengig av eit godt marint miljø. Fiskeridirektoratet si vurdering er at marint miljø må takast inn blant tema i kapittel for utgreiing av naturressursar i KU.	Marine naturressursar er eit vurderingstema i tråd med handbok V712. Kystnære fiskeridata frå Fiskeridir. står oppført som grunnlagsmateriale. Planprogrammet vert ikkje endra.
4	Direktoratet for mineralforvaltning Dato: 24.07.19	Direktoratet for mineralforvaltning opplyser om at NGU sin kartdatabase synar fleire registreringar av mineralske ressursar i området. Mellom anna ved Setrevika i Askøy, og ved Hjertås (Laksevika) pukkverk.	Takast til orientering.
5	Kystverket Dato: 16.07.19	Samband Vest har trekt ut ferjesambandet mellom Øygarden og Askøy frå prosjektet i denne omgang. Sambandet omfattar bru frå Askøy til Holsnøy over Herdlefjorden, og bru frå Holsnøy til Radøy over Radfjorden. Kystverket ar tidlegare vore i dialog med Multiconsult, og gitt uttale den 02.01.14 med krav om fri	Takast til følgje. Seglingshøgde og bredde vil vere førande for arbeidet vidare.

		seglingshøgde for desse fjordkryssingane. Dette er tatt inn i planprogrammet under kap. 5.7 Teknisk gjennomføring. Eksisterande bru over Hagelsund, mellom Flatøy og Knarvik, har ei seglingshøgde på 50 meter. Denne høgda vert førande for ny bru over Radfjorden/Bognestraumen. Herdlefjorden er einaste fjord utan bruer i innseglinga til Bergen. For bru over Herdlefjorden må ein regne med krav om høg seglingshøgde. Det er og viktig med størst mogleg horisontal klaring (seilløp) for trygg ferdsel for passerande fartøy.	
6	Meland kommune v/ kultursjef Dato: 20.06.19	I fråsegnet peikast det på at kommunen gjennomførte <i>Kartlegging og verdsetting av friluftsområde i Meland</i> i 2016 i tråd med rettleiar M98-2013, og at kartlegginga dannar grunnlag for kunnskap til planarbeid i kommunen. Friluftsbuk som del av friluftsområde <i>FK00008068 Liavatnet – Midtfjellet – Havrevatnet</i> har vorte utvida nord for Ådnafjellet sidan 2016.	Innspelet takast til etterretning.
7	Avinor Dato: 08.07.19	Avinor har ingen merknader til planprogram eller silingsprogram på noverande tidspunkt.	
8	NVE Dato: 09.07.19	NVE påpeiker at fleire traséar kjem i kontakt med Rylandselva på Holsnøy. Vassdraget er verna mot kraftutbygging. Vernegrnlaget er at det er eit kystnært vassdrag på øy i Hordaland. Vassdraget sitt innsjøsystem er deler av eit lågtliggende og relativt flatt landskap. Botanikk, landfauna og vassfauna inngår som viktige deler av naturmangfaldet. Storavatnet har fått nasjonal-regional verneverdi knytt til biologisk mangfald. Særeigne myrområde pregar vassdraget, og kystfuruskog dominerer skogsområda. Denne naturtypen, som i stor grad er borte i andre kystvassdrag, vert karakterisert som spesiell, ikkje minst på grunn av	Planen skal ta omsyn til verneverdiane i og langs Rylandselva, og konsekvensane vil bli lagt tydeleg vekt på, både når det gjeld kultur og natur. Verneforskriften for Rylandselva leggst til grunn i arbeidet med eventuell KU og KDP

		at den ligg så langt vest. Der er og store kulturminneverdiar. NVE vil legge vekt på at vegutbygginga ikkje skal redusere verneverdiane knytt til vassdraget. Konsekvensar for verneverdiane må bli godt synlege i planprogrammet og vere eit viktig vurderingstema. NVE minner samstundes om at det er høgspenteleidningar i området som er ein del av regionalnettet, og at plankartet må sette av dei råka areala med omsynssoner.	Takast til orientering, planarbeidet vil ha fokus på omsyn for vassdraget. Omsynssone H740 vil nyttast i plankart.
9	Fylkesmannen i Vestland Dato: 18.09.19	Fylkesmannen i Vestland viser til at prosjektet vil få store konsekvensar for natur, landskap og friluftsliv, og at det må leggjast vekt på å kvantifisere konstadane av dei negative effektane. Kostnadar knytt til naudsynte avbøtande tiltak bør komma fram. Fordi prosjektet kan bli bompengefinansiert, bør det reknast på mogelege konsekvensar av avvising av trafikk som konsekvens av bompengar. Det største trugsålet mot naturmangfaldet er fysiske inngrep og nedbygging av ikkje-bebygde areal. Arealpress på nye område vil vere ein indirekte effekt som over tid også vil få følgjer for naturmangfaldet i området, jf. Naturmangfaldlova § 10 om samla belastning. Å redusere naturinngrep gjennom i praksis å nytta mest mogeleg av eksisterande vegtrase, unngå fyllingar i sjø ved sjøkryssingar, og unngå inngrep i nærleiken av Rylandsvassdraget er såleis viktig. 0-alternativet må vere fult utgreidd og presenterast som eit reelt alternativ. Med bakgrunn i dette rår Fylkesmannen i Vestland ifrå alternativ Aa4 og Ca2. Det må inn i planprogrammet at biolog skal	Prosjektet vil nytte metoden i handbok V712 for å vurdere ikkje prissette tema mellom anna naturmangfald. Her er og vurdering av avbøtande tiltak relevant. Det vil verte utarbeidd trafikkmodellberekningar i eventuelt arbeid med KU og KDP Takast til følge. 0-alternativet vil verte utgreidd likt som dei andre alternativa. Feltarbeid vil bli gjennomført. Konsekvensar for Rylandsvassdraget vil koma fram. Fylkesmannens innspel til Aa4 og Ca2 takast til orientering i planlegginga vidare. Handbok V712 sett krav til kompetanse hjå dei som skal utarbeide konsekvensutgreiing.

	gjennomføre feltarbeid i føreslått vegtrase, ved utarbeiding av KU. Digitale kartfiler (sosi-format) som gjer det mogleg å vurdere alternative opp mot kvarandre i ArcGIS, må følgje av framlegget ved utsetning av høyringsframlegg og vere ein del av oversendinga. Det må òg dokumentasjon frå nye funn av naturførekomstar i samband med feltarbeid gjennom KU. Vassdraget sin verdi og vernevedtaket må ein legge vekt på. Kommunane må legge dei rikspolitiske retningslinene for verna vassdrag T-1082 til grunn i planlegginga si for å oppnå dei nasjonale forvaltningsmåla. Viss planen føre til nedbygging av myr og skog, må det gå fram av planen. Fylkesmannen synar til statlege retningslinjer for samordna bustad, areal og transportplanlegging og at utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnast for å oppnå effektive løysingar, slik at transportbehovet vert avgrensa og ein legg til rette for klima- og miljøvennlege løysingar. Det må gjerast ei vurdering av om planen vil føre til auka bruk av bil. Fylkesmannen ser ikkje at planprogrammet legg opp til at bygging i strandsona skal vere eit tema i konsekvensutgreiinga. Planen legg opp til bygging i strandsona fleire stader. Meland ligg i eit område som er vurdert til å ha stort press på areal i strandsona, og kor byggeforbodet i pbl § 1-8 praktiserast strengt. I statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona av 2011 kjem det fram m.a. at omsyn til ferdsel og landskapstilpassing skal bli vektlagt spesielt.	I utarbeiding av KU og KDP vil relevant geodata for tiltaka verte gjort tilgjengeleg. Eit avsnitt om at det skal utarbeidast ein kartinnsynsløysing i samband med utarbeiding av KDP er lagt inn i planprogrammet. Takast til følgje. Takast til følgje. Vurderingar rundt effekt på bilbruk av planen vil koma fram. Bygging i strandsona er ikkje eit tema for utgreiing etter handbok V712. Miljøverdiane i strandsona er sentrale for fleire tema og vil verte vurdert.
--	---	--

		Tap av dyrka mark er med i konsekvensutgreiinga, men ein bør og vurdere uheldig oppsplitting av jordbruksareal. Kommunane har ansvar for omsynet til barn og unge i planlegginga, og at synspunkt som gjeld barn skal kome fram og verte ein del av planprosessen. Omsyn til barn og unge må sjåast i samanheng med folkehelselova og at gjerast ei vurdering av folkehelsa i det vidare planarbeidet. Omsynet til barne og unge sine oppvekstvilkår skal ivaretakast i planarbeidet, og det må også sjåast i samanheng med folkehelselova § 4 og pbl § 3-1 bokstav e), regional plan for folkehelse 2014-2025, rundskriv T-2/08, samt H-2302 om medverknad i planlegging.	Inngår i vurdering av konsekvensar for naturressursar. Takast til følgje. Ref. ny rettleiar om barn og unge i planlegging (KMD 2020)
10	Hordaland fylkeskommune Dato: 02.09.19	Det er uklart korleis analyseområdet ein omtaler i planprogrammet skil seg frå det ein normalt omtaler som planområde. Foreslår at det ein kallar analyseområdet frå no av kallast planområdet. Fylkeskommunen vil prioritera utbetring av eksisterande vegnett, framfor nye vegprosjekt. Fylkeskommunen og Vestland fylkeskommune har til saman eit etterslep 18 milliardar kroner på vegnettet. Sambandet Vest medfører to større fjordkryssingar, og vil vera eit særskild kostnadscrewjande prosjekt. Trafikkgrunnlaget er truleg ikkje stort nok til at prosjektet kan finansierast gjennom bompengar. Fylkeskommunen vil primært vise til at prosjektet er særskild kostnadscrewjande, og at det ikkje vil vere mogleg å finansiere prosjektet, som ikkje ligg inne i Regional	Analyseområdet er arealet som kan påverkast av tiltaket. Planområde er planen si avgrensing når dette er kjend. Takast til orientering.

	transportplan, og som ikkje er i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkeskommunen kan ikkje sjå at det er grunnlag for å tilråde at ein går vidare med planane for Sambandet best, men har merknader dersom planarbeidet fortset: Dei fleste av veglinene vil truleg kunne få ein ÅDT på under 6000, og ein bør vurdere om vegklasse Hø1 er tilstrekkeleg for å dekkje det lokale behovet. Når det gjeld nytteverdien rekna som redusert reisetid og betre trafikktryggleik vil ikkje ei bru mellom Radøy og Meland gi dei store gevinstane, sett i samanheng med dei tiltaka og forprosjekta som allereie inngår i Nordhordlandspakken. Det gjeld særleg alternativa med bru over Radfjorden mellom Espehaug i Meland og Radtangen på sørspissen av Radøy. Innspart reisetid her vil vere minimal i forhold til å følgja dagens Fv564 over Holsnøy til Flatøy og E39/Fv 565 via Knarvik til Radøy. Innspart reisetid vil derimot bli langt større med bru over Herdlefjorden, og ei slik bru kan føra til trafikkauke og nyskapt trafikk, og dessutan føre til meirbelastning på Askøybrua som i dag er overbelasta Heller ikkje når det gjeld reduksjon av sårbarheit for Askøy kan investeringar i vegnettet va den storleik som det her er lagt opp til forsvarast. Eventuell omkøyning via Meland vil truleg føre til store framkomstproblem ved stenging av Askøybrua. Planprogrammet legg opp til å sjå på gang og sykkelløysingar, noko som er positivt. Konsekvensane for kollektivtrafikken må vurderast, og sjølv om det vil vere vanskeleg å	Takast til orientering. Vegstandard vert vurdert når tiltaket skal optimaliserast for eventuell KDP. Takast til orientering. Slike tilhøve vil verte vidare vurdert i arbeidet med KDP Takast til orientering. Takast til orientering. Gang og sykkelløysingar og kollektivsystem vil bli vurdert.
--	--	--

	vurdere framtidig behov for kollektivtransport, då det vil vere avhengig av utbygging i dei aktuelle område, er det likevel naudsynt å vurdere behov for terminalar og knutepunkt for kollektivtrafikk. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som føremål at planlegging av utbyggingsområde og transportsystem skal leggje til rette for mest mogleg effektiv og miljøvenleg transport slik at transportbehovet reduserast. Planprogrammet tek utgangspunkt i målformuleringar om at vegen primært skal bidra til næringsutvikling, busetnad og transportberedskap i ytre delar av Askøy, Meland og Radøy. Ved å leggje opp til å utløyse større nærings- og bustadbygging i dei perifere områda av kommunane, kan dette bidra til ein trafikkauke i området som ikkje er i tråd med regionale planar. Landskapsområda nordvest i planområdet har særleg høg verdi, grunna heilskaplege kulturlandskap med god balanse mellom naturgrunnlag, historisk kontinuitet og arealbruk, og særleg areal nær strandsona må skjermast frå inngrep. Fylkeskommunen er difor positiv til at alternativ Aa1 er silt bort, da alternativet råker Sætreosen i særleg grad. Konsekvensutgreiinga må gjere greie for konsekvensane for landskap på ein grundig måte. Fleire friluftsområder innanfor analyseområdet er regionalt viktig. På Askøy vil området omkring Askevatnet bli råka og påverka. I Meland kommune er det viktige områder ved Frekhaug, knytt til Storavanet og Eldsfjellet og området Øpso-lo. I Lindås kommune er det store friluftsverdiar knytt til	Teken til orientering. Omsynet til regional areal- og transportplan vert omtalt i KDP. Takast til orientering. Takast til orientering.
--	--	---

	Alverstraumen. På Radøy er Sæbøvågen og området knytt til Bognøy viktige friluftsområde. Alle disse områda kan få redusert sine opplevingskvalitetar og tilkomst gjennom auka barrierar. Fylkeskommunen gjer merksam på at det er manglande dokumentasjon og registrering av kulturminne i tilgjengelege registrer/kjelder, innanfor planområdet. Det er difor stor trong for nye registreringar av ikkje-registrerte automatisk freda kulturminne og verneverdige kulturminne frå nyare tid. Ikkje berre enkeltminne,- kulturlandskap vil og vere viktig. Ordet <i>kulturarv</i> må definerast tydelegare i dokumentasjonen. Alternativ Aa4 har tre variantar ved området Rossland/Vikebø. Fylkeskommunen tilrår at alternativ 3. <i>gjennom Rossland</i> utgår. Ca1 og deretter Ca2 rår Fylkesmannen til at ein arbeidar vidare med, da desse trasevala i stor grad følgjer eksisterande vegtrasear. Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum, som er uttalemuseum i forbindelse med alle tiltak som råkar sjøbotnen. Ei konsekvensutgreiing med tanke på marine kulturminne for alle kommuneplanens utbyggingsområde i sjø vert vurdert som ein uforholdsmessig stor jobb både praktisk og økonomisk, og bør heller vere ein del av prosess som nå som planleggjast. På grunn av omfanget kan tiltak bli førelagd på regulerings- eller byggeplannivå.	Kravet til registrering av automatisk freda kulturminne i kulturminnelova §9 vert utløyst i reguleringsplanfasen. Handbok V712 leggst til grunn for vurderingar av konsekvensar for kulturarv. Takast til orientering. Det er ikkje tilrådd å ta ut alternativ 3 gjennom Vikebø ettersom 4 og 5 begge påverkar dyrka mark mykje og det vil vere ein styrke for KU å ha eit alternativ som skil seg vesentleg. Takast til orientering.
--	---	--

Nr.	Avsendar	Hovudpunkt i merknad	Kommentar (NO si tilråding)
	Private partar		
11	Per Midtøy (spørsmål forut for merknad)	Bruløysingane over Herdlefjorden er lite teknisk og økonomisk beskrive. Det er opplyst at Kystverket krev fri seilingshøgde på minimum 75 meter. Basert på dette, kor langt blir spennet mellom brutårna for kvart alternativ? Kor lang blir påkøyringsrampene for kvart alternativ? Er det slik at det her er snakk om 2-feltbru + fortau/GS? Kostnadsutrekningar bør leggst fram, slik at ein kan vurdere den samfunnsøkonomiske nytteverdien. ÅDT er opplyste og då er det lett å berekna kostnad per køyretøy.	Innspelet vert teken med vidare i eventuell kommunedelplan med KU. Fleire av momenta i innspelet er for detaljerte til å kunne svarast ut på dette tidspunktet.
12	Per Midtøy (Merknad) Dato: 12.02.20	Midtøy stiller spørsmål ved i kva grad kunngjeringa på kommunens (Askøy) nettsider vart gjennomført i samsvar med lova. Det beste og rimelegaste miljøalternativet manglar, for kryssing av Herdlefjorden: Ferje. Ferjealternativ har vore behandla både i Askøy og tidlegare Meland kommune, med samband tilsvarande «korridor Aa» i silingsrapporten (Bro frå Abbedissen via Øpso til ca. Landsvik). Det er grunn til å tru at ferjedrift framfor brukryssing er betre enn brukryssing både når det gjeld gjennomførbarheit og samfunnsøkonomi. Tilsvarsande òg for brualternativ kalla «korridor Ca» i silingsrapporten (Bu frå Seljeneset ved Hanevik til Knappen). Eit ferjesamband frå Ask til Frekhaug (gamle ferjeleie) vart vurdert for ca. 25 år sidan, men ikkje realisert. Synar til artikkel i Askøyværingen (lenke i merknad). Med ferjesamband vil ein òg få grunnlag for å seia noko om kor stor trafikken faktisk blir. Det er ein grov	Askøy kommune undersøker saka med informasjonsavdelinga si. Dersom kunngjeringa ikkje vart gjennomført slik ho skal, må ein gjennomføra kunngjeringa på nytt, for at eit eventuelt framtidig vedtak skal vera gyldig. Planprogrammet legg til grunn utgreiing av vegsamband mellom Askøy og Nordhordland. Ferje over Radfjorden er ikkje vurdert.

	saksbehandlingsfeil at forslagsstiller lèt vere å vurdera alternativ for ferjedrift over Herdlefjorden i planprogrammet og KU – dette på trass av kommunestyrevedtak i to kommunar rundt «korridor Aa» og tidlegare forsøk på å etablera ferjedrift i «korridor Ca». Spørsmål blir stilt til finansiering og forholdet planarbeidet hadde til Askøypakken, kor fleire tiltak har vorte tatt ut, og NTP og byvekstavtalen. Byvekstavtalen har som vilkår for belønningsmidler at personbilveksten inkludert 0-utslippsbiler ikkje skal auka i avtaleperioden. I følgje rapporten vil Aa og Ca medføra høvesvis 10 og 20 %, og planarbeidet er derfor i strid med avtalen Dersom planforslaget blir vedteken med bru i korridor Aa eller Ca vil behovet for beredskapsskai gå ut, men heller ikkje dette punktet er teken med i utgreiinga.	Kommunedelplanen skal ikkje vurdere finansiering av tiltaket. Det er ein parallell politisk prosess Om Sambandet vest vil erstatte trongen for beredskapsskai er ikkje vurdert å vere relevant for å vurdere kva korridor som skal leggst til grunn for vidare planlegging.
--	--	---

Oppsummering av merknader, ny høyring 2020

Nr.	Avsender	Hovudpunkt i merknad	Kommentar (NO si tilråding)
	Offentlege partar		
13	Bergen havn Dato: 18.06.20	Bergen havn presiserer at det er viktig at det blir sett av tilstrekkeleg areal til alminneleg ferdsel til sjøs. Generelt bør det ikkje setjast av større areal i sjø til enkeltinteresser enn det som er nødvendig. Plankart viser per no ikkje konkrete tiltak, og Bergen hamn ber om å få tilsendt teikningar når desse er ferdig utarbeidd. Ut ifrå planarbeidet på dette stadiet kan ein derfor ikkje slå fast om planarbeidet vil komma i konflikt med dei interessene som dei er sette til å ta vare på. Det er registrert fleire fiskeriinteresser i planområdet, Fiskeridirektoratet bør derfor høyrast i saka, dersom det ikkje allereie er gjort. Viser til at det er Kystverket som behandlar søknader om etablering av bruer, tiltak som kryssar ei kommunegrense, og tiltak som kan påverka forsvars- og beredskapsinteresser i farvatnet, jf. havne- og farvannslova, og at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø og dessutan andre tiltak som kan påverka sikkerheita eller ferdselen i sjøområdet krev løyve frå BF IKS. Orientering om denne søknadsplikta bør inntakast i føresegna. Søknad må sendast hertil i god tid før tiltak blir sett i verk.	Takast til orientering Takast til orientering. Ein eventuell kommande KDP blir lagt ut på eiga høyring og vil spesifisera arealbruken nærare og gi betre grunnlag for uttale. Fiskeridirektoratet har fremma merknad som er summert opp i merknad nr. 3 på side 2 i dette dokumentet. Takast til orientering.
14	Statens vegvesen Dato: 23.06.20	Nullvekstmålet vart lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012, og inneberer at veksten i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er deretter lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014-	Har fremma innspel tidlegare (innspel nr. 2). Nye presiseringar vert kommentert her. Takast til orientering, vert vurdert i KDP.

		2023 og 2018-2029. Det er forventet at prosjektet Sambandet vest vil gi både omfordelt og nyskapt trafikk. Mogelege tiltak for at noko av denne trafikken kan nytte andre transportformer bør kome fram i planframlegget. Jfr. pkt. 5.4 i planprogrammet skal Sambandet vest etablerast med langsgående gang- og sykkeltilbod. Brukryssingane over Herdlefjorden og Radfjorden/Bognøystraumen skal planleggast med attraktive løysingar for gåande og syklande. Mogelege restriktive tiltak for å avgrense auke i personbiltransporten som følgje av prosjektet bør synleggjerast i kommunedelplanarbeidet. Effektmål 4 bør som nemnt i merknad datert 31.07.19 endrast, og alternativ Cc bør takast inn igjen og utgreidd på lik linje med dei andre gjenståande alternativa. Trafikkberekningar må vise endring i trafikkmengda på fylkesvegane i ein større samanheng enn avgrensa til analyseområdet i planprogrammet, og det må påreknast rekkefølgjekrav til utbetring av vegstandard og tilbod til mjuke trafikantar, også i tilstøytane vegnett.	Takast til orientering. Takast til orientering. Det vil verte utarbeidd trafikkmodellberekningar i eventuelt arbeid med KU og KDP Takst til følgje. Målet endrast i tråd med innspelet.
15	Kystverket Dato: 03.06.20	Visar til tidlegare merknad (5). Hovudinnspela er at bru over Radfjorden/Bognestraumane kan ikkje ha lågare seglingshøgde enn 50 meter (HAT) og at fjordkryssinga over Herdlaufjorden bør vere i tunell, om dette ikkje er aktuelt må ein ha høg seglingshøgde.	Takast til orientering for eventuelt arbeid med KU og KDP.
15	Fylkesmannen i Vestland	Har tidlegare berre uttalt seg til kommunedelplanen innanfor Meland kommune i brev den 18.09.19, før	Takast til orientering. Mykje av innhaldet i uttala overlappar med opphavleg uttale. Under har vi

	Dato: 03.06.20	samanslåinga til Alver kommune, og viser i heilskap til denne uttalen som innspel til planarbeidet. Uttale til ny høyring byggjer i stor grad på tidlegare uttale, men er supplert med uttale til tema som ligg utanfor gamle Meland kommune og elles tema som vi vurderer naudsynt å utdjupa. Fylkesmannen kan ikkje sjå vekk frå at planen vil kunne kome i konflikt med- og stride vesentleg mot statlege interesser, når det gjeld negative konsekvensar for natur, landskap og friluftsliv. Tunelløysningar bør vurderast der omsynet til natur og landskap vektast høgt. Nyare metodar for prissetting av natur, friluftsliv og økosystemtenester, som bør takast i bruk og nyttast i prosjektet. Det er ofte ein tendens at desse tema blir underestimert og undervurdert når samla samfunnsnytte skal settast. Det bør vurderast om prosjektet vil konkurrere med andre samferdsleprosjekt i regionen. At KMD har løyvd midlar til utreiing betyr ikkje at det er gjeve signal om at prosjektet på dette stadiet vurderast som særleg viktig eller at det er gitt finansiering. Ein grundig utreiing er difor viktig no, for å få presentert eit best mogleg grunnlag for å fatte avgjerd om prosjektet. Analyseområdet omfattar ikkje verneområde på Herdla. Fylkesmannen meiner dette området bør inn i analyseområdet for å sjå på eventuelle indirekte verknader som følge av vegprosjektet. Konsekvensar for viktige og svært viktige friluftslivområde og for friluftsliv generelt må utgreiast både under	kommentert det som går fram som nye moment. Takast til orientering. Takast til orientering. Takast til orientering. Takast til orientering og vurderast nærare. Takast til orientering. Det skal sjåast på om og korleis dette kan løysast.
--	-----------------------	--	---

	ikkje-prissette tema òg prissette, dersom mogleg. Planen må viss korleis han forhold seg til statlege planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing, til dømes om han vil føre til nedbygging av skog og myr. Størsteparten av areala innanfor analyseområdet og føreslege vegtrasear er LNF i dagens kommuneplanar, og busetnaden er spreidd. Det må gjerast ei vurdering av om planen vil føre til auka bruk av bil, og i kor stor grad. Moglege tiltak for bruk av alternative transportformer bør synleggjerast, og verdien for gåande, syklande og kollektivreisande som konsekvens av prosjektet må kome klart fram i planframlegget. Det må også gjerast ei vurdering om byspreiing vil verte ein mogleg konsekvens. Det er tenleg at konkrete areal for massedeponi skal avklarast i reguleringsplanfasen, og at trong for konsekvensutgreiing av desse skal avklarast ved oppstart av reguleringsplanarbeidet. Fylkesmannen oppmodar samstundas til å sjå om det finst samfunnsnyttige prosjekt der eventuelle overskotsmasser kan nyttast, framfor at massane vert dumpa og ikkje «nytta».	Takast til orientering. Takast til orientering. Takast til orientering.
--	---	--

Nr.	Avsender	Hovudpunkt i merknad	Kommentar (NO si tilråding)
	Private partar		
17	Vigleik M. Ypsøy Dato: 27.07.20	Innsendar viser til plan om veg over Ypso i Alver, med bru til Askøy. Er sterkt imot at det skal leggst veg over øya. Ypso er ei veglaus øy med store kulturhistoriske, biologiske og estetiske verdiar. Innsendar driv Ypsøy kystgard, ein økologisk drive gard der forvaltning av verdiane nemnt over står sentralt. Her er også andre tilleggsnæringar innan reiseliv, matproduksjon og sosiale tenester. Veg og bru verta øydeleggjande både for landbruksdrift, kulturlandskapsverdiar og tilleggsnæringar. Ber om at planar for veg og bru over Ypso vert skrinlagde.	Innspelet vert teken med vidare i eventuell kommunedelplan med KU.

1	2020-08-17	Oppdatert etter ny høyring	TRUESK	OYSKO	OYSKO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsrett tilhøyrar Norconsult AS. Dokumentet må berre nyttast til det formål som oppdragsavtalen omtalar, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.