

Statens Vegvesen Konsekvensutgreiing E39 Klettelva - Valsøya

Oppdragsgivar
Oppdrag
Rapport type
Prosjektnr.
Dato

Statens Vegvesen
Konsekvensutgreiing E39 Klettelva - Valsøya
Delrapport - nærmiljø og friluftsliv
11058
02.12.2011, rev 02.05.2012



Ikkje prissette konsekvensar | Nærmiljø og friluftsliv

Innhald:	side
1 Innleiing	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Mål for prosjektet	3
1.3 Kva skal greiast ut?	4
1.4 Metode	5
1.5 Datagrunnlag	5
1.6 Verdi	6
1.7 Omfang	6
1.8 Konsekvens	6
2 Samandrag	7
3 Dagens situasjon	8
3.1 Nærmiljø	8
3.2 Friluftsliv	10
3.3 Delområda	11
4 Verdi, omfang og konsekvens	13
4.2 Omfang og konsekvens	17
4.2.1 0-alternativet	17
4.2.1 Alternativ 1	17
4.2.2 Alternativ 2	19
4.2.3 Alternativ 3	23
5 Anleggsperioda	28
6 Avbøtande tiltak	28
7 Kjelder	29

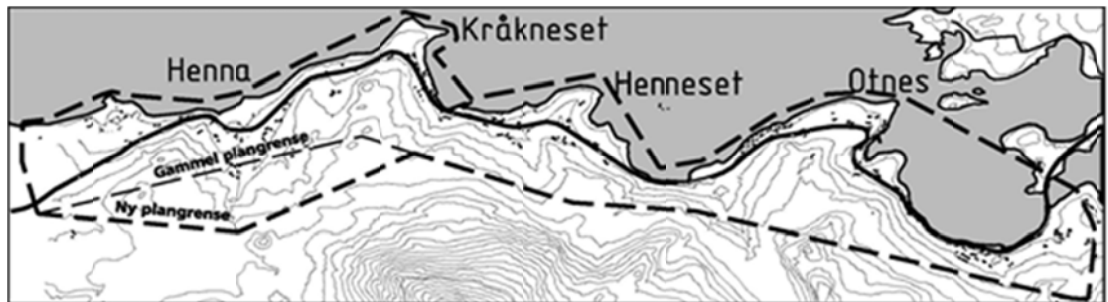
1 Innleiing

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 traséval 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.



Kommunedelplanen si avgrensing av planområdet.

1.2 Mål for prosjektet

Nasjonale

Målsetning for prosjektet i følgje 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 sambanda 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 Kva skal greiast ut?

I planprogrammet kan ein lesa følgjande om temaet nærmiljø og friluftsliv:

Analysen av friluftsliv skal belyse tiltakets virkningar for beboere i og brukerne av berørte områder. Helse, trivsel, sosialt liv og mulighet for fysisk aktivitet er viktige aspekter for det å utøve friluftaktiviteter. Av den grunn er nærmiljøet en viktig arena for friluftsliv og fysisk aktivitet. Temaet avgrensnes til de fysiske omgivelsene, altså hvordan endringene svekker eller bedrer de fysiske forholdene for friluftsliv. Relevante forhold knyttet til nærmiljøet og friluftsliv skal dokumenteres ut fra foreliggende bakgrunnsinformasjon fra offentlige etater, lag, foreninger og ressurspersoner. Spesielle friluftaktiviteter skal kartlegges og beskrives. Områdenes betydning for helse, trivsel, sosialt liv og mulighet for fysisk aktivitet for de som bor i eller er brukere av et område, behandles også under dette temaet. Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal beskrives.

Oppsummert er desse forholda vektlagt i denne analysen av nærmiljø og friluftsliv:

- Trafikktryggleik (særleg viktig fordi det meste av busetnaden ligg nær dagens veg)
- Område som er viktige for nærmiljø og friluftsliv: Skog- og fjellområdet i sør, sjøen, merka og umerka turstigar i nærområdet, møteplassar som Otnesbryggja, kyrkja, motorsportsenteret og skytebana



Kartet gjev ei oversikt over dei foreslåtte trasevala som er under utgreiing.

Heile aktivitetssona som blir berørt av foreslåtte tiltak er influensområde, under her kjem både leikeområde, turterreng, samlingsplassar, aktivitetssområde til sjøen osv. Område som blir påverka direkte av tiltaka blir tillagt særleg vekt.

Området som skal konsekvensutgreiast er relativt lite befolka og har få tilrettelagte eller naturlege møteplassar. Det er meir landskapet enn innhaldet som ligg til grunn for inndelinga i dei ulike delområda. Vegstrekninga som skal greiast ut har tydelege nes som stikk ut i sjøen, men har mindre synlege grupperingar av hus. Dei merka turstigane og seterområda som har tilkomst frå dagens veg ligg eit godt stykke unna dagens veg, slik at heller ikkje desse lagar noko klar avgrensing. Dei er likevel ein del av influensområdet indirekte.

Området er altså relativt einsarta med lite busetnad og få markante samlingsplassar og identitetsskapande element. Slik deler området seg heller ikkje naturleg inn delområde. Av den grunn er det inndelt i fem relativt grove delområde (NF1-NF5, sjå verdikartet) med

utgangspunkt i landskapet, og linja er trekt om lag 200 meter sør for det sørlegaste trasealternativet.

Det er 4 tema som peiker seg særskild ut for dette området:

- Trafikktryggleik (lokaltrafikk og mjuke trafikantar)
- Tilgang til skog- og fjellområda sør for busetnaden
- Tilgangen til sjøen
- Otnesbryggja og kyrkja, samt motorsportsenteret og skytebana

Trafikktryggleik er høgast prioritert. Tilgang til skog, sjø og fjell kjem deretter før møteplassar/samlingspunkt.

Analysen tek utgangspunkt i kvart alternativ med skildring av korleis dei ulike delområda blir berørt. Der vegalternativa følgjer same trase som i eit anna alternativ innafor delområdet, blir det synt til vurderinga som allereie er gjort. Vurderinga blir altså ikkje repetert. Til slutt i kvart alternativ er det i tabellform ei oppsummering av vurderinga av konsekvensane for kvart delområde i alternativet.

1.4 Metode

Vurderingane er gjort på bakgrunn av synfaring og kontakt med relevante informasjonskjelder.

Statens vegvesen si handbok 140 er brukt som metode for konsekvensutgreiinga. Utgreiinga omfattar **ikkje prissette konsekvensar**. Dei ikkje prissette konsekvensane omfattar 5 fagtema: Landskap/bybilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, og naturressursar.

Det er lagt vekt på at kriteria for verdi og omfang skal vere hjelpemiddel for å kome fram til "rett" vurdering, men dei skal alltid supplerast av fagleg grunngjeving. Konsekvensvifta i punkt 1.6 blir brukt til verdivurderingane. Det er berre inngrep i miljø/område med stor verdi som kan få meget stor negativ konsekvens (----).

Influensområdet, dvs. området som blir påverka av tiltaket, kan vera større enn sjølve området som tiltaket legg beslag på og vert vist på eigne verdikart for kvart vurderingstema.

Tre omgrep står sentralt når det gjeld vurdering: verdi, omfang og konsekvens.

Verdi – vurdering av kor verdifult eit område eller miljø er.

Omfang – vurdering av kva endringar ein reknar med at tiltaket vil medføre for dei ulike miljøa eller områda, og graden av denne endringa.

Konsekvens – avveging mellom fordelar og ulemper tiltaket vil medføre.

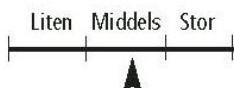
Handbok 140 fastset ein del kriterium som skal nyttast for vurdering av verdi, omfang og konsekvens.

1.5 Datagrunnlag

Analysen av tema byggjer på tidlegare registreringar og relevante kjelder og synfaringar. Området som skal vurderast er sett inn i ein større geografisk samanheng for å få vurdert influensområdet, som ofte er større enn sjølve plan-/tiltaksområdet (for eksempel trekkruter for vilt).

1.6 Verdi

Det blir gjort ei verdivurdering av dei avgrensa miljøa/ områda som blir råka av tiltaket. Verdien blir oppgjeve på ein tredelt skala: liten-middels-stor. Vurderingane blir synt på ein figur der verdien er markert med ei pil på denne måten:

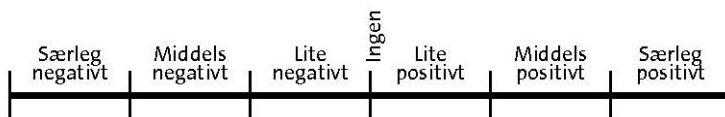


På verdikartet nyttar vi tilrådd fargebruk frå handbok 140:

Anbefalt signatur	RGB-farge	Autocad-farge	Forklaring
			Avgrensning planområde (8 mm strek, 2 mm opphold, 1,4 mm bred)
			Avgrensning av miljø/område (0,5 mm bred)
	255, 255, 255		Ikke kartlagt eller vurdert
	204, 204, 204	253	Vurdert, men antas å være uten betydning for temaet
	255, 215, 0	40	Liten verdi
			Liten til middels verdi (1-2 mm brede striper)
	255, 140, 0	30	Middels verdi
			Middels til stor verdi (1-2 mm brede striper)
	255, 50, 0	20	Stor verdi

1.7 Omfang

Omfang er ei vurdering av kva konkrete endringar ein reknar med at tiltaket vil medføre. Omfang er vurdert for dei same miljøa som er verdivurdert. Omfang blir vurdert i forhold til 0-alternativet som er dagens veg utan tiltak og vert vurdert på ein femdelt skala; stort negativt – middels negativt – lite/intet – middels positivt – stort positivt.



I linjalen er lite/intet omfang splitta opp for å kunne lesa om omfanget er på den negative eller positive sida eller lite/intet.

1.8 Konsekvens

Med *konsekvens* er meint dei fordelar og ulempar eit definert tiltak vil medføre i forhold til samanlikningsalternativet, 0-alternativet, som er dagens situasjon.

Konsekvensvurderingar blir markert på ein nidelt skala frå meget stor negativ (----) til meget stor positiv konsekvens (++++). Konsekvensar for eit miljø/område kjem fram ved å samanhalde verdi og omfang.

Konsekvensvifta under er ei matrise som syner konsekvensar ut frå gjeve verdi og omfang.

Verdi	Ingen verdi			
	Omfang	Liten	Middels	Stor
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt				Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt				Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang				Lite positiv konsekvens (+)
Lite negativt				Ubetydelig (0)
Middels negativt				Lite negativ konsekvens (-)
				Middels negativ konsekvens (- -)
Stort negativt				Stor negativ konsekvens (- - -)
				Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Konsekvensvifte, kjelde SVV handbok 140.

2 Samandrag

Nærmiljø og friluftsliv ser på konsekvensane som foreslåtte nye vegtrasear vil ha for nærmiljøet til folk som bur i området og tilgangen dei får til samlingsplassar og område for utøving av friluftsliv.

Det er i rapporten vurdert 3 hovudalternativ. Alternativ 2 og 3 har tre variantar kvar, slik at det i alt er vurdert 7 alternativ i rapporten.

Det er få møteplassar i området, og ikkje noko sentrum. Møteplassane er skytebane og motorsportsenter, kyrkja, Otnesbryggja, fergjekaia og ein badeplass. Det varierer gjennom året kva aktivitetar som finn stad på desse plassane, og ikkje alle har aktivitet heile året. I nærmiljøet til busetnaden langs vegen er det både merka og umerka stigar. Mange av desse vil bli berørt ved ny traseutbygging. Det same gjeld dei tre setervegane i området som tek av frå dagens veg og som i tillegg til å føre til seterområda også er utgangspunkt for turar i fjellet. Vegane er opplyst til å ikkje vera vinterbrøyta, og det er heller ikkje oppkøynde skiløyper i området.

Området som er vurdert er prega av spreidd busetnad med einbustadar, gardsbruk og fritidsbustadar. Det er umiddelbar nærleik til sjøen, og sørover er det skog- og fjellområde. Det er ikkje gang- og sykkelveg langs strekninga. I tillegg til å vera ei hovudferdselsåre er vegen slik ein lokalveg, som ligg som ei barriere for folk sin tilgang til sjøen og turområda i skog- og fjellområda.

Temaene i rapporten er vurdert slik at trafikktryggleik er høgast prioritert. Tilgang til skog, sjø og fjell kjem deretter før møteplassar og samlingspunkt.

Oppsummert er det vurdert slik at alternativa får suksessivt meir positiv vurdering dess lenger unna dei ligg frå dagens veg og busetnad. Dette på grunn av støy og trafikktryggleik, sjølv om det vil gå på bekostning av stigar, turveggar og setervegar. Samtidig vill det for somme samlingsplassar ved val av alternativ lengst unna busetnaden telja negativt at gjennomgangstrafikken blir borte, særleg om sommaren.

3 Dagens situasjon



Oversiktskart som syner dagens situasjon med viktige møteplassar og tuområde.

3.1 Nærmiljø

Strekninga er prega av spreidd busetnad, men det er ei samling av fleire hus i Klokkergården, som er det næraste ein kjem eit bustadfelt på strekninga. Det er også eit hyttefelt vest for Otnes mellom dagens E39 og Arasvikfjorden. Det er fleire gardsbruk i området og ein del dyrka mark på begge sider av vegen.

Vegen gjennom Halså har ein ÅDT på 1000-2000. Ferga mellom Hennset og Arasvika har kai aust for Kråkneset. Fergja mellom Arasvika og Hennset har ein ÅDT på under 500. Det er ikkje gang- og sykkelveg på strekninga, og det er berre ein rasteplass med noko tilrettelegging. Det er to busshaldeplassar: Ved innkøyringa til Otnesbryggja og ved Hennset.

Det er fire stadar som peikar seg ut som samlingspunkt: Kyrkja, Otnesbryggja, skytebana og motorsportsenteret. Det er ikkje butikkar på strekninga, bortsett frå kafe og informasjon på Otnesbryggja som er knytt til sommertid og diverse arrangement.

Valsøyfjord barne- og ungdomsskole ligg vest på Hestnes, og har ca. 70 elevar. Skulen er inne i sitt siste driftsår, og frå og med skuleåret 2012/2013 blir elevane flytta til skulen i kommunesenteret.

Folketalet på strekninga var i 2010 omlag 150 personar. Av desse er det 8 barn i grunnskulealder og 3 på vidaregåande.

Ein del av bustadane ligg relativt nære vegen. Bebuarar i bustadfeltet ved Klokkergården som vi snakka med på synfaring var ikkje spesielt plaga av trafikken på dagens veg. Dei må krysse

vegen for å kome ned til strandlinja, men dette er ikkje sett som spesielt farefullt eller vanskeleg. Det er ikkje fotgjengarovergangar på strekninga.

Det er såpass lange avstandar i området at det nok ofte ikkje er naturleg å gå til fots/ bruke sykkel for å kome seg til andre plassar. Til skytebana og motorsportssenteret er det naturleg å bruke bil. For å kome til kyrkja eller til Otnesbryggja er det naturleg å gå til fots/ sykle for dei som bur nærast, men for dei fleste vil bil vera det mest naturlege. Til sanden som er brukt som badeplass aust i området er det naturleg å gå til fots for bebuarane rundt Klokkergården og Hestnes, men elles vil det vera bil også her.

Trafikksikringsplan

Kommunen vedtok trafikksikringsplan i 2010. Det kommunale trafikksikringsarbeidet skal leggje til rette for at alle skal ha eit trygt bumiljø, sikring av vegar og andre trafikkareal. Dette gjeld både for køyrande, syklande og gåande for alle aldersgrupper. Planen seier også at all ferdsel skal skje på ein trafikkikker, hensynsfull og miljøvennleg måte. Konkrete tiltak i planen er å byggje ut fleire gang- og sykkelveggar særleg lang dei mest trafikkerte hovudvegane, samt å sikre kryssing av E39 med skilting, ljøs m.m. på mykje brukte og utsette stader. Eit anna sentralt tiltak i planen er at det skal arbeidast for å skille gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk i område det dette er samfunnsøkonomisk gunstig, og dette er sett på som særleg viktig fordi E39 gjennom kommunen om få år er ferdig opprusta med ei anteke stor trafikkauke.

Halsa motorsportsenter

Motorsportsenteret er stengt måndagar og fredagar, men har elles ope kvar dag gjennom veka. To kveldar i veka er det trening for gokart og motard, ein kveld er det utleige av gokart og i helgene på dagtid er det både trening og utleige. I tillegg til desse faste tidene er det også utleige av bana til diverse organisasjonar og private arrangement.

Senteret har ikkje statistikk på antal besøkande i løpet av året, men seier at talet er stigande. I området er det også planar om å byggje ut skiskyttaranlegg, så ein kan rekne med at aktiviteten beveger seg oppover.

Valsøyfjord kirke

Kyrkja, som er frå 1863, ligg ute på Otneset. Her er det gudsteneste kvar tredje veke. I løpet av eit år er det i gjennomsnitt 15 gravferder, 10 bryllaup samt andre arrangement. Kyrkja har eigen parkeringsplass.

Skytebana

Skytebana ligg nordaust for motorsportsenteret, og blir brukt kvar veke frå april til september. Valsøyfjord skytterlag som driftar bana har 155 medlemmar, og det blir avfyrt om lag 11 000 skot i året.

Otnesbrygga

Otnesbrygga er frå 1897 og har hatt handelsverksemd fram til 1991. I dag er det kafe og restaurant om sommaren og det er hovudsakleg om sommaren det er aktivitet her. Dette er også utgangspunkt for roturar, seglturar og kajakkpadling for besøkande. I dette området finn ein også Elstadsamlingene, som er ei utstilling av forfattarskapet til Anne Karin Elstad. Otnesbrygga er i seg sjølv eit verdifullt kystkulturmiljø og er i dag eit aktivitetssenter for geitbåtkulturen i Halså.

3.2 Friluftsliv

Området er knytt både til sjøen og skog- og fjellområdet sør for strekninga, og heile strekninga ligg i helling ned mot Arasvikfjorden. Området må seiast å vera brukt til nærmiljøfriluftsliv. Det er ikkje særskilde attraksjonar langs strekninga, og det er i stor grad folk med tilknytning til området som bruker det i friluftssamanheng.

Skog- og fjellområdet mellom Hestnesdalen og Hennadalen er eit mykje brukt turområde. Det er utarbeidd turkart for kommunen, og på dette er det teikna inn fleire løyper. For å kome inn i dette området blir skogsbilvegane/ setervegane gjennom Hestnesdalen, Otnesdalen og Hennadalen brukt. Desse vegane er ikkje vinterbrøyta, så området er brukt hovudsakleg om sommaren, eller folk går opp løyper sjølv vinterstid. Det er ikkje oppkøyrd/ tilrettelagte skiløyper i dette området, men det er opplyst frå bebuarar at folk trakkar løype sjølv innover desse vegane vinterstid. Sommartid er turområdet lett tilgjengeleg, men ikkje om vinteren.

Dei tre skogsbil-/ setervegane som er nemnt er tilkomst til setrene Hestnesetra, Otnesetra og Hennasetra/ Innersetra.

Omtrent heile vegstrekninga ligg i nærleik til fjorden. Busetnaden i området ligg også langs fjorden. Det er fleire naustplassar og brygger i området. Det er opplyst at det er ein badeplass lengst aust i området, litt nordaust for bustadfeltet ved Klokkergården. Denne er ikkje tilrettelagt og det er heller ikkje tilrettelagt parkering, men det er ein plass for avkøyring som blir brukt rett vest for brua frå Kjøløya.

Det er ikkje særskilde attraksjonar på strekninga som trekkjer til seg turistar, men det er ein del fritidsbustadar innimellom bustadane i tillegg til hyttefeltet, slik at bruken av området likevel blir noko større om sommaren.

Det kan fiskast etter småaure i elvene og bekkene som renn ned i fjorden, men det er ikkje noko betydeleg fiske.

Det er fleire brygger/ småbåthavn nede ved Arasvikfjorden langs strekninga. Otnesbrygga er den største, og dette er også eit samlingspunkt generelt. Heile området har både geografisk og visuelt tilknytning til sjøen, og busetnaden er plassert innanfor eit belte på om lag 500 meter frå strandlinja.

Det finst eit felles fiske- og jaktkort for delar av Surnadal og Halså kommunar som heiter Blåfjellakortet. Det blir ikkje jakta småvilt i området. Sturviltjakt er det ikkje informasjon om. Det er ikkje informert om fiskeplassar av særskild betydning i småelvene som renn ned i sjøen langs strekninga.

Plan for idrett og friluftsliv

Halså kommune vedtok plan for idrett og friluftsliv i 2010. Eitt av hovudmåla for planen er at alle grender, skulekretser og bustadfelt skal ha idrettsanlegg og tilgang til friluftsområde som fungerer tilfredsstillande for alle aldersgrupper og dei aktivitetar som blir utøvd. Ein av strategiane for å nå hovudmåla er å leggje til rette for friluftstilbodet som bading, turgåing, fiske, natur- og kulturstiggar.

3.3 Delområda

NF1 – Henna

Dette er området lengst aust på strekninga. Den austre delen har lite busetnad. Her ligg skytebana og motorsportsenteret, og den einaste rasteplassen på strekninga ligg ved innkøyringane til desse. Vegen passerer Klettelva før den går vidare nedover mot sjøen. Her blir det fleire hus, gardar og dyrka mark. Det er ikkje registrert merka turstigar her.

NF2 – Kråkneset

Det er lite bustadar innanfor området, men ei lita samling nordvestover frå fergjekaia. Ute på Kråkneset er det registrert fleire kulturminne, men det er ikkje noko opplegg i tilknytning til dette. Elles er det dyrka mark og gardsbruk. Vegen går eit stykke ut på Kråkneset og følgjer elles sjøen på meir eller mindre hundre meters avstand. Fergjekaia med fergje mellom Arasvika og Hennset ligg inne i vika aust for Kråkneset.



Kråkneset i bakgrunnen. Fergjekaia litt til venstre for midten av bildet. Bilete teke frå Hennset.

NF3 – Hennset

Hennset har lite bustadar, men det er eit par klynger lengst vest i området og innafor neset. Det går nokre turstigar som har utgangspunkt i vegen og busetnaden, og desse er merka av på turkartet. Elles er det ikkje registrert særskilde møteplassar eller samlingsplassar i dette området. Det er merka turstigar i området med utgangspunkt i busetnaden nede ved vegen, men elles ikkje stader som det er knytta særskilde stader knytta til identitet eller møteplassar.



Frå Hennset mot industriområdet. Bakerst i bildet ser vi Otneset med kyrkja.

NF4 – Otneset

Her ligg Otnesbryggja der det er aktivitet spesielt om sommaren med kafe og utstillingar, da det er ein naturleg møteplass også diverse arrangement. Nede ved Otnesbryggja og inne i bukta her er det ei samling av hus med både fast busetnad, fritidsbustadar og næringsbygg. Også kyrkja ligg i dette området. Syner elles til kapittel 3.1 der det står meir om aktivitetane på Otnesbryggja. I kyrkja er det gudstenester og andre kyrkjelege aktivitetar. Dagens veg følgjer forma på neset, men ned til Otnesbryggja og ei runde ut på neset går det ein liten lokalveg som tek med seg husa og gardane som ligg lenger ut.



Frå brua ved Hestnes mot Otneset.



Bilete frå Otnesbryggja mot aust.

NF5 – Klokkergården

I dette området ligg det einaste bustadfeltet i planområdet. Her er det stort sett bustadhus, men nokre hus utanfor sjølve feltet er registrerte til fritid. Like vest for brua er det opplyst at det er in badeplass. Den er ikkje tilrettelagt, men likevel brukt ved fine tilhøve. Det er også ein del dyretrakk og stigar innanfor området, men ikkje avmerka på turkartet. Ein traktorveg frå toppen av bustadfeltet kjem inn på setervegen gjennom Hestnesdalen.



Parti frå turområdet ovanfor og sør for bustadområdet.

4 Verdi, omfang og konsekvens

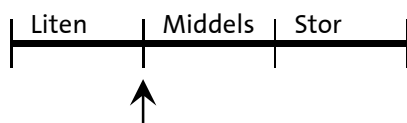
4.1 Verdivurdering

Området er prega av spreidd busetnad med relativt få møteplassar, som igjen fører til at verdisettinga held seg på nedre del av skalaen. Dei møteplassane som finst tek verdien opp mot middels i eit par av områda, fordi desse plassane betyr noko og er identitetsskapande for folk som bur i eller har anna tilknytning til området. Turområda og tilgangen til seterområda er viktige for folk som bur her, sjølv om bruken er spreidd og det ikkje er eit stort antal menneske som brukar dette. I same skala er setervegane sentrale innfallsportar til turområde og stignett.

Handboka brukar orda *mange* og *mykje* for å leggje grunnlaget for vurderingar opp mot middels. I dette området kjem ein ikkje opp mot *mange* og *mykje* generelt sett, men det kan likevel vera mange som brukar eit tilbod mykje i nærmiljøet, og derfor kan verdien trekkast oppover.

NF1 Henna

Det er ein låg tettleik av bustadar i dette området. Det er to tilrettelagte fritidstilbod her – skytebane og motorsportsenter, der ein del både vaksne og unge oppheld seg. Det er ikkje informasjon om at området har særskilde veg- eller stignett, men setervegen opp Hennadalen er utgangspunkt for turar til mellom anna Hennafjellet. Denne vegen er i seg sjølv identitetsskapande i den forstand at folk ofte har eit forhold til vegar av denne typen som går til seterområde og turområde, og som slik knyter befolkninga til både historie og fritid. Mange nyttar seg av tilboda på skytebana og motorsportsenteret. **Liten til middels verdi.**



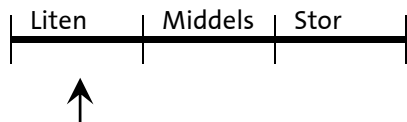
NF2 Kråkneset

Det er i det store og heile låg tettleik av bustadar innanfor området. Det er eit par båtbyggjer i tillegg til fergjekaia på Hennset med fergje til Arasvika. Ute på Kråkneset er det ein konsentrasjon av registrerte kulturminne. Disse er ikkje særskild tilrettelagt for besøk til desse, men dei er merka av på turkartet. Det er merka turstigar i området med utgangspunkt i busetnaden nede ved vegen. **Liten verdi.**



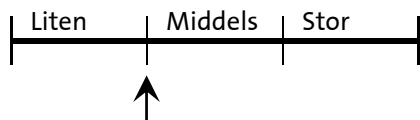
NF3 Hennset

Dette er delområdet med minst busetnad i planområdet. Det går nokre turstigar med utgangspunkt i vegen, og desse er merka av på turkartet. Det er ingen typiske møteplassar/ samlingsplassar på strekninga, og det er heller ingen kjende plassar som er sett som særskild identitetsskapande her. **Liten verdi.**



NF4 Otneset

Det er ein tettleik av busetnad rundt Otnesbryggja, og her er det lange tradisjonar i bruken av bryggja. Husa her er ei blanding av bustadar, fritidsbustadar og næringsbygg. I dette området er det også eit hyttefelt mellom vegen og sjøen. Vegen opp gjennom Otnesdalen går opp mellom kyrkja og Otnesbryggja. Denne er viktig som tilkomst til setrer og som utgangspunkt for turar. Valsøyfjord kirke ligg her ut mot neset. Kyrkjer er generelt identitetsskapande element. Det er også Otnesbryggja i seg sjølv. **Liten til middels verdi.**

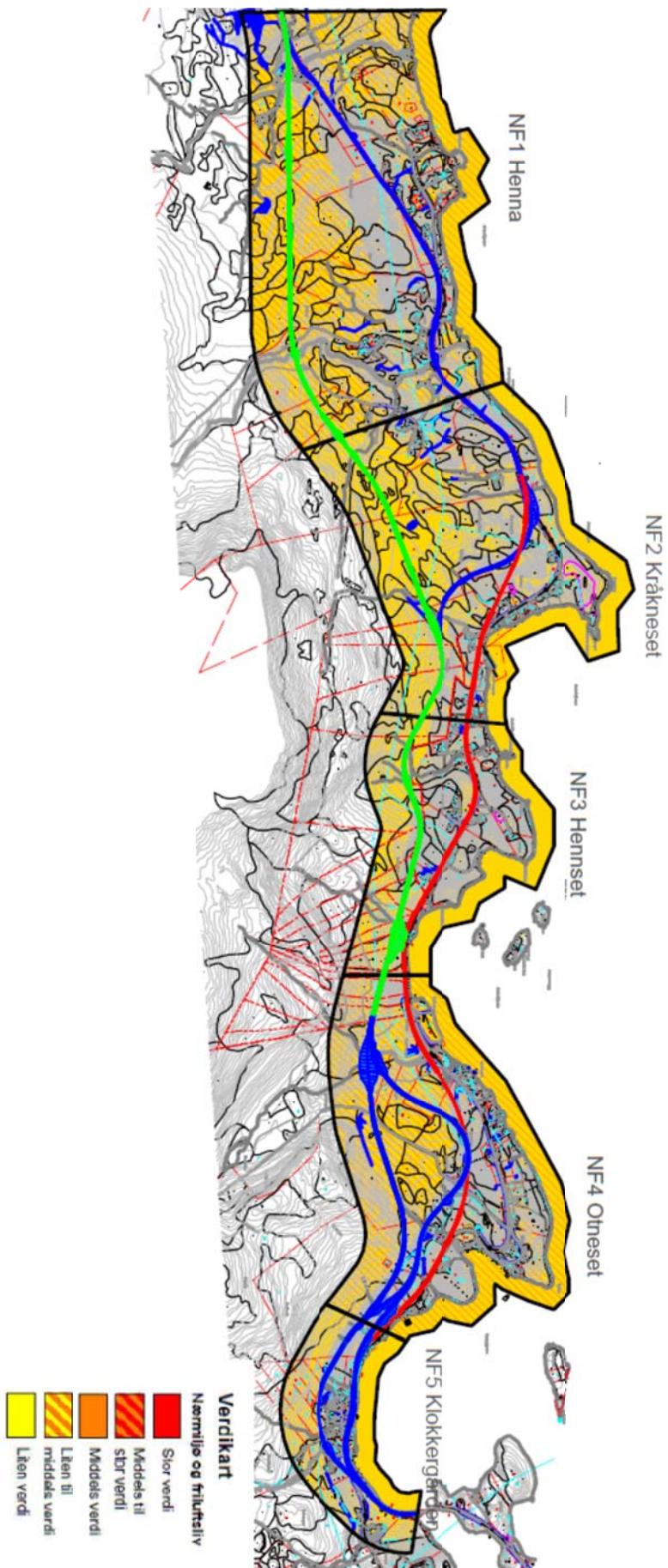


NF5 Klokkergården

Klokkergården er det einaste bustadfeltet i planområdet. Her er det flest bustadar, men også nokre hus som er registrert som fritidsbustadar. Rett før brua er det ein badeplass. Badeplassen er ikkje tilrettelagt, og det er berre ei avkøyring frå veggen som blir brukt som parkering. Dagens veg ligg mellom badeplassen og bustadfeltet, og det er ikkje fotgjengarovergang. Det er ikkje merka turstigar i nærområdet, men vanlege stigar og dyretrakk som blir brukt til nærfriluftsliv/ tur. Hestnesdalen går sørover frå bustadfeltet, og direkte frå toppen av bustadfeltet går ein traktorveg som kjem inn på setervegen til Hestnesdalen og Hestnesesetra. Dette er utgangspunkt for turstigane som er merka av på turkartet, til dømes til Tindane og Hesjingfjellet. Setervegane må også seiast å vera identitetsskapande. **Liten verdi.**



Sjå verdikart neste side.



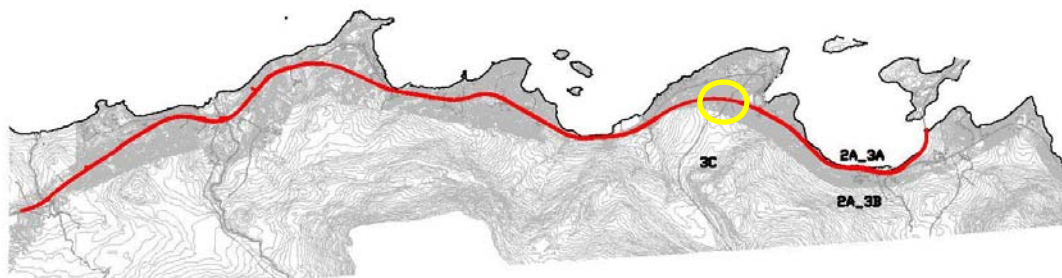
4.2 Omfang og konsekvens

4.2.1 0-alternativet

I 0-alternativet vil vegen liggje som i dag. I nokon grad fungerer dagens veg greitt. Samtale med bebuarar i Klokkergården syner at dagens trase ikkje er opplevd som nokor stor utfordring. Dette er sjølvstamt meiningar som kan variere langs strekninga, og utfordringane vil auke med auka trafikkmengd. Mange bustadar ligg nær vegen og har direkte avkøyring frå denne. Dagens veg går gjennom bustadområda, og med auka trafikk vil det bli større utfordringar i framtida med tanke på ferdsel for mjuke trafikantar.

Konsekvensane for 0-alternativet er lik 0.

4.2.1 Alternativ 1



Raud linje syner traseen, gul sirkel markerer kvar seterveg og hovdveg krysser.

Skildring: I delområde NF1 Henna følgjer traseen dagens veg til om lag pel 2800. Her er det ei oppretting av sving til pel 3000 før den igjen følgjer dagens veg til 4100. Frå her er det foreslått tunnel gjennom åsen og den går igjen inn på dagens veg frå pel 4900 ved fergjekaia. Fram til pel 4100 følgjer traseen dagens veg. Vidare er det foreslått å rette ut strekninga som i dag går ut på Kråkneset fram til om lag pel 4900 ved fergjekaia der den går inn att på dagens veg. Strekninga forbi Kråkneset er foreslått lagt i tunnel gjennom åsen.

I delområdet NF3 følgjer alternativet dagens veg med mindre justeringar.

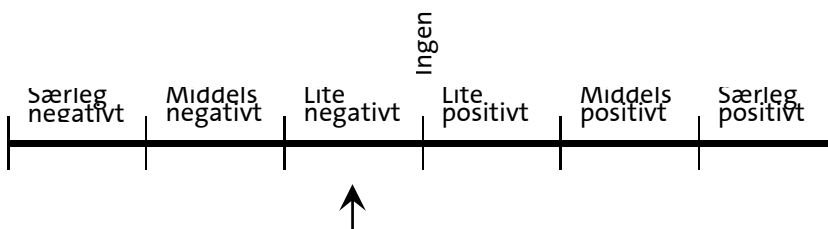
Gjennom NF4 blir dagens trase følgd til om lag pel 6900. Vegen passerer vidare Otneselva om lag 20 meter lenger opp enn dagens veg, går så inn i tunnel frå om lag 7300 til 8000, for så å gå inn på dagens veg frå 8200. Vidare følgjer alternativet dagens trase med små justeringar. I NF5 blir dagens trase følgd med mindre justeringar. Det er lagt opp til gang- og sykkelveg forbi bustadfeltet.

Der tunnel kjem ut ved Hennset er det tenkt tilkopling til dagens veg/ lokalveg like aust for fergjekaia, og avkøyring til kaia frå lokalvegen med fylling ut i sjøen. Der tunnellen kjem ut ved Otneset er tilkoplinga til lokalvegen tenkt lagt søraust for Otnesleira (flata nede i vika).

Vurdering: Vegen vil fortsatt vera ei barriere mellom busetnaden nærast sjøen og fjellområda sørover, med unntak av der det er foreslått tunnel. Sidan det er ein føresetnad for ny veg at fartsgrensa kan settast til 80 km/t vil busetnaden nær vegen samt ferdsel for mjuke trafikantar bli negativt påverka, dersom det ikkje blir lagt opp til lengre strekk med gang- og sykkelveg. Tilkomsten til setervegane vil bli uendra. Nokon merka turstigar vil også bli berørt. Ny trase vil ikkje ha noko å seia for nærleiken til strandsona, sidan det er ved dei to største nesa vegen blir trekt innover og lagt i tunnel.

NF1 Henna

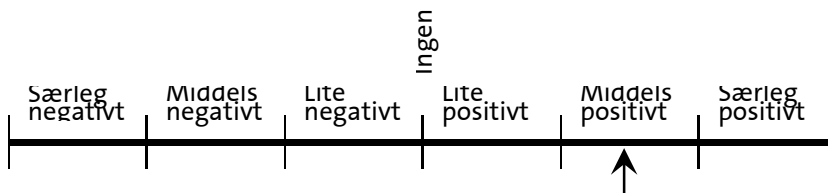
Lita endring samanlikna med alternativ 0. Vegen blir retta ut noko. Sikkerheita for mjuke trafikantar ser ikkje ut til å bli betre sidan fartsgrensa skal aukast, dersom det ikkje blir etablert gang- og sykkelveg. Tilkomst til seterveg blir som i dag. Omfanget blir vurdert som **lite negativt**.



Samla konsekvens blir sett til liten negativ (-).

NF2 Kråkneset

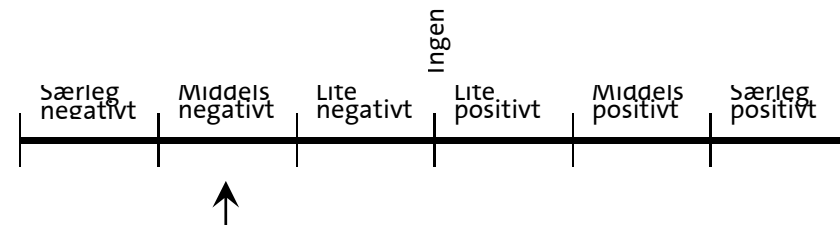
Vegen blir delvis leia bort frå busetnaden ute på Kråkneset, her er vegen tenkt lagt i tunnel. Dette er positivt for ferdselen langs vegen. Bortsett frå dette vil det trafikkmessig bli same situasjon som i dag bortsett frå auke av fartsgrensa. Tilkomsten til friluftsområde vil bli uendra, bortsett frå der vegen er lagt i tunnel som vil vera positivt. Omfanget blir vurdert som **middels positivt**.



Samla konsekvens blir vurdert som middels positiv (++).

NF3 Hennset

Lite endring samanlikna med alternativ 0, bortsett frå mindre avrettinger. Auka fartsgrense vil vera den største endringa bebruarane må forholde seg til, noko som tel negativt. Omfanget blir vurdert middels negativt.

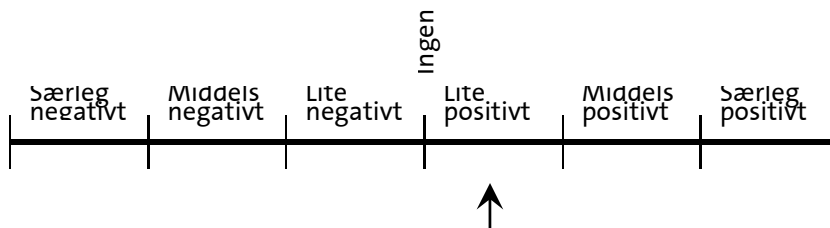


Samla konsekvens blir sett til middels negativ (--).

NF4 Otneset

Vegen skiller seg frå alternativ 0 ved at den blir lagt utanom busetnaden ute på Otnes og er foreslått lagt i tunnel her. Eller mindre avrettinger. Ferdselen for mjuke trafikantar vil bli betre. Tilkomsten til skog- og fjellområda blir betre med tanke på at delar av vegen kjem i tunnel. Tilkomsten til setervegen gjennom Otnesdalen kan bli som i dag. For kyrkja og Otnesbryggja er

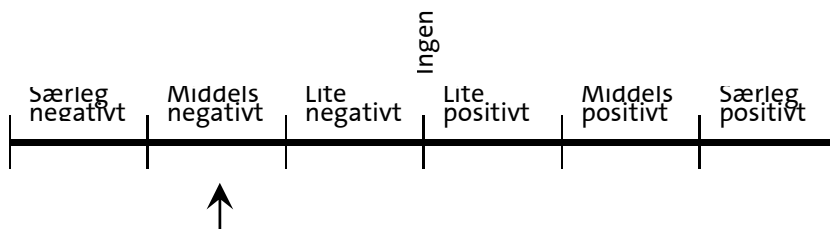
det både positivt og negativt om vegen blir lagt utanom: Positivt for å minske støy og biltrafikk like forbi. Negativt fordi ein kan miste tilfeldige besøk. Omfanget blir vurdert til **lite positivt**.



Den samla konsekvensen blir sett til liten positiv (+).

NF5 Klokkergården

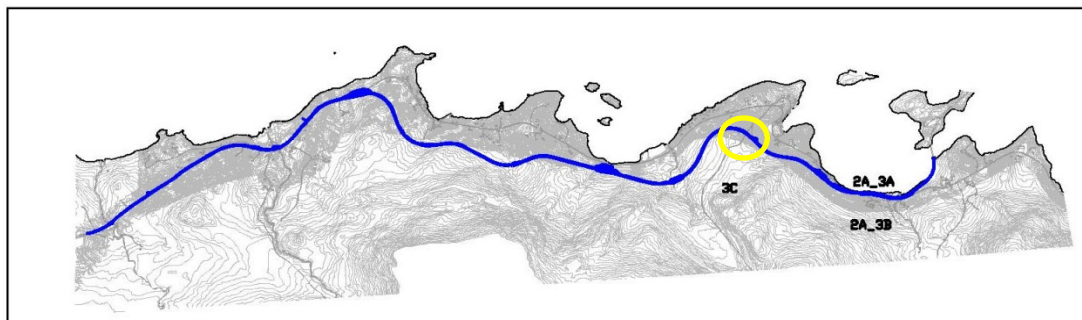
Vegen går i same trase som alternativ 0 bortsett frå mindre avrettinger. Ved auka fartsgrense vil vegen bli ei større barriere enn i dag med tanke på tilkomst til sjøen og badeplass dersom det ikkje blir etablert gode løysingar for både parkering og fotgjengarovergang. Også forholdet til mjuke trafikantar i tilknytning til bustadfeltet vil bli ei utfordring dersom det ikkje blir etablert gang- og sykkelveg. Tilkomsten til skog- og fjellområda sørover vil bli uendra. Omfanget blir vurder til middels negativt.



Den samla konsekvensen blir sett til middels negativ (--).

4.2.2 Alternativ 2

Variant 2.1



alternativ 2.1 (d+a)

Blå linje syner traseen, gul sirkel markerer kvar seterveg og hovdveg krysser.

Skildring: Traseen følgjer dagens veg med mindre endringar fram til om lag pel 4000, der det vidare blir foreslått å trekkje vegen sørover over åsen. Traseen er heldt unna busetnaden til vegen igjen går ned mot dagens veg ved pel 9100. Vidare mot brua følgjer den dagens trase.

For alternativ 2 er det foreslått to alternativ til tilkøpling til lokalvegen ved Hennset: Det kjem ei elv ned i sjøen vest for Hennset. Tilkoplingsvegen merka 003 tek av frå hovudvegen vest for elva, kryssar elva nokså høgt oppi og tek inn på lokalvegen innafor Hennset. Det andre alternativet 004 kryssar elva lenger ned. I forhold til nærmiljø og friluftsliv er det turstigane i desse alternativa som vil bli mest berørt. Det går to umerka stiggar her (merka av på turkartet) i tillegg til at vegen passerer elv. Alternativ 003 går noko lenger unna hus, og dette er den einaste forskjellen mellom desse alternativa i forhold til nærmiljø og friluftsliv.



Tilkoplingsveg merka 003.



Tilkoplingsveg merka 004.

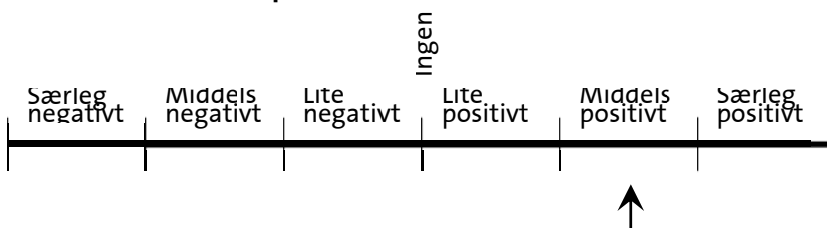
Vurdering: For sjølve busetnaden vil vegen der den er trekt sør for dagens trase vera positiv for busetnaden langs strekninga. Dagens veg vil blir lokalveg med mindre gjennomgangstrafikk og tungtrafikk enn i dag, noko som generelt er positivt for ferdselen langs strekninga med busetnad. Turstiggar, både merka og umerka, blir berørt. For mange som i dag har direkte tilkomst frå veg blir situasjonen betre når tilkomsten vil skje frå lokalveg.

NF1 Henna

Vegen er lik alternativ 0 med mindre avrettingar. Vurdering som i alternativ 1.

NF2 Kråkneset

Vegen er lagt sør frå busetnaden frå om lag pel 3800. Vegen vil kutte umerka turstiggar. For busetnaden vil det vera positivt at vegen blir lagt utanom med tanke på mjuke trafikantar og tilkomst til bustadane. Tilkomsten til sjøen blir betre for dei som bur på strekninga. Omfanget blir vurdert til **middels positivt**.

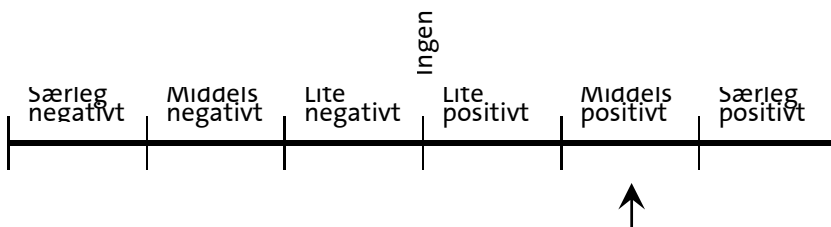


Den samla konsekvensen blir sett til middels positiv (++).

NF3 Hennset

Vegen er lagt sør for busetnaden. Vil kutte umerka turstiggar. For busetnaden vil det vera positivt at vegen blir lagt utanom med tanke på mjuke trafikantar og tilkomst til bustadane.

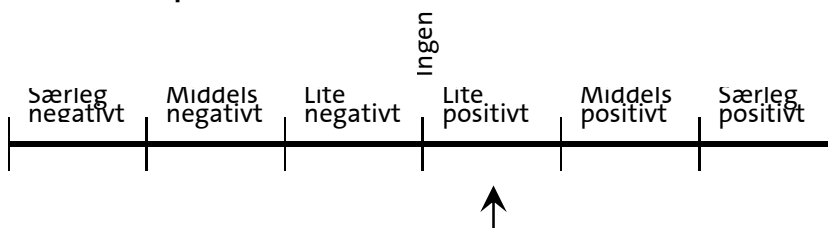
Tilkomsten til sjøen blir betre for dei som bur på strekninga. Omfanget blir vurdert til **middels positivt**.



Den samla konsekvensen blir sett til **middels positiv (++)**.

NF4 Otneset

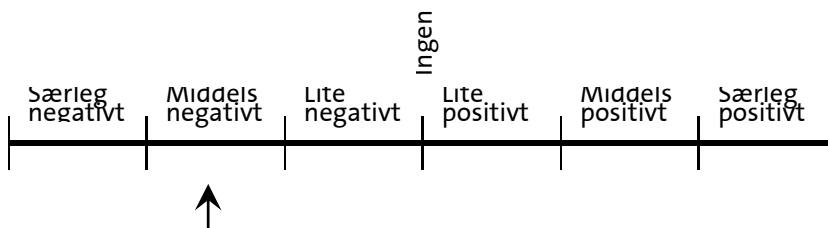
Vegen er lagt heilt utanom busetnaden. Den vil kutte setervegen gjennom Otnesdalen. I utgangspunktet tel det positivt at vegen blir fjerna frå busetnaden, men samtidig blir gjennomgangstrafikken som kan kome kyrkja og Otnesbryggja til gode borte. Omfanget blir vurdert til **lite positivt**.



Den samla konsekvensen er sett til **liten positiv (+)**.

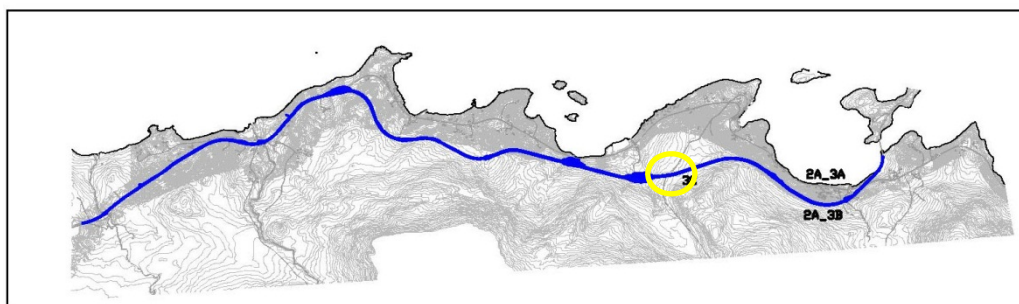
NF5 Klokkegården

Følgjer dagens veg frå om lag pel 9100 og vidare austover. Vurdering som for alternativ 1. Omfanget blir vurdert til **middels negativt**.



Den samla konsekvensen blir sett til **middels negativ (--)**.

Variant 2.2



alternativ 2.2 (c+b)

Blå linje syner traseen, gul sirkel markerer kvar seterveg og hovdveg krysser.

Skildring: Alternativ 2.2 er fram til om lag pel 7100 lik alternativ 2.1. Frå her er vegen trekt enda lenger sør enn i 2.1, og vegen er også trekt sør for bustadfeltet. Vegen skråar nedover att mot dagens veg og passerer vegen som går ut på Hestnes, før den tek inn på dagens veg om lag ved pel 9800.

Kryssalternativ til lokalvegen som i 2.1. Tilkopling til lokalvegen ved Hestnes er tenkt gjennomført ved at ein tek av sørover frå ny veg, og vidare tek av enten til Hestnes eller under ny veg vestover til lokalveg.

Vurdering: Vegen gjennom Ottdalen blir berørt av alternativet fordi ny veg vil krysse denne. Det er berre om lag 50 meter frå det øvste huset i bustadfeltet her til alternativ veg. Å leggje ny veg bak bustadfeltet er i seg sjølv positivt med tanke på tilgjengelegheita til sjøen. Med tanke på tilgjengelegheit til skogen og fjellet sørover vil eit slik alternativ føre til ulemper dersom det ikkje blir sørga for gode overgangar. Med tanke på synlegheit vil det at vegen ligg bak bustadfeltet vera positivt fordi den blir meir skjerma i forhold til bustadfeltet. Vegen vil også krysse fleire tomter aust for bustadfeltet.

NF1 Henna

Som i alternativ 2.1.

NF2 Kråkneset

Som i alternativ 2.1.

NF3 Hennset

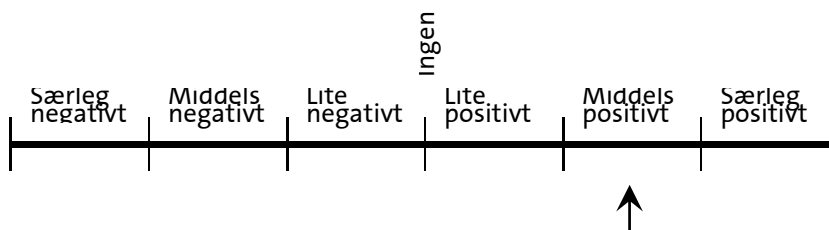
Som i alternativ 2.1.

NF4 Otneset

Vegen er her trekt enda lenger sør for busetnaden. Den passerer setervegen gjennom Otnesdalen, men berører ikkje kjende turstigar. Ellers vurdering som for alternativ 2.1.

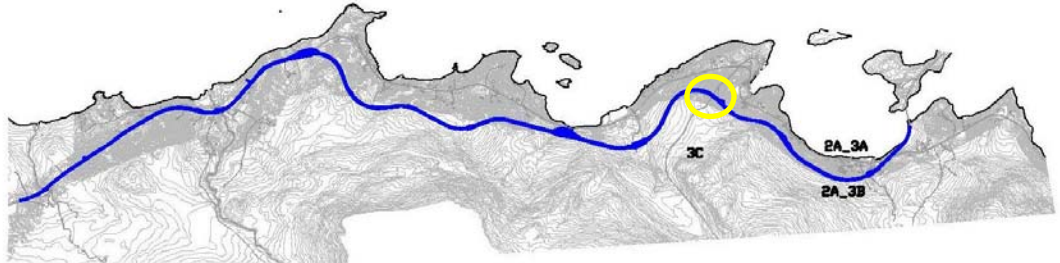
NF5 Klokkergården

Her er vegen trekt bak husa i bustadfeltet, men vil berøre fritidsbustadar øvst og lengst aust i feltet. Traktorvegen som går sørover frå feltet blir kutta. Også innkøyringa til Hestneset. For bebuarane i bustadfeltet vil tilkomsten til sjøen bli lettare og tryggare fordi vegen ikkje lenger vil utgjera ei barriere som i dag. Bruken av badeplassen kan såleis også bli meir attraktiv. Omfanget blir vurdert til **middels positivt**.



Den samla konsekvensen er sett til middels positiv (++).

Variant 2.3



Blå linje syner traseen, gul sirkel markerer kvar seterveg og hovdveg krysser.

Skildring: Følgjer alternativ 2.1 og 2.2 fram til pel 7100. Følgjer alternativ 2.1 til om lag pel 7900. Vidare blir vegen trekt noko sørover for å gå bak bustadfeltet også som i 2.1.

Tilkoplingsalternativ til lokalvegen som for 2.1 og 2.2.

Vurdering: Vurdering som i 2.1 og 2.2.

NF1 Henna

Som i alternativ 2.1.

NF2 Kråkneset

Som i alternativ 2.1.

NF3 Hennset

Som i alternativ 2.1.

NF4 Otneset

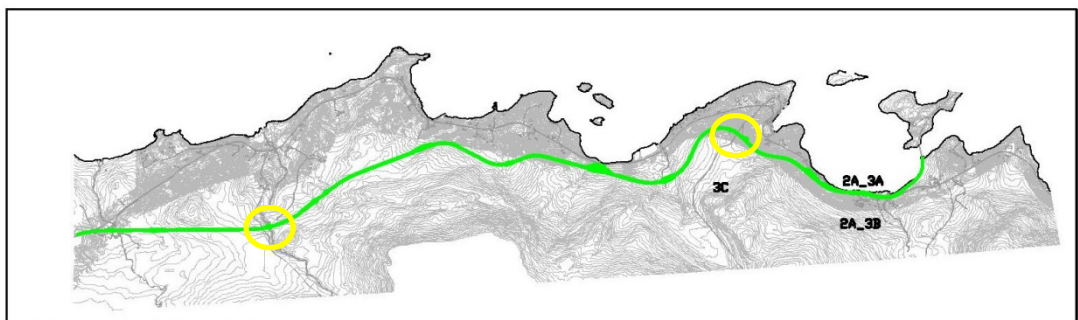
Som i alternativ 2.1, bortsett frå at vegen lengst aust i NF4 er trekt litt lenger sør.

NF5 Klokkergården

Som i alternativ 2.2.

4.2.3 Alternativ 3

Variant 3.1



alternativ 3.1 (d+a)

Grøn linje syner traseen, gule sirkelar markerer kvar setervegar og hovdveg krysser.

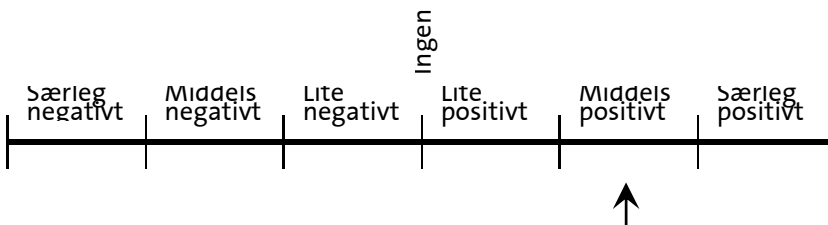
Skildring: Trasealternativet tek av frå dagens veg ved pel 1000/1400. Frå her er vegen lagt sør for all busetnaden fram til pel 8500, der den går ned på dagens veg og følgjer denne ut strekninga. Det er lagt opp til gang- og sykkelveg forbi bustadfeltet.

Vest for Klettelva er vegen tenkt å ta av frå dagens veg. Tilkoplingsalternativ til lokalvegen som for 2.1.

Vurdering: Med tanke på busetnaden langs strekninga synest alternativet med å fjerne vegen gjennom busetnaden som den beste løysinga. Det vil vera negative konsekvensar med tanke på tilkomst til turareal i skog og fjell sørover og bruken av turstigar. Det same gjeld også setervegane. Ved å trekkje vegen bakover frigjer ein store delar av dagens veg til lokalveg, noko som er positivt med tanke på lokaltrafikk, tilkomst til bustadar samt forholda for mjuke trafikantar. Unntaket gjeld forbi bustadfeltet. Her vil bustadane fortsatt måtte krysse hovudvegen for å kome ned mot sjøen, men har samtidig fortsatt fri passasje bakover mot skogen.

NF1 Henna

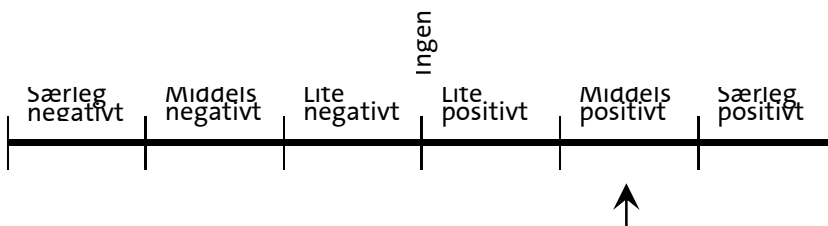
Vegen tek av frå dagens veg ved pel 1000 og er lagt sør for busetnaden, motorsportsenteret og skytebana. Bruken av motorsportsenteret og skytebana er i stor grad basert på bruk frå folk i lokalmiljøet og regionen. At vegen blir lagt utanom vil truleg ikkje ha stor innverknad på besøket. Tilkomsten blir likevel noko redusert ved at ein fyrst må ta av til lokalvegen før ein kjem til senteret. Den passerer setervegen gjennom Hennadalen, men ikkje turstigar i dette delområdet. Omfanget er vurdert til **middels positivt**.



Den samla konsekvensen er sett til middels positiv (++).

NF2 Kråkneset

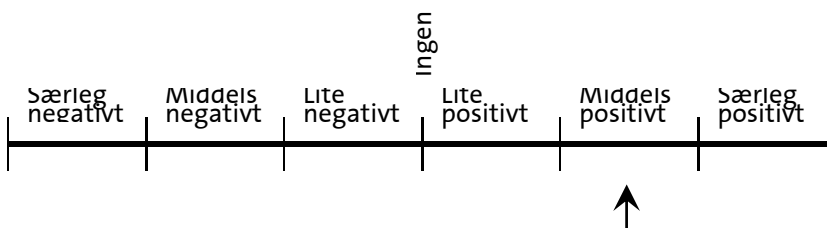
Vegen er lagt sør for busetnaden gjennom heile delområdet. Noko turstigar vil bli berørt. For busetnaden er det positivt at vegen blir lagt utanom. At vegen berører turstigar tel negativt. Bortsett frå dette er trasevalet bra i forhold til nærmiljø og friluftsliv. Omfanget er vurdert til **middels positivt**.



Den samla konsekvensen er sett til middels positiv (++).

NF3 Hennset

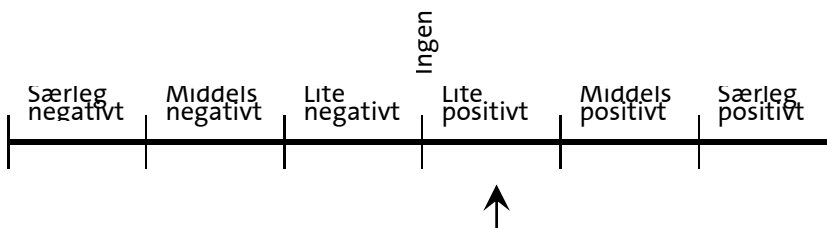
Vegen er lagt sør for busetnaden, dette tel positivt. Det vil betre bruken av dagens veg, som blir lokalveg, for mjuke trafikantar og tilkomst til bustadane på strekninga. Vil berøre turstigar samt delar av ein traktorveg lengst vest i delområdet, blir vektlagt negativt. Omfanget er vurdert til middels positivt.



Den samla konsekvensen er sett til middels positiv (++).

NF4 Otneset

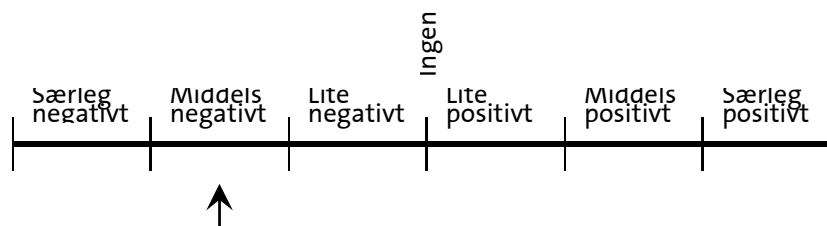
Vegen er lagt sør for busetnaden, noko som tel positivt både for dagens veg som da blir lokalveg samt for tilkomsten til busetnaden på strekninga. Også for hyttefeltet vil det bety meir skjerming. For Otnesbryggja og kyrkja kan det at vegen blir lagt lenger unna utan direkte tilkomst også vera negativt fordi ein kan miste besøkande frå gjennomfartstrafikken. Delområdet er området med flest element knytt til samlingsplass og identitet, slik at reduksjon i antal besøk vil telja noko negativt. Setervegengjennom Otnesdalen må kryssast. Omfanget er vurdert til **lite positiv**.



Den samla konsekvensen er sett til liten positiv (+).

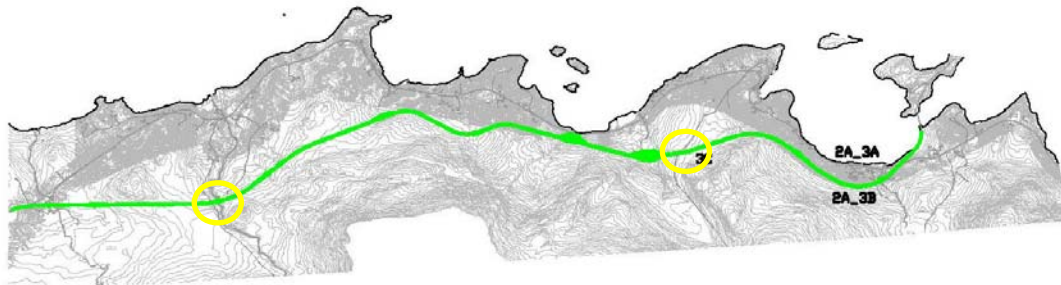
NF5 Klokkegården

Vegen er lagt mellom bustadfeltet og sjøen etter dagens trase. Vegen er lagt nokre meter lenger sør enn alternativ 1 i dette delområdet, men frå om lag 9000 er vurderinga den same som for alternativ 1. Omfanget er vurdert til **middels negativt**.



Den samla konsekvensen er sett til middels negativ (--).

Variant 3.2



Grøn linje syner traseen, gule sirkclar markerer kvar setervegar og hovdveg krysser.

Skildring: Følgjer alternativ 3.1 fram til pel 6900. Frå her går vegen austover og svakt nordover og held seg fortsatt bak busetnaden, også når den kjem til bustadfeltet der den følgjer trase 2b (del av austre trase for 2.2 og 2.3).

Vest for Klettelva er vegen tenkt å ta av frå dagens veg. Tilkoplingsalternativ til lokalvegen som for 2.1 og 2.2.

Vurdering: Vurdering som i 3.1 fram til pel 6900. Deretter som i 2.2.

NF1 Henna

Vurdering som i 3.1.

NF2 Kråkneset

Vurdering som i 3.1.

NF3 Hennset

Vurdering som i 3.1.

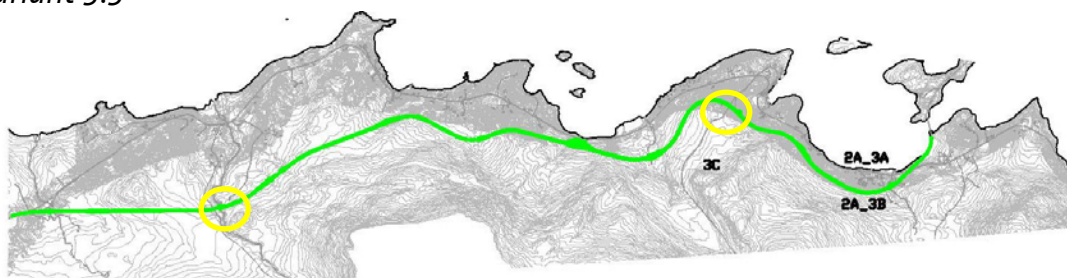
NF4 Otneset

Vurdering som i 2.2.

NF5 Klokkergården

Vurdering som i 2.2.

Variant 3.3



Grøn linje syner traseen, gule sirkclar markerer kvar setervegar og hovdveg krysser.

Skildring: Som i 3.1 fram til om lag pel 8400. Deretter som i 2b (del av austre trase for 2.2 og 2.3).

Vest for Klettelva er vegen tenkt å ta av frå dagens veg. Tilkoplingsalternativ til lokalvegen som for 2.1 og 2.2.

Vurdering: Med tanke på avlasting for lokalvegen er dette det beste alternativet. Her er alternativet lagt utanom dagens veg heilt til pel 9800 før vegen går over brua. Dette tel positivt for tilkomst til bustadar, ferdsel for mjuke trafikantar og tilkomst til sjøen. Derimot vil det føre til dårlegare tilkomst til turområda og setervegane sør før busetnaden. Busetnaden vil sparast for nærast all gjennomgangstrafikk og tungtrafikk. For hus i austre delen av området i tilknytning til bustadfeltet vil denne traseen telja negativt fordi ny veg kjem så nærme.

NF1 Henna

Vurdering som i 3.1.

NF2 Kråkneset

Vurdering som i 3.1.

NF3 Hennset

Vurdering som i 3.1.

NF4 Otneset

Vurdering som i 2.3.

NF5 Klokkergården

Vurdering som i 2.3.

4.3 Samla vurdering for tema nærmiljø og friluftsliv

Dei høgast rangerte alternativa i den samla vurderinga er dei som ligg sør for dagens busetnad og som vil gjera heile eller store delar av dagens veg til lokalveg. Desse alternativa står høgt sjølv om dei vil føre til dårlegare tilkomst til tur- og seterområda, dette betyr at trafikktryggleiken og lokaltrafikken og mjuke trafikantar er prioritert høgare enn tilgangen til turområde. Sett frå eit trafikksynspunkt er det positivt å bringe tungtrafikk og gjennomgangstrafikk bort frå lokalmiljøet. Unntaket gjeld i nokon grad Otnesbryggja som er stader som kan dra nytte av gjennomgangstrafikken. Det same gjeld i nokon grad motorsportsenteret og kyrkja, men dette er i hovudsak stader som folk i utgangspunktet veit at er ope eller at det er arrangement der før dei oppsøker staden.

På grunn av at alle alternativa fører med seg enten oppretthalding av eksisterande barrierer eller oppretting av nye til sjøen og skog- og fjellområda, er det ingen alternativ som blir vurdert høgare enn middels positivt.

Alternativa 3.2 og 3.3 gjev dei største forbetringane trafikkmessig for lokalmiljøet i planområdet. Mindre tungtrafikk og gjennomgangstrafikk og dermed tryggare tilkomst til sjøen. Fullt så positive er ikkje desse alternativa når det gjeld tilgangen til skog og fjell, og heller ikkje for Otnesbryggja og kyrkja som i nokon grad kan nytte godt av gjennomgangstrafikk og besøk av tilfeldig passerande.

Alternativ 1 er rangert som det dårlegaste alternativet. Dette sjølv om vegen er foreslått lagt i tunnel delar av strekninga, noko som er positivt for tilgangen til turområda sør for dagens veg. Samtidig legg dette alternativet opp til fortsatt bruk av dagens veg med mindre justeringar. Alternativa mellom alternativ 1 og dei som er rangert høgst har alle positive element, men samtidig også element som gjer at samla vurdering ikkje tek dei heilt til toppen av rangeringa.

Område	Alternativ						
	1	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3
NF1 Henna	-	-	-	-	++	++	++
NF2 Kråkneset	++	++	++	++	++	++	++
NF3 Hennset	--	++	++	++	++	++	++
NF4 Otneset	+	+	+	+	+	+	+
NF5 Klokkegården	--	--	++	++	--	++	++
Samla vurdering	-	+	+	++	++	++	++
Rangering	7	6	5	4	3	2	1

Oversikt over vurderingane.

5 Anleggsperioda

Det er spesielt to punkt som vil ha konsekvensar i anleggsperioden for deltema nærmiljø og friluftsliv: Sikkerheit og arealbeslag.

Dersom vegen skal gå der den går i dag, i større og mindre grad, vil anleggsarbeidet foregå nær busetnaden. Spesielt barn og unge vil vera sårbare, med tanke på at dei gjerne trekkjer inntil når det foregår gravearbeid og større maskiner er på plass. Dersom ny veg heilt eller delvis blir lagt sør for busetnaden vil dette i perioder redusere framkommelegheita for turfolk og for trafikk langs setervegane. Tryggleik i tilknytning til dette vil vera viktig.

Arealbeslaget som vil oppstå under anleggsarbeidet vil kunne påverke både nærmiljøet og tilkomsten til uteområda. Det vil vera viktig å ta omsyn til ferdsel blir sikra midlertidig både for bilar og mjuke trafikantar.

6 Avbøtande tiltak

Generelle tiltak som vil vera aktuelle:

- For tilkomsten til skog- og fjellområda ved trasealternativa 2 og 3 er det viktig å sikre naturlege og trygge overgangar. I særleg grad gjeld dette for setervegane.
- Nokre stigar og turvegar blir berørt av eventuelle nye traseval. Det vil vera aktuelt å støtte rydding og oppmerking av nye merka stigar i nærområdet.
- Badeplassen ved brua lengst aust i området har potensiale som kan vera viktige å utnytte i dette arbeidet. Dersom ny vegtrase blir lagt ovanfor bustadfeltet kan ein sjå ei moglegheit for også å leggje til rette for betre tilgang med rasteplass og parkering ved badeplassen.
- Det vil bli viktig å skilte til sentrale møteplassar i området frå hovudveg.
- Setervegane er viktige både for landbruksdrifta og tilgangen til turområde. Setervegane bør leggest i kulvert eller som undergang for å sikre tilkomsten.

7 Kjelder

- Trafikksikringsplan 2010-2014, vedteke av kommunestyret 29.04.2010
- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2010-2013, vedteke av kommunestyret 01.12.2010
- Skriftleg og munnleg kontakt med kontaktpersonar for sentrale møteplassar langs strekninga samt desse sine nettsider
- Munnleg kontakt med bebuarar
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Turkart for Halså 1:50 000