

# Statens vegvesen Konsekvensutgreiing E39 Valsøya- Klettelva

<b>Oppdragsgivar</b>	Statens vegvesen
<b>Oppdrag</b>	Konsekvensutgreiing E39 Valsøya-Klettelva
<b>Rapport type</b>	Temarapport: Regional og lokal utvikling
<b>Prosjektnr.</b>	11058
<b>Dato</b>	05.12.2011



# Statens vegvesen | Konsekvensutgreiing E39 Valsøya – Klettelva

## Temarapport: Regional og lokal utvikling

<b>Innhald:</b>		<b>side</b>
<b>1</b>	<b>Innleiing</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Mål for prosjektet	3
1.3	Utgreiingskrav i planprogrammet	3
1.4	Metode	4
1.5	Avgrensing av analyseområdet	4
<b>2</b>	<b>Sammendrag</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>6</b>
3.1	Geografisk plassering av planområdet	6
3.1.1	Kommunikasjonar	6
3.1.2	Vegstandard	6
3.2	Halsa kommune	7
<b>4</b>	<b>Arbeidsmarknad og transportstraum</b>	<b>8</b>
4.1	Arbeidsplassar og pendling	8
4.2	Dagens transportstraum	10
4.2.1	Regionale korridorar og kommunikasjonsknutepunkt	10
4.2.2	Nasjonal og internasjonal trafikk	11
4.2.3	Regional og lokal trafikk	12
4.3	Framtidige endringar i transportmønsteret som følgje av nytt vegsystem	13
4.3.1	Regionalt	13
4.3.2	Lokalt	14
<b>5</b>	<b>Fritids- og handlemønster</b>	<b>18</b>
5.1	Senterstruktur i Møre og Romsdal	18
5.1.1	Bu- og arbeidsmarknadsregionar	18
5.1.2	Handel, fritids- og kulturtilbod i Surnadalsregionen	21
5.1.3	Tilbodet i Kristiansundsregionen	21
5.2	Framtidig utvikling	21
5.2.1	Større bu og arbeidsmarknadsregionar	21
5.2.2	Auka tilgang på handels- og fritidstilbod i regionen	22
5.2.3	Lokal utvikling i Halsa	22
<b>6</b>	<b>Oppsummering av lokal og regional utvikling</b>	<b>23</b>
6.1	Samla måloppnåing	23
6.1.1	Prosjekt mål	23
6.1.2	Måloppnåing	23
6.2	Konklusjon	23

Rapport utarbeidd av :  
Heidi Hansen                      Nordplan as

Kvalitetssikring:  
Julie Daling                      Nordplan as

Ålesund, Desember 2011

# 1 Innleiing

## 1.1 Bakgrunn

Planlegging av ny parsell på E39 frå Valsøya til Klettelva er ein del av arbeidet med etablering av ein ferjefri og raskare veg frå Kristiansand til Trondheim, kalla Kyststamvegen.

Statens vegvesen har utarbeidd rutevise planar for riksvegnettet – riksveggrute 4 b omfattar E39 Ålesund – Trondheim, Breivika – Klett. Det er under arbeid fleire konseptutvalsutgreiingar (KVU) for ruta og desse er; KVU E39 Skei-Ålesund, KVU E39 Ålesund-Bergsøya, KVU E39 Bergsøya-Liabø og KVU E39 overbyggingsdokument Skei-Liabø. For strekninga Klettelva-Valsøya er det avklart at det kan utarbeidast kommunedelplan for fastsetting av trasèval parallelt med KVU-arbeidet.

Det er i perioden 2014-2019 sett av 400 mill kr i nasjonal transportplan til strekningsvise prosjekt med statleg finansiering for strekninga Betna-Klettelva-Hestneset.

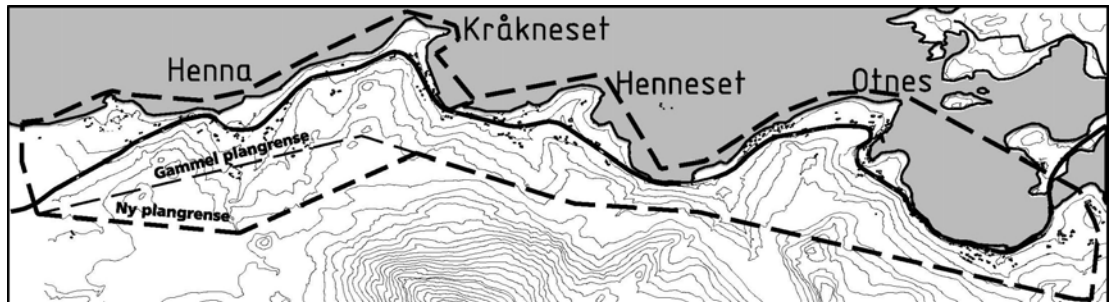


Fig. 1: Kommunedelplanen si avgrensing. Karkjelde: Statens vegvesen.

## 1.2 Mål for prosjektet

### Nasjonale

Målsetning for prosjektet i følge planprogrammet er at parsellen Valsøya-Klettelva skal inngå i den nasjonale målsetninga om langsiktige utbetringa av E39, nord-sør, som bind saman byane langs heile kysten.

### Regionale

Regionale mål er å redusere reisetida mellom fylka Møre og Romsdal og Trøndelag, med vektlegging av forbindelsane mellom Mørebyane Molde, Kristiansund og Trondheim. Viktige moment er:

- Eit meir føreseieleg samband, redusert reisetid særleg for langdistansetransport
- Redusere tal på ulykker og ulykkeskostnad totalt på trafikk på gjennomfartsåra i Halså.
- Sikre mot at hjort blir påkjørt for å unngå ulykker med skader både på materiell, dyr og menneske.

### Lokale

Avklare arealbruk og avlaste dagens veg, og redusere miljøulempene for naboar til E39.

## 1.3 Utgreiingskrav i planprogrammet

I godkjend planprogrammet er det fastsett følgjande utgreiingskrav, sitat: «Ved vurdering av lokal og regional utvikling skal det synleggjøres hvordan tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetningar for å utnytte arealar kan gi nye muligheter eller begrensningar for befolkning og næringsliv. Konsekvenser for lokal utvikling som ikkje kan fanges opp av den samfunnsøkonomiske analysen er beskrevet under lokale forhold. Drøftingar vil ikkje kunne gi

eksakte svar, og målet er å sannsynliggjøre nye muligheter og hva som kan bli sannsynlig utvikling som følge av tiltaket.

Ulike trasèvalg sin påvirkning på eksisterende virksomheter skal kartlegges. Aktiviteten knytt til Otneset/Otnesbrygga inngår i dette arbeidet.»

## 1.4 Metode

Statens vegvesen si handbok 120 om konsekvensutgreiing er nytta som rettleiar for utgreiing av temaet regional og lokal utvikling, då det ikkje er nokon eksakt metode som er utvikla for dette temaet.

## 1.5 Avgrensing av analyseområdet

Avgrensing av analyseområde er gjort i forhold til kva bu- og arbeidsmarknadsregion Halså kommune høyrer til. I Møre og Romsdal fylkeskommune sin fylkesdelplan for senterstruktur og fylkesstatistikken for pendling, går det fram at hovudstraumen av arbeidspendling og handel og/ fritidstilbod frå Halså går til Kristiansund og Surnadal.



Fig 2: Bu- og arbeidsmarknadsregionar i Møre og Romsdal. Kjelde; Fylkesplanen for senterstruktur 2004-2008

## 2 Sammen drag

Konsekvensutgreiing for lokal og regional utvikling skal i hovudsak ta for seg korleis betra tilgjenge og endra føresetnader for å utnytte areal kan gi nye muligheiter eller avgrensingar for befolkning og næringsliv.

Analysen tar utgangspunkt i vegparsellen sin påverknad lokalt for kommunen og området. Det er svært få næringsaktiviteter langs parsellen og i hovudsak er det spreidd bebyggelse.

Halsa kommune ligg i ein region med moderat til sterk nedgang (- 5%) i folketalet. Unntaket er regionsenteret Kristiansund som har sterk vekst. Framskriving av folketalet fram til 2020 viser fortsatt nedgang i folketalet, men meir moderat i framskrivingsperioden, medan Kristiansund framleis vil ha sterk vekst (+ 5%).

Kommunesenteret Liabø og Halsa kommune vil på lang sikt kunne få ei meir positiv utvikling med stabilisering og kanskje også auka folketal, som følgje av betra kommunikasjonar. På kort sikt vil endringane neppe bli store i form av tilflytting og nyetablering, sjølv om kommunen ligg relativt sentralt til i regionen. Kortare reiseavstand saman med vidareutvikling av bustad- og fritidsbustadområde generelt i Halsa og i planområdet, gir høve for ein gradvis vekst i kommunen då prisnivået er lågare her enn i dei meir sentrale og bynære områda.

Over tid vil deler av Romsdal og Nordmøre flyte saman til ein bu- og arbeidsmarknad. Etterkvart vil samhandlinga mellom regionane bli enklare og gi større muligheiter for å styrke dagens til bod og auke breidda av aktivitetar. Det gir rom for samarbeid om både offentlege og private tilbod over kommunegrensene.

Det er liten næringsaktivitet på strekninga Valsøya – Klettelva. Hovudtyngda av verksemder og arbeidsplassar i kommunen ligg i kommunesenteret Liabø og på Vågland, sjå fig.5 side 9. I planområdet ligg to verksemder innanfor industriområdet Fætten, eitt oppdrettsanlegg og Vågland båthotell. Otnesbrygga, som er kommunen sitt kulturhus på sommarstid, har også restaurantlokale og aktivitetar retta mot turisme slik som småbåthamn med gjestehamnsfasilitetar. I tillegg er det ein del landbruksdrift i området. Dei få verksemdene som ligg langs vegen vil i liten grad bli påverka av endra vegføring og alternativa er tilnærma lik. Unntaket kan vere Otnesbrygga som for alternativ 3 kan få ei viss negativ påverking.

Dagens tettstad- og senterstruktur vil truleg bli vidareført sjølv om avstandane vert kortare. Samhandling med omlandet både når det gjeld handel og fritidstilbod vil vidareførast utan vesentlege endringar i første omgang. På sikt kan det bli auka trafikk mot regionsbyen Kristiansund.

Alternativa er relativt lik når det gjeld måloppnåing i forhold til reduserte ulukker, auka framkome og bidrag til større arbeidsmarknadsregionar, men alternativ 3 skil seg ut som det beste i forhold til lokalt bumiljø, internkommunikasjon og framtidig byggeareal. Alternativet gir best tilgang på nye byggeareal, dagens veg kan nyttast som intern tilkomstveg for bygdelaga og bumiljøa vert skjerma for gjennomgangstrafikk og miljølemper som det medfører, jamfør fig. 17 s24.

## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Geografisk plassering av planområdet

Planområdet omfattar strekninga Klettelva – Valsøya og ligg i Halsa kommune på Nordmøre. Kommunen ligg på austsida av Halsa-/Surnadalsfjorden og grenser til Vinje-/Arasvikfjorden, sør Trøndelag fylke og Surnadal kommune.

Kyststamvegen E39, går gjennom heile kommunen.



Fig. 3 Oversiktskart, plassering av Halsa i regionen.

#### 3.1.1 Kommunikasjonar

Kommunen ligg midt i Nordmørsregionen med om lag 1 times avstand til Kristiansund og Kværnerberg flyplass, og om lag 2, 5 timar til Trondheim og Værnes flyplass.

Det er ferje mellom Halsa og Kanestraumen (Tingvoll kommune) og mellom Aresvik og Hendset (Aure kommune). Ferjeleiet på Halsa er under utbetring.

Det er bussruter til Kristiansund, Trondheim, Surnadal og Molde, og hurtigbåt mellom Kristiansund og Trondheim.

Viktige hamner/terminaler er Kristiansund og nordmøre hamn og Tjeldbergodden i Aure. Hurtigruta anløper Kristiansund.

#### 3.1.2 Vegstandard

E39 frå Valsøya til Klettelva er i dag smal, med krappe kurver og randbebyggelse som gir reduserte fartsgrenser. Dette gir redusert framkome og meirforbruk av tid for gjennomgangstrafikken frå Møre og Romsdal til Trøndelag. Det er ingen gang- og sykkelveg på strekninga. Det er ein del miljøulemper i form av støy og støv.



ÅDT for E39 gjennom Halså ligg mellom 1000-2000. For ferjestrekninga Kanestraum-Halså er ÅDT mellom 500-1000 og for Hennset –Arasvika under 500.

### 3.2 Halså kommune

Halså kommune har om lag 1650 innbyggjarar og kommunesenteret med administrasjonsbygningar er lokalisert på Liabø, jf fig. 5 side 8. Her finn vi både private og offentlege servicefunksjonar.

Jordbruk og industri er dei viktigaste næringsvegane i kommunen, saman med offentleg sektor.

Halså kommune ligg i ein region med moderat til sterk nedgang (- 5%) i folketalet. Unntaket er regionsenteret Kristiansund som har sterk vekst. Framskriving av folketalet fram til 2020 viser fortsatt nedgang i folketalet, men meir moderat i framskrivingsperioden, medan Kristiansund framleis vil ha sterk vekst (+ 5%). Jf fig. 4

By og regionsenteret er Kristiansund, medan Sunndal og Surnadal er sterke og viktige områdesenter.

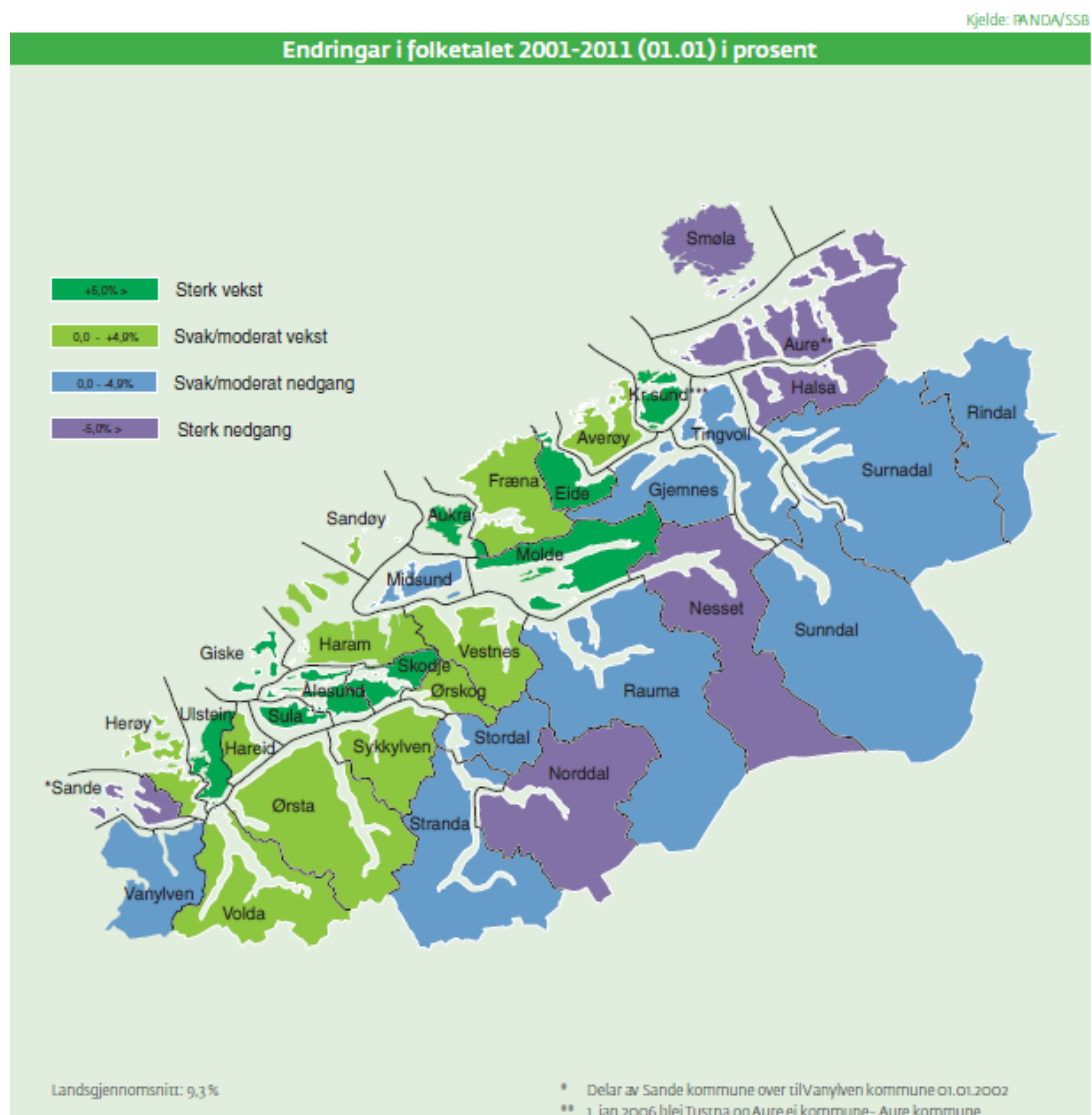


Fig. 4 Folketalsutvikling i Møre og Romsdal. Kjelde; Møre og Romsdal fylke

## 4 Arbeidsmarknad og transportstraum

### 4.1 Arbeidsplassar og pendling

I følge fylkesstatistikken har Halsa kommune ei arbeidsplassdekning på 80 % og regionsenteret Kristiansund har 90 %. Halsa er den av kommunane i Møre og Romsdal som har høgast andelen av nye tiltak som overlever etter 4. år, heile 75 %.

I Halsa kommune er dei fleste sysselsatt i tenesteytande næring og industrien, men primærnæringa er også fortsatt ei viktig næring sjølv om det ikkje er så mange verksemder. I følge fylkesstatistikken er fordelinga 18,5 % sysselsett i industrien, 18,3 i primærnæring (jordbruk/skogbruk/fiske) og 24,7 % i tenesteyting.

Bransje	Tal verksemder	Sysselsette
Bygg/anlegg/transport	23	39
Data	3	
Havbruk	2	17
Industri	15	93
Kraft og vatn	2	
Kunst og handverk	3	2
Primærnæring	6	
Reiseliv/overnatting/kiosk	8	8
Tenesteyting	21	48
Varehandel	7	21
Andre	7	

Oversikt over bransjar og tilsette i Halsa kommune. Vaagland båtbyggeri er største verksemda i kommunen med 40 tilsette. Kjelde: Med øye på Næring i Halsa.

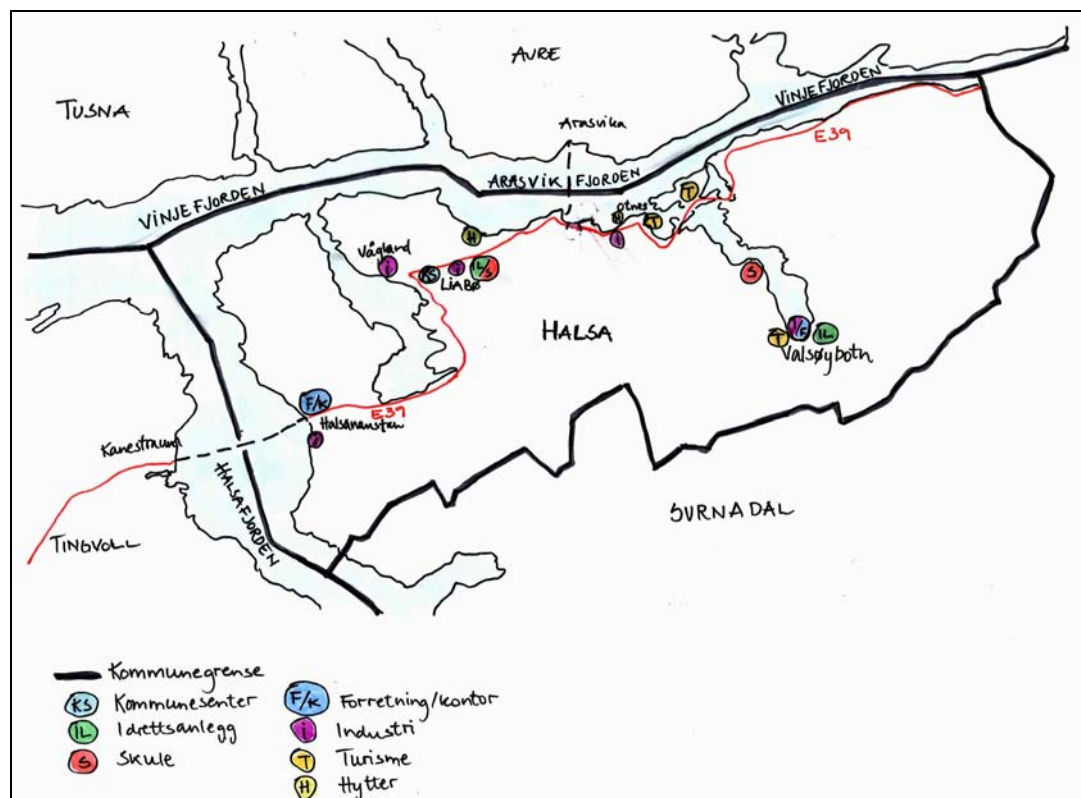


Fig. 5 Oversikt over funksjonar og verksemder i Halsa.

Hovudtyngda av verksemder og arbeidsplassar i kommunen ligg i kommunesenteret Liabø og på Vågland. Elles ligg nokre få verksemder spreidd langs E39 og i Valsøybotn. I vårt planområde



er det 3 verksemdar utanom landbruksnæringa. Det er Otnesbrygga, oppdrettanlegget ved Fætten industriområde og Vågland båthotell. Langs fylkesvegen inn til Valsøybotn er det ein del næringstransport.

Arbeidspendling frå Halså går hovudsakleg til Kristiansund (40) , Surnadal (74) og Molde (14). Det er ein overvekt av utpendling frå kommunen med i alt 238 personar, medan 138 pendlar inn.

Kjelde: SSB

Pendlingsstraumar mellom kommunane i Møre og Romsdal 4 kvartal 2010																																							
Arbeidsstad		Molde	Ålesund	Kristiansund	Vanylven	Sande	Høy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta	Ørskog	Norddal	Stranda	Stordal	Sykkylven	Skodje	Sula	Giske	Haram	Vestnes	Rauma	Neset	Midsund	Sandøy	Aukra	Fræna	Elde	Averøy	Gjemnes	Tingvoll	Sunnal	Surnadal	Rindal	Halsa	Smøla	Aure		
Molde	118	104	0	0	0	17	1	13	2	3	3	0	0	0	1	0	4	3	11	57	71	32	42	4	108	314	37	16	45	2	9	4	0	2	1	0			
Ålesund	161	31	15	7	48	225	69	34	71	81	16	61	13	197	198	517	239	375	26	30	0	10	10	2	10	2	1	1	0	3	0	0	0	2	0				
Kristiansund	286	64	0	0	2	3	0	7	1	0	0	2	0	0	0	0	0	4	2	2	17	5	5	0	14	19	8	125	39	23	23	8	0	4	23	31			
Vanylven	4	60	3	51	21	55	8	40	22	0	0	1	0	0	1	1	6	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1			
Sande	3	29	2	10	110	112	41	9	8	1	0	0	0	1	4	1	2	3	28	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0			
Høy	4	97	5	6	76	521	101	37	17	0	0	4	0	2	9	4	0	3	8	0	0	0	3	2	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0			
Ulstein	6	152	4	8	166	238	342	54	42	1	1	5	0	3	0	5	1	13	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0			
Hareid	10	146	4	1	21	75	624	22	19	3	0	4	0	0	1	9	1	7	3	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0		
Volda	16	128	2	39	5	31	108	11	683	4	0	4	0	4	6	9	1	2	0	4	0	1	1	0	0	0	1	17	0	0	0	1	0	0	1	1			
Ørsta	30	174	0	5	4	49	136	16	896	0	0	5	0	10	2	21	1	6	3	2	0	0	1	0	4	1	3	35	0	0	0	0	1	1	0	0			
Ørskog	14	222	1	0	2	1	4	1	3	1	9	3	53	6	58	6	3	47	24	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0			
Norddal	17	44	0	1	0	0	1	1	2	10	50	33	6	4	2	0	4	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Stranda	7	57	2	0	1	0	1	4	8	7	8	67	25	102	0	3	0	10	3	1	0	0	2	0	1	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0		
Stordal	3	47	0	0	0	0	1	1	1	27	21	10	4	5	3	0	4	7	1	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sykkylven	19	290	3	0	0	0	3	2	2	19	8	1	85	7	10	10	5	13	1	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1		
Skodje	17	810	4	2	0	1	7	4	4	6	92	10	5	15	14	23	11	200	7	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0		
Sula	23	1811	5	2	1	7	50	30	8	15	4	1	10	3	26	30	24	51	2	3	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
Giske	18	1205	5	0	0	9	33	16	6	1	0	8	5	8	2	11	17	49	4	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Haram	31	582	5	7	1	4	30	7	6	7	37	13	8	8	8	95	13	8	26	3	1	3	14	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vestnes	302	111	5	0	0	3	3	3	2	2	32	4	2	8	4	6	6	1	55	54	0	1	1	2	10	0	3	14	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
Rauma	235	46	7	0	0	2	1	0	4	1	2	0	1	4	4	2	1	2	72	4	2	0	3	12	1	1	30	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
Neset	309	9	10	0	0	0	1	0	2	1	0	5	1	0	0	1	0	0	3	7	42	1	0	1	9	0	4	35	4	150	4	0	0	0	0	0			
Midsund	173	12	3	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	18	2	0	0	0	0	3	6	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Sandøy	11	22	0	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Aukra	405	13	16	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	9	1	2	0	6	2	44	0	4	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	
Fræna	1418	57	46	0	0	0	3	0	2	6	0	1	2	1	0	0	0	1	1	6	13	3	4	1	89	112	50	68	0	6	3	0	2	1	3	0	2	1	3
Elde	382	15	30	0	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	0	3	2	0	1	0	7	178	43	38	1	1	2	0	0	1	0	1	0		
Averøy	62	26	477	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	1	0	6	48	57	19	3	4	0	0	1	2	3	0	1		
Gjemnes	366	8	82	0	0	3	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	3	2	3	42	0	1	2	18	14	5	11	9	0	0	6	0	1	0	1	0		
Tingvoll	45	3	172	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	5	0	1	0	3	2	5	23	101	13	0	15	1	1	1	1	1			
Sunnal	62	9	23	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	21	2	0	1	5	1	1	28	21	28	0	1	1	0	1	1	0		
Surnadal	35	7	40	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	2	0	1	4	5	7	115	97	54	1	1	1	1		
Rindal	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	9	188	4	0	1	0	1	0		
Halsa	13	1	42	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	5	5	75	1	1	8	1	8			
Smøla	3	3	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	10	10	10		
Aure	26	3	115	0	0	1	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	6	10	1	3	9	1	14	7	7	7	7	7		

Fig. 6 Pendlarstraumar i Møre og Romsdal. Kjelde: Møre og Romsdal fylke, fylkesstatistikk.

Internt i regionene er det relativt store ulikeheite når det gjeld arbeidsplassalternativ, men viktigast næringsvegane er landbruk, fiskeri og fiskerirelatert næring, samt verkstadindustri, kraftproduksjon og oljebasert verksemd.

Hovudtyngda av arbeidstilbod finn ein i regionsenteret Kristiansund, og i kommunane Aure, Surnadal og Sunndal. Her har ein privat og offentleg tenesteyting, base for oljeverksemd, gassproduksjon (Tjeldbergodden) og verftsindustri slik som Sunndal verft.

Frå regionsenteret går største pendlarstraumen til Molde, Averøy og Gjemnes. Det er også her overvekt av utpendling. Elles er pendlinga stor mellom Møre og Romsdal fylke og nabofylket, Sør Trøndelag.



Fig. 7 Oversiktskart som viser kommunesenteret Liabø, og største pendlingsstadane Kristiansund og Surnadal.

## 4.2 Dagens transportstrøm

### 4.2.1 Regionale korridorar og kommunikasjonsknutepunkt

Dei viktigaste geografiske knutepunkta er byane Ålesund, Molde, Kristiansund og Trondheim med tilhøyrande kollektivknutepunkt som flyplassar og hamner. Andre regionalt viktige kommunikasjonspunkt er Åndalsnes med Raumabanen og Dovre med Dovrebanen. Samhandlingslinjene går fram av kartet under, og viser hovudstrømmen mellom byane med viktige forgreiningar innover i landet slik som Rauma-Dovre, Tingvoll-Oppdal, Trondheim-Dovre.



Fig. 8 Kartet viser dei viktigaste samhandlingslinjene i Møre og Romsdal fylke.

#### 4.2.2 Nasjonal og internasjonal trafikk

##### Godstrafikk

På vegstrekninga Betna i Halså kommune – Stormyra i Hemne kommune er det lav standard, med 1-felsveg og dårleg kurvatur. Dette medfører at lite av godstrafikk går som gjennomgangstrafikk mellom Søre Trøndelag og Møre og Romsdal på denne strekninga. Transportnæringa vel i staden Fv. 65 om Sunndal eller Rv. 70 – E6 via Oppdal, når dei kjem via Molde. Hovudtyngda av godstrafikken frå Ålesundsregionen går via E136/E6 Åndalsnes og Dombås (422km). Årsaka til dette er at det er vesentleg høgare vegstandard og ferjefritt.

Med breiddeutviding, betra kurvatur og auka frekvens på ferjene, er potensialet for overføring av trafikk langs Vinjefjorden svært stor fordi dette er ein vesentleg kortare og flatare trasé ( 302 km).

Nyaste hamnestatistikken viser at det har generelt vore ein nedgang i gods- og passasjermengda i alle hamnene i Norge. Det er ei målsetning å snu denne trenden og få overføre godstrafikken som går mellom fylka og via Oslo til kontinentet frå veg til sjøtransport. Betra vegstandard på tilførselsvegane til hamnene generelt og på E39, spesielt vil vere eit viktig bidrag i denne retning.

##### Turisme

Turisme er ei viktig næring for Møre og Romsdal, noko som fylkeskommune satsar på å vidareutvikle. Nordmørsregionen har mange kjende attraksjonar slik som mellom anna; Sunndalsfjella, Trollheimen nasjonalpark, Mardalsfossene i Nesset, det nedlagde fiskeværret Grip utanfor Kristiansund, den årlege oprafestivalen i Kristiansund, Atlanterhavsveien og lokale attraksjonar slik som Otnesbrygga i Halså. Køyreoppleving er viktigast faktor for turismen og dagens smale/spektakulære vegar tiltrekker seg turistar frå kontinentet. Turiststraumen går både via E39 og via fylkesvegane.





Bilde av Otnesbrygga.

#### 4.2.3 Regional og lokal trafikk

I følge riksvegutgreiinga for rute 4b, er E39 mellom Ålesund og Bergsøya (Rv.70), hovudpulsåra for distribusjon av varer. Ruta er viktig for del-leveransar i industriproduksjon som verft, møbel og petroleum (basetransport). Frå Bergsøya til Orkanger er det beskjeden transport som følgjer av dårleg vegstandard.

Kommunesenteret i Halså ligg på Liabø og mesteparten av trafikken internt i kommunen går via E39. Pendlingsstraumen går til Kristiansund, Surnadal og Molde. Frekvensane på ferjeruta Halså-Kanestraumen er ein viktig faktor. I dag er det 2% attståande bilar.

Ei anna hindring for regional og lokaltrafikken er bompengestasjonen på Bergsøya.

Busetnaden i dag mellom Klettelva og Hestneset er i hovudsak orientert i spreidde husklynger langs E39. Grendene Haugen, Henneset, Otnes og Hestnes har ein noko tettare busetnad. For å bevege seg mellom grendene må trafikken via E39. Det er ingen gang- og sykkelveg langs strekninga i dag.

Landbruksareala ligg på begge sider av E39 og driftsareal vert forholdsvis oppstykkja av dagens veglinje. Gardsbruka må krysse europavegen når dei skal drifte og hauste dei ulike areala sine.

Kommunen planlegg ny 1-10 skule på Liabø for heile kommunen. Denne skal stå ferdig til skuleåret 2012/2013. Dette medfører at dagens tre skular; Valsøybotn, Blekke og Halså blir nedlagde som skular. For dei som bur i område Valsøya-Klettelva betyr dette at elevar bur så langt unna skulen at dei har krav på skuleskys.

Kollektivtilbodet er knytt til skulerute og drosje. Busstrafikken følgjer fylkesvegane og E39. Per i dag er det ei mellombels ordning med bestillingsdrosje og tilslutning til bussrute som går via Surnadal. Dette skaper forlengande og tungvinte reiser både for innbyggjarane og andre.

## 4.3 Framtidige endringar i transportmønsteret som følgje av nytt vegsystem

### 4.3.1 Regionalt

Innkorting av reiseavstand og betring av vegnettet vil gi større bu og arbeidsmarknadsregionar som vert tettare integrert. I perioden 2010-2013 er det planlagd følgjande prosjekt som vil påverke trafikkmengde og trafikkmonster internt og inn/ut av nordmørsregionen:

1. Ny E39 Renndalen-Staurset på fylkesgrensa Møre og Romsdal – Sør-Trøndelag (fjerne 1-felts veg)
2. Betra kapasitet på ferjesambandet E39 Molde-Vestnes
3. Betra kapasitet på ferjesambandet E39 Halsas-Kanestrøm
4. Fjerning av bom på E39 Krifast (Bergsøya)
5. Åpning av ny E39 Batnfjordsøra-Krifast.

I perioden 2014-2019:

1. Ny E39 Harangen – Høggjølen
2. Fjerning av 30 km med 1-felts veg frå Betna i Halsas til Vinjeøra i Hemne
3. Fjerning av bom på E39 Orkanger-Klett
4. Oppretting av bom på E6 Oppdal-Klett



Fig. 9 Oversiktskart.

Endringane vil gradvis medføre at tungtrafikken mellom Møre og Trøndelag vil gå via E39, då køyrelengda er vesentleg kortare. Dette vil avlaste vegsystemet gjennom Romsdalen.

Ein annan viktig effekt er at Romsdalsregionen og Nordmørere regionen vil bli tettare knytt i hop og kan i fellesskap utgjere ein meir slagkraftig region ved auge grad av samhandling.

Parsellen Valsøya – Klettelva vil vere eit viktig ledd i opprustinga av E39 både i forhold til innkorting av vegstrekning, endring av fartsgrense og betre kurvatur, noko som vil ha betydning for nedkorting av reise- og frakttid. Dette er viktige faktorar både for næringslivet

lokalt og regionalt. Lokalt i Halså vil den nye parsellen i liten grad gi endra køyremønster, unntatt er tilkomsten til ferjesambandet Hennset – Aresvik.

#### 4.3.2 Lokalt



Fig. 10 Oversiktskart som viser forslag til alternative veglinjer med ulike variantar innanfor alternativa.

Det er utarbeidd 3 alternative veglinjer for strekninga Klettelva – Valsøya;

- **Alternativ 1** (nedre) er tilnærma lik dagens veg, med to tunnelar, ein ved Kråkneset og ein ved Otneset.
- **Alternativ 2** (midtre) er hovudsakleg ny veg, men ein følgjer dagens veg fram til Kråkneset og går så i ny vegline fram til Valsøya. Det er eitt tilkoplingspunkt til dagens E39 aust for Hennset ferjeleie. I austleg del er det 3 variantar av alternativet ein variant ved Tverrbekken og 2 ved Klokkergården (ovanfor byggefeltet og nedfor).
- **Alternativ 3** (øvre) går i si heilheit i ny trasé for heile strekninga, med eitt tilkoplingspunkt til dagens E39 som for alt 2. Her er det også 3 variantar som for alternativ 2.

For lokaltrafikken er det ingen store endringar eller vesentlege forskjellar i trafikkmønsteret i dei ulike alternativa i forhold til dagens situasjon.

Mesteparten av dagens interne transport, både nytte og privat, skjer via E39 og fylkesvegane til Valsøybotn og til Vågland/Korsneset/Kletten. Ekstern trafikk ut av kommunen skjer via E39 og fylkesveg 65 mot Surnadal, jf fig. 5 s8 og fig.7 s10.

**Alternativ 1 (nedre linje)** gir berre marginale endringar for lokaltrafikken både internt og ut av kommunen. Det er hovudsakleg internkommunikasjon til Otnes og Kråknes som vert råka jf fig. 11 neste side. På grunn av etablering av to tunnelar må det etablerast nye kryss frå E39 for å gi tilkomst til desse områda. Dagens E39 vert lokalveg og det blir ingen moglegheit for gjennomkøyring her, det blir etablert eitt påkøyringspunkt for kvart av områda. Fordelen med dette alternativet er at vegen vert retta ut på enkelte strekningar og trafikken kjem lenger unna etablert bebyggelse slik at det blir mindre støyp lager både på Otnes og Kråknes. Det ligg elles til rette for å kunne utvide hytte- og bustadareala her. Kyrkja og Otnesbrygga vil bli betre skjerma frå støv og trafikkstøy enn i dag.

Tilkomsten til Hennset ferjeleie vil bli om lag som i dag, med direkte avkøyring frå E39. Det same gjeld for tilkomsten til industriområdet Fætten med m.a. Vågland båthotell. Område får direkte avkøyring til E 39.



### alternativ 1

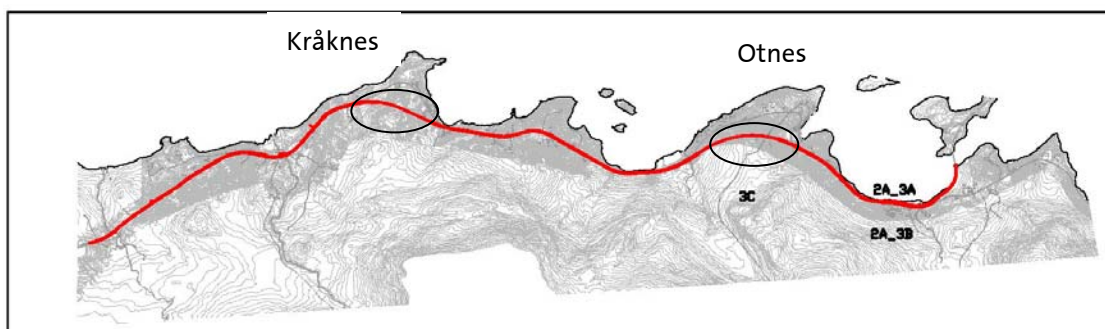


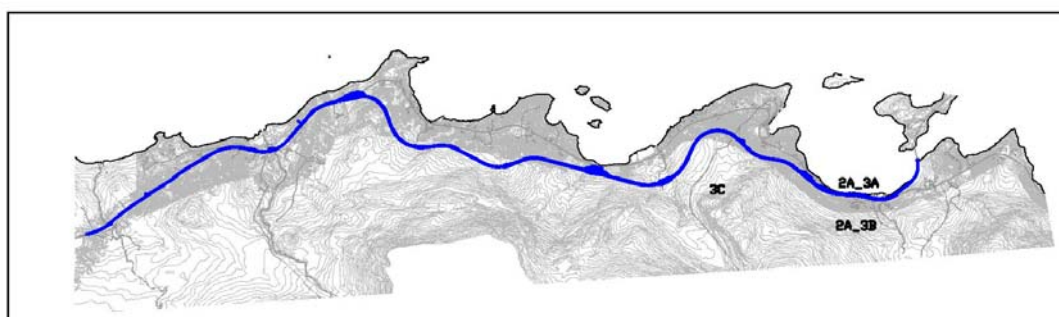
Fig. 11 kartet viser alternativ 1, med tunneler markert som sirklar.



Industriområde Fættan.

**Alternativ 2 (midtre linje)** gir endring for internkommunikasjonen mellom Kråkneset og Klokkergården i og med ny E39 vert ført utanom store deler av bebyggelsen på denne strekninga. Det blir etablert eitt kryss/påkøyringspunkt om lag midt i mellom Kråkneset og Klokkergården, noko aust for Hennset ferjekai. Dagens E39 blir lokalveg for dette strekket og langs vegen opnar det seg muligheter for fortetting og vidare utbygging av hytte og bustadområde. I og med lokalvegen vert stengt noko aust for Otneset, må lokaltrafikken ut på E39 for å kome til bustadområdet i Klokkergården.

### alternativ 2 med variasjon



alternativ 2.1 (d+a)

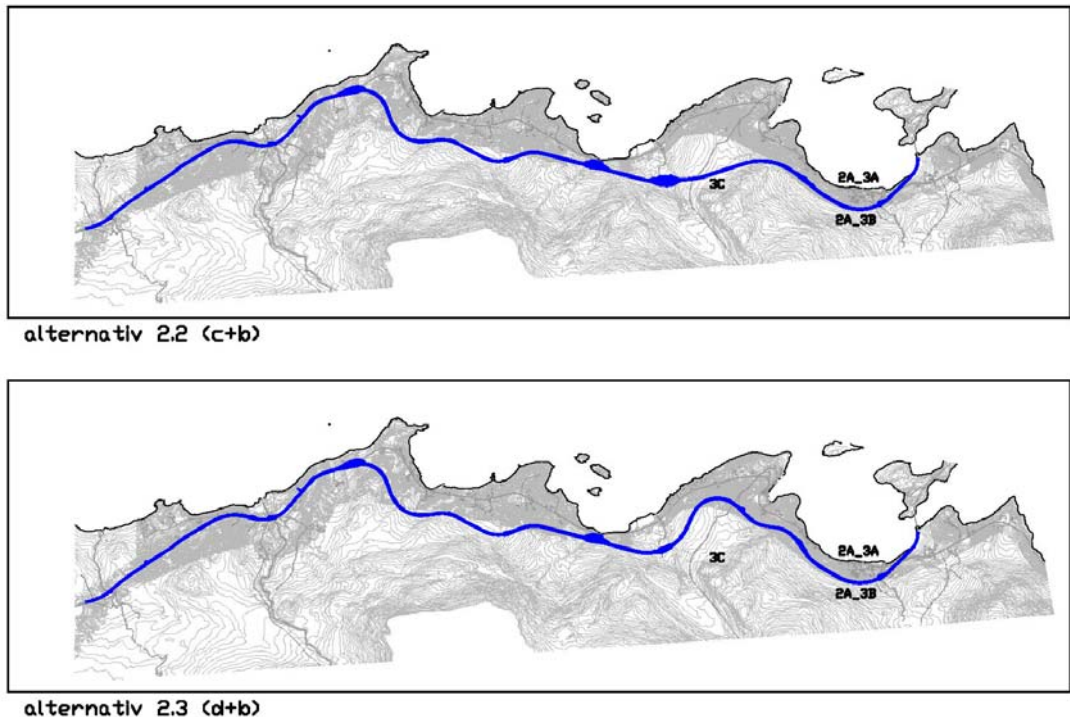


Fig. 12 alternativ 2 med variasjon.

Det blir ein litt lenger omkøyringsveg både for områda i vest og aust, og internkommunikasjonen mellom bustadområda vert noko dårlegare enn dagens. Dette vert kompensert med betra bumiljø som følgje av at gjennomgangstrafikken fell bort og dagens E39 vert lokalveg med vesentleg lågare trafikk.

Ei omlegging av vegen fører til at Otnesbrygga ikkje vert direkte synleg frå E39 og muligheita for besøk gjennom impulsive stopp av vegfarande vert vesentleg redusert. I dag er det direkte avkøyring frå E39, medan i det nye vegsystemet vil Otneset få tilkomst via eit felleskryss nær ved Hennset ferjeleie. Dette medfører at Otnesbrygga kan kome i ei bakevje som følgje av omkøyringsvegar som kan ha ei viss negativ betydning for omsetning og besøkstal. Dette har skjedd ein del stader der hovudvegen er lagt utanom tettstader. Med god skilting kan dette motverkast noko. Turistretta aktivitet vert nærare skildra i kap 5.1.2.

I alternativ 2a er det planlagt at dagens veglinje skal følgjast forbi Klokkergården og gå i strandsona. På grunn av terrenghelling og plassmangel er det ikkje mogleg å få til kryss for internvegsamband mellom Otneset og Klokkargarden for gåande og køyrande. Dette er negativt for lokalsamfunnet og kan også påverke bruken av Otnesbrygga. Det er uheldig særleg at gangtrafikken må følgje E39 tilbake til det nye krysset ved Hennset for å kome til Otneset.

I alternativ 2b vil all trafikk gå i bakkant av bebyggelsen på Klokkergården og all lokaltrafikk kan gå på dagens E39.



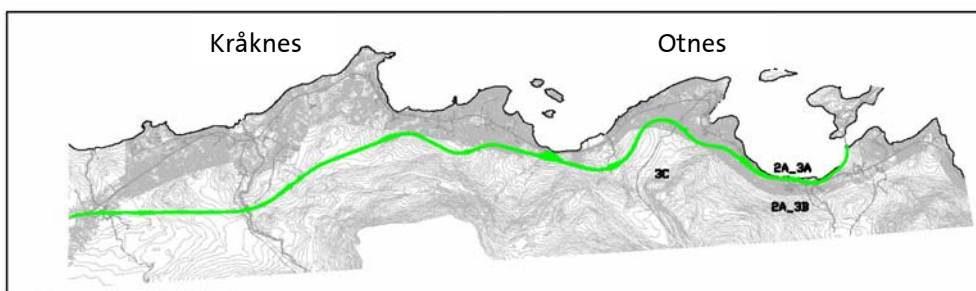
Byggefeltet Klokkergården.

For industriområdet Fætten vil det bli ei mindre omkøyring via krysset ved Hennset. Dette er ei marginalt dårlegare løysing enn dagens direkteavkøyrse til E39.

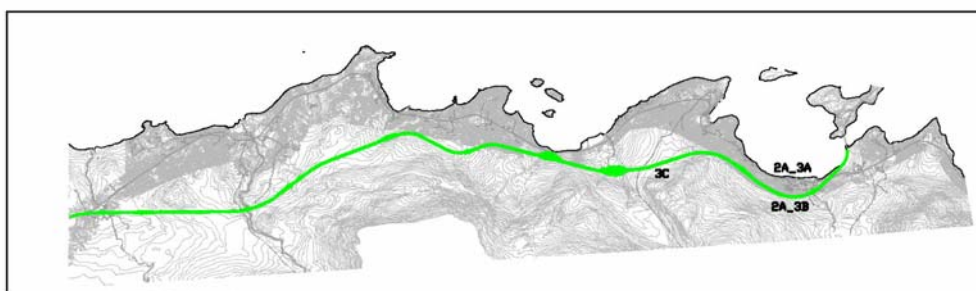
Alternativet gir samla sett ein noko dårlegare internkommunikasjon enn dagens vegsystem, men mykje vert veid opp av betre bumiljø pga mindre gjennomgangstrafikk. For gods- og nyttetrafikken medføre omlegginga truleg ei positiv endring i form av høgare fart, innkorting av strekninga og færre trafikkfarlege hindringar i form av direkteavkøyrslar etc.

**Alternativ 3 (øvre linje)** går i stor grad utanom all etablert busetnad. Her får vi fordelene med at dagens E39 vert lokalveg med låg trafikk. Løysinga gir god lokal internkommunikasjon, auka trafikktryggleik og større utbyggingspotensiale samt betre driftstilhøve for landbruket.

alternativ 3 med variasjon

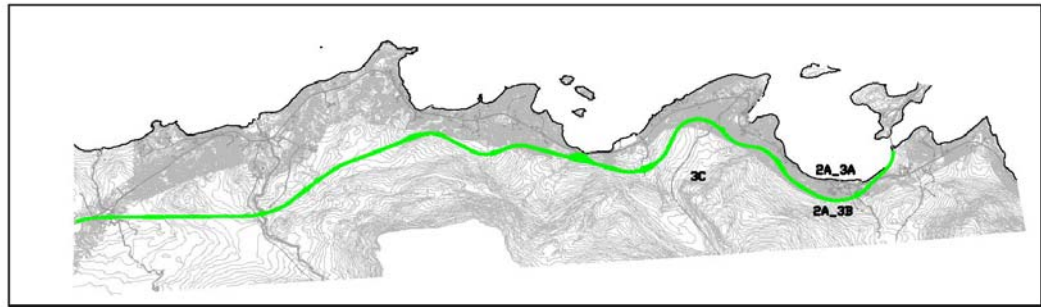


alternativ 3.1 (d+a)



alternativ 3.2 (c+b)





alternativ 3.3 (d+b)

Fig 13, alternativ 3 med variasjon.

Situasjonen for industriområdet Fætten og Otnesbrygga blir som for alternativ 2.

Sett ut frå lokalsamfunnet sin ståstad er dette det beste alternativet både med tanke på miljøforhold langs vegen, trafikktryggleik og utviklingspotensiale for ny bebyggelse.

Det er per dato ikkje planlagd buss-stopp for fjernbussar langs strekninga. For alternativ 2 og 3 vil vi rå til at det blir lagt eit stopp ved det nye krysset som må etablerast ved Henneset (litt aust for dagens ferjekai). Neste alternativt stopp er Liabø og det blir svært stor avstand.

## 5 Fritids- og handlemønster

### 5.1 Senterstruktur i Møre og Romsdal

Når vi skal sjå på fritids- og handlemønster lokalt i Halså og regionalt for Nordmørsregionen, er det naturleg og hente informasjon frå «Fylkesplanen for senterstruktur 2004-2008» utarbeidd av Møre og Romsdal fylke.

Planen slår fast at Møre og Romsdal ikkje har noko utprega landsdelscenter, men at Ålesund er den største byen og peikar seg ut som ein kandidat. Byane Ålesund, Molde og Kristiansund er nokså jamnbyrdige tyngdepunkt i respektive regionar. Utover desse tre er det mange mellomstore tettstader med større eller mindre grad av bymessige trekk, kalla bygdebyar. Fylket nyttar omgrepa regionsenter, bygdeby og kommunesenter for å antyde noko om storleik og tyngde som dei ulike stadane representerer.

#### 5.1.1 Bu- og arbeidsmarknadsregionar

Regionsinndelinga til fylket er basert på definisjonar av bu- og arbeidsregionar gjort av norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR). I denne samanheng er det naturleg å sjå på regionane nord for Moldefjorden. Desse er :

Molderegionen (kommunane Molde, Vestnes, Fræna, Eide, Aukra, Midsund, Gjemnes og Nesset)

Regionssenteret Molde

Bygdebyane Elnesvågen og Vestnes

Kommunesentra Eide, Aukra (Falkhytten), Midsund, Batnfjordsøra og Eidsvåg.

Kristiansundsregionen (kommunane Kristiansund, Frei, Tustna, Averøy)

Regionssenter Kristiansund

Kommunesentra Rensvik, Leira og Bruhagen.

Sunnalsregionen (kommunane Sunndal og Tingvoll)

Regionssenter Sunndalsøra

### Kommunesenteret Tingvollvågen

Surnadalsregionen (kommunane Surnadal, Rindal og Halså)

Regionssettret Surnadal (tettstaden er definert som Surnadalsøra pluss Skei, men Surnadalsøra inngår ikkje i kommunens oppfattning av kommunesenteret)

Kommunesentera Rindal og Liabø.

Hemneregionen (kommunane Aure i Møre og Romsdal, Snillfjord og Hemne i Sørtrøndelag)

Regionssettret Kyrksæterøra i Hemne\*)

Kommunesenteret Aure.

\*) Sjølv om Aure er ein del av Møre og Romsdal, har NIBR valt å knytte dei til Kyrksæterøra som regionsentrum. Kristiansund er det naturlege alternativet.



Fig. 14 Bu- og arbeidsmarknadsregionar i Møre og Romsdal. Kjelde; Fylkesplanen for senterstruktur 2004-2008



Fig. 15 Regionale samarbeidsorgan i Møre og Romsdal. Kjelde; Fylkesplanen for senterstruktur 2004-2008

Det regionale samarbeidsorganet for Nordmørsregionen er Orkide og kartet på side 11 viser deltagerkommunene. Prioriterte samarbeidsområde er utdanning, samferdsel og næringsutvikling.

I Romsdal og på Nordmøre er det større avstand mellom tettstadane og her er meir spreiddbygd, enn det er på Sunnmøre. For å kunne skape tilstrekkeleg store befolkningstyngdepunkt som gir grunnlag for vekst i tettstadane på Nordmøre, er det viktig å knyte regionane saman gjennom nye vegsystem.



Fig. 16 Tettstader i Møre og Romsdal med meir enn 500 innbyggjarar (1.1.2003). Data frå SSB.



### 5.1.2 Handel, fritids- og kulturtilbod i Surnadalsregionen

Halsa kommune er knytt til Surnadalsregionen med regionsenteret Skei/Surnadalsøra. Sentret har dei siste åra styrka sin posisjon med auka mangfald av handels- og kulturtilbod. Her har vi eit robust senter med varierte tilbod av detaljhandel, kultur og sist men ikkje minst viktig – møteplassar i det offentlege rom som er estetisk godt utforma med benkar, plassar og torg.

På Skei ligger Surnadal kulturhus med variert kulturtilbod både frå scene og kinolerret. Kulturhuset inneheld også bibliotek og kulturskule. Halsa kommune er medeigar i kulturhuset. Kulturskulen for indre Nordmøre dekker også Halsa kommune når det gjelder musikk, dans og dramaopplæring.

Surnadal kommune har idrettshall, symjehall og anlegg for friidrett. Eit lite stykke frå sentrum ligger Nordmaraka skisenter, som har lang snøsesong. Sæterlia alpinsenter ligg like ved kommunesenteret på Skei.

Regionen kan tilby eit rikt friluftsliv med sykling, kajakpadling, fiske og fjellturar. Aktivitetar går på tvers av kommunegrensene.

I Halsa er Halsahallen kommunen si storstove og ligg i kommunesenteret på Liabø. Hallen har fleirbruksfunksjoner, idrettshall, miniatyrskyttebane, foaje med kiosk/kafemulighet, et amfi med 80 sitteplasser, og bygdekino. Vi finn også gocartbane og skytebaneanegg ved Klettelva.

Otnesbrygga er kommunen sin viktigaste attraksjon. Dette autentiske sjøbumiljøet er ein viktig ressurs for kommunen som trekkjer til seg mange besøkande, særleg på sommartid. Det er museum, samling av Anne Karin Elstad sitt forfatterskap, sommarrestaurant, veteranbåtmiljø, handelsbrygge, kaianlegg med gjestefasilitetar. Her er ulike kulturelle innslag i løpet av sommarhalvåret og er kommunen sitt kulturhus i denne årstida. I tillegg til servering er det intimkonserter med kjente artistar, dansekveldar, bokbad og årleg Veteranbåtstemne.

### 5.1.3 Tilbodet i Kristiansundsregionen

Kristiansund, som er nordmørsbyen, kan i kraft av sin storleik tilby ei større breidde i detaljhandel og kulturtilbodet enn Sunndalsregionen. Her finn vi større arrangement slik som til dømes oprafestival, bacalaofestival, kulturbygg ma. Festiviteten, Atlanterhavsbadet, hotell med kurs- og konferansesenter, spesialbutikkar, sjukehus, kafèar og serveringsstader.

Kristiansund er det naturlege møtepunktet når ein ønskjer urbanitet og byliv. Byen er ein viktig faktor for omlandet både med omsyn til handel og fritidsaktivitetar.

## 5.2 Framtidig utvikling

### 5.2.1 Større bu og arbeidsmarknadsregionar

På sikt når ferjetilbodet over Halsafjorden vert betra og bommen vert fjerna på Bergsøya/Krifast vil samhandling i og mellom regionane Kristiansund og Molde auke. Over tid vil delar av Romsdal og Nordmøre flyte saman til eitt bu- og arbeidsmarked.

I dag er avstandane mellom Molde og Kristiansund 1 time. Moment som vil styrke effekten av ein felles bu- og arbeidsmarkand er også den nye tunnelen mellom Averøy og Kristiansund saman med bortfall av bompengar på Krifast, og ny tunnel gjennom Gjemnesaksla.

Med utbetring av E39 nordover frå Halsa til Orkanger vil kontakta nordover mot Trondheim bli vesentleg betra. Rindal og Surnadal vil bli knytt enda sterkare til Trondheim.

Det ferjefrie sambandet som er under planlegging mellom kommunane Sunndal og Surnadal, Todalsfjordprosjektet/Trollheimstunnelen, med anleggsoppstart i 2013/2014 vil avløyse ferjesambandet Kvanne – Rykkjem. Sambandet vil korte ned og binde betre saman Nordmøre og Trøndelag. Køyretida blir korta ned med om lag 25 min samanlikna med i dag. Den planlagde vegtraseen går frå Rv. 70 ved Børset på Ålvundeid i Sunndal kommune og til Rv 671 i Todalen i Surnadal kommune via ein 9,15 km lang tunnel. Avstanden mellom kommunesentra Sunndalsøra og Skei blir om lag 46 km.

Med utbetring langs rv. 70 vil Sunndals- og Surnadalsregionen også bli knytt nærare saman med Molde og Kristiansund.

### 5.2.2 Auka tilgang på handels- og fritidstilbod i regionen

Dagens tettstad- og senterstruktur vil truleg bli vidareført sjølv om avstandane vert kortare. Med større bu- og arbeidsmarknadsregionar vil samhandlinga mellom regionane bli enklare og gje større høve for å styrke dagens til bod og auke breidda av aktivitetar. Samstundes gjev det rom for samarbeid om både offentlege og private tilbod over kommunegrensene.

### 5.2.3 Lokal utvikling i Halså

Halså sine innbyggjarar vil i framtida truleg i større grad orientere seg mot Kristiansund enn i dag, særleg om ferja mellom Halså og Kanestraum vert avløyst av undersjøisk tunnel. Kontakten mot Surnadal vil bli oppretthalden.

Kommunesenteret Liabø og Halså kommune vil på lang sikt kunne få ei meir positiv utvikling med stabilisering og kanskje også auka folketal, som følgje av betra kommunikasjonar. På kort sikt vert endringane neppe bli stor i form av tilflytting og nyetablering, sjølv om kommunen ligg relativt sentralt til i regionen. Kortare reiseavstand saman med vidareutvikling av bustad- og/eller fritidsbustadområde gjev høve for ein liten vekst i kommunen då prisnivået er lågare her enn i dei meir sentrale og bynære områda. Det er per idag god dekning av bustadtomter. Pr i dag er det 50 ledige bustadtomter fordelt på 6 kommunale og eit par private bustadfelt. Det er også bra tilgang på hytter, hyttetomter og bustader for sal i kommunen

Ved omlegging av E39 kan det opne seg ulike muligheiter for utvida og nye hytte- og bustadfelt.



*Område ved Hennset med mogleg fortettingspotensiale for bygging av hytter/bustader.*

Med betre ferjetilbod og på sikt eventuelt tunnel, vil ein kunne få ei viss auke i lokalturisme i form av hyttebygging og kanskje større bruksfrekvens på dei lokale turistattraksjonane.

Kollektivtilbodet mellom Mørebyane vil gå kortaste veg og dermed følgje E39. Dette vil påverke tilgjenge for brukarane i området Valsøya – Klettelva då det blir færre stopp langs E39 og i liten grad gangavstand til stoppa for alternativ 2 og 3.

## 6 Oppsummering av lokal og regional utvikling

### 6.1 Samla måloppnåing

#### 6.1.1 Prosjekt mål

Målsetninga for prosjektet er å redusere reisetida mellom fylka Møre og Romsdal og Trøndelag, med hovudvekt på forbindelsen mellom byane Molde, Kristiansund og Trondheim.

Kortare reisetid, reduserte ulykker og ulykkeskostnader på trafikken gjennom Halså som regionale mål og redusert miljøulempe langs E39 med avklaring av arealbruken langs denne som lokale mål.

#### 6.1.2 Måloppnåing

Alle alternativ oppfyller prosjektmålet om kortare reiseavstand og raskare samband mellom fylka. Saman med andre prosjekt langs E39 vil ein på sikt få større bu- og arbeidsmarknadsregionar og samhandlinga mellom regionane bli enklare og gi større muligheiter for å styrke dagens til bod og auke breidda av aktivitetar. Samstundes gir det rom for samarbeid om både offentlege og private tilbod over kommunegrensene.

I forhold til reduksjon av ulykker så vil alternativa ha litt ulik grad av måloppnåing. Alternativ 3b gir best måloppnåing når det gjeld reduksjon av ulykkesrisiko, då trafikken vil gå utanom all busetand. Det vert færre potensielle ulykkespunkt pga få kryss og direkte avkøyrslar. Her blir også færre kryssingspunkt for hjorteviltet.

Alternativ 2 er litt dårlegare enn alternativ 3, fordi det i starten følgjer dagens veg og dermed får noko fleire kryss enn i alternativ 3 og ein del avkøyrslarproblematikk med påfølgjande potensielle ulykkespunkt.

Alternativ 1 gir dårlegast måloppnåing i forhold til ulykkesreduksjon då det berre gir marginale forbetringar på grunn av problem med å redusere tal avkøyrslar og kryss.

Alternativ 3 gir best måloppnåing i forhold til framtidig arealbruk, då eksisterande E39 blir lokalvegen med muligheit til fortetting langs denne. Alternativ 1 gir dårlegast då ein i stor grad nyttar eksisterande veg og det vil vere restriksjonar i form av byggegrense og nye kryss. Alternativ 2 gir litt dårlegare muligheit for nye byggearela enn alternativ 3.

### 6.2 Konklusjon

På strekninga Valsøya – Klettelva er det i all hovudsak spreidd bygd med nokre få bustadkonsentrasjonar og liten næringsaktivitet utanom landbruksverksemd. Dei få verksemdene som ligg langs vegen vil i liten grad bli påverka av endra vegføring og alternativa er tilnærma lik. Unntaket kan vere Otnesbrygga som for alternativ 3 kan få ei viss negativ påverkning.

Dei 3 alternativa er relativt lik når det gjeld framkome for trafikantar, effektiv næringstransport og reduksjon av ulykker, men alternativ 3 skil seg ut som det beste i forhold til lokalt bomiljø, internkommunikasjon og framtidig byggeareal

Samla tabellarisk konsekvens for regional og lokal utvikling viser at det er lite som skil dei 3 alternativa. Det er lokale omsyn som gir eit visst grunnlag for å skilje dei .

Måloppnåing/Konsekvensar	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Betre bumiljø, reduserte støy og støvplagar	Marginal betring	Ei viss positiv betring	Betydeleg positiv betring
Internkommunikasjon	Tilnærma uendra	Litt dårlegare	God
Gang- og sykkelvegssystem	Dårleg	Bra	God
Kommunen sine mål om tilgang på nye byggeareal	Motverker	Stetter delvis	Vert oppfylt
Innverknad på handel og næringsliv lokalt	Liten grad	Liten grad	Liten grad
Innverknad på Otnesbrygga	Ingen	Liten	Litt negativ
Bedre framkomme for alle som trafikkerer vegen	Bra	God	Svært god
Færre ulykker	Ja	Ja	Ja
Bidrag til større bu og arbeidsmarked	Ja	Ja	Ja
Meir effektiv næringstransport	Ja	Ja	Ja
<b>Rangering</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Fig. 17 Oppsummeringstabell, vurdert opp mot 0-alternativet.

### Referansar:

Halsa kommune

Med øye på Næring i Halsa

Møre og Romsdal fylkeskommune; Fylkesstatistikk 2011

Møre og Romsdal fylke; Fylkesdelplanen for senterstruktur 2004-2008

Statens vegvesen; Rutevise planar for riksvegnettet riksveggrute 4b, E39 Ålesund-Trondheim, Breivika- Klett 2011

ORKidè samarbeid: Regional utviklingsanalyse for Nordmøre

