



Arkivsak-dok. 202000480-90
Saksbehandler Torben Jensen

| Saksgang | Møtedato | Utvalgssaksnr |
|-------------------------------|-----------------|----------------------|
| Hovedutvalg for veg 2019-2023 | 16.02.2022 | 15/22 |
| Fylkesutvalget 2019-2023 | 01.03.2022 | 40/22 |

Fv. 6448 Knarrlagsund - alternativsvurdering for brukryssing; Oppfølging med supplerende vurderinger

Fylkesdirektørens innstilling:

1. Fylkesutvalget slutter seg til at fylkesdirektøren har gjennomført en likeverdig utredning av alternativene med plassering av nye Knarrlagsund bru øst og vest i sundet. Dette i henhold til Fylkesutvalgets vedtatte premisser i sak 104/21, samt gjennom besvarelse av oppfølgende spørsmål knyttet til Fylkesutvalgets vedtak i sak 250/21.
2. Basert på en samlet vurdering av prissatt og ikke prissatt samfunnsnytte samt økonomisk anslag for investeringskostnadene for hvert av alternativene, vedtar Fylkesutvalget å legge alternativ øst med samvirkebru til grunn for videre planlegging av ny bru over Knarrlagsundet. Forutsetningene om føringsbredde og tilretteleggelse for myke trafikanter som følger av Fylkesutvalgets vedtak i sak 104/21 legges til grunn.
3. Fylkesutvalget forutsetter at fylkesdirektøren viderefører en tett dialog med Hitra kommune om reguleringsplan for prosjektet, samt at fylkesdirektøren kommer tilbake til Fylkesutvalget med en sak om investeringsbeslutning når prosjektet er klart for realisering.

Gjeldende forutsetninger:

- FT sak 68/18 – Knarrlagsund bru: [Politiske møter - Møter - Fylkesting \(25.04.2018\) \(360online.com\)](#)
- Hovedutvalg for veg sak 34/19 – Fv. 6448 Knarrlagsundbrua, prinsipp for tverprofil: [Politiske møter - Møter - Hovedutvalg for veg \(22.05.2019\) \(360online.com\)](#)
- Fylkesutvalget sak 104/21; Fv. 6448 Knarrlagsundbrua – status og videre prosess: [Politiske møter - Møter - Fylkesutvalget \(04.05.2021\) \(360online.com\)](#)
- Fylkesutvalget sak 250/21; Fv. 6448 Knarrlagsundet – alternativsvurdering for brukryssing: [Politiske møter - Møter - Fylkesutvalget \(30.11.2021\) \(360online.com\)](#)

Vedlegg:

1. Fv. 6448 Knarrlagsundet, notat; Supplerende vurderinger
2. Fv. 6448 Knarrlagsundet; Støykart
3. Kystverket; Knarrlagsund bru – alternativ samvirkebru
4. Kaare Arnstad; innspill til saken
5. Hitra næringsforening; Kommentarer
6. Øyenes velforening; Tilleggsopplysninger
7. Øyenes velforening; Kommentarer til brev fra NHO

Bakgrunn:

Fylkesdirektøren fremmet i Fylkesutvalget den 30.11.2021 sak 250/21 om alternativsvurdering for brukryssing. Fylkesutvalget sitt vedtak var som følgende:

«Fylkesutvalget avventer beslutning om trasévalg og ber fylkesdirektøren komme tilbake til utvalget med en grundigere gjennomgang av økonomien i alternativ øst, der det avklares med Kystverket om godkjenning av plassering av pilarer i sundet slik som beskrevet i saksframlegget og eventuelle ekstrakostnader dette kan påføre prosjektet.

Fylkesdirektøren bes også legge fram en analyse som sammenligner CO2-utslipp fra vegtrafikken for alternativ vest og alternativ øst, med en vurdering av hvordan dette påvirker klimagassutslipp fra Trøndelag.

Fylkesdirektøren bes også legge fram en støykart som viser hvor mange hus som får støy over tillatt grense for støy fra vegtrafikk for alternativ vest og for alternativ øst, med et kostnadsoverslag for støytiltak for de to alternativene.»

Med bakgrunn i ovennevnte vedtak gjorde Fylkesdirektøren et tilleggsoppdrag til Aas-Jakobsen for å sikre nødvendig faglig utredning, samtidig som det ble gjort avklaring med Kystverket om plassering av pilarer i sundet for alternativ øst. Med basis i dette vil Fylkesdirektøren med denne saken svare ut de spørsmål som ble løftet i vedtaket ved forrige behandling av saken, samt gi sine vurderinger til betydningen av tilleggsopplysningene som er fremkommet.

Faktiske opplysninger:

For de samlede og mer overordnede alternativsvurdering knyttet plassering for brukryssing henvises til den omtalte FU sak 250/21 med vedlegg.

Nedenfor behandles primært faktiske forhold knyttet de nye vurderingene.

Pilarplassering og økonomi for alternativ øst

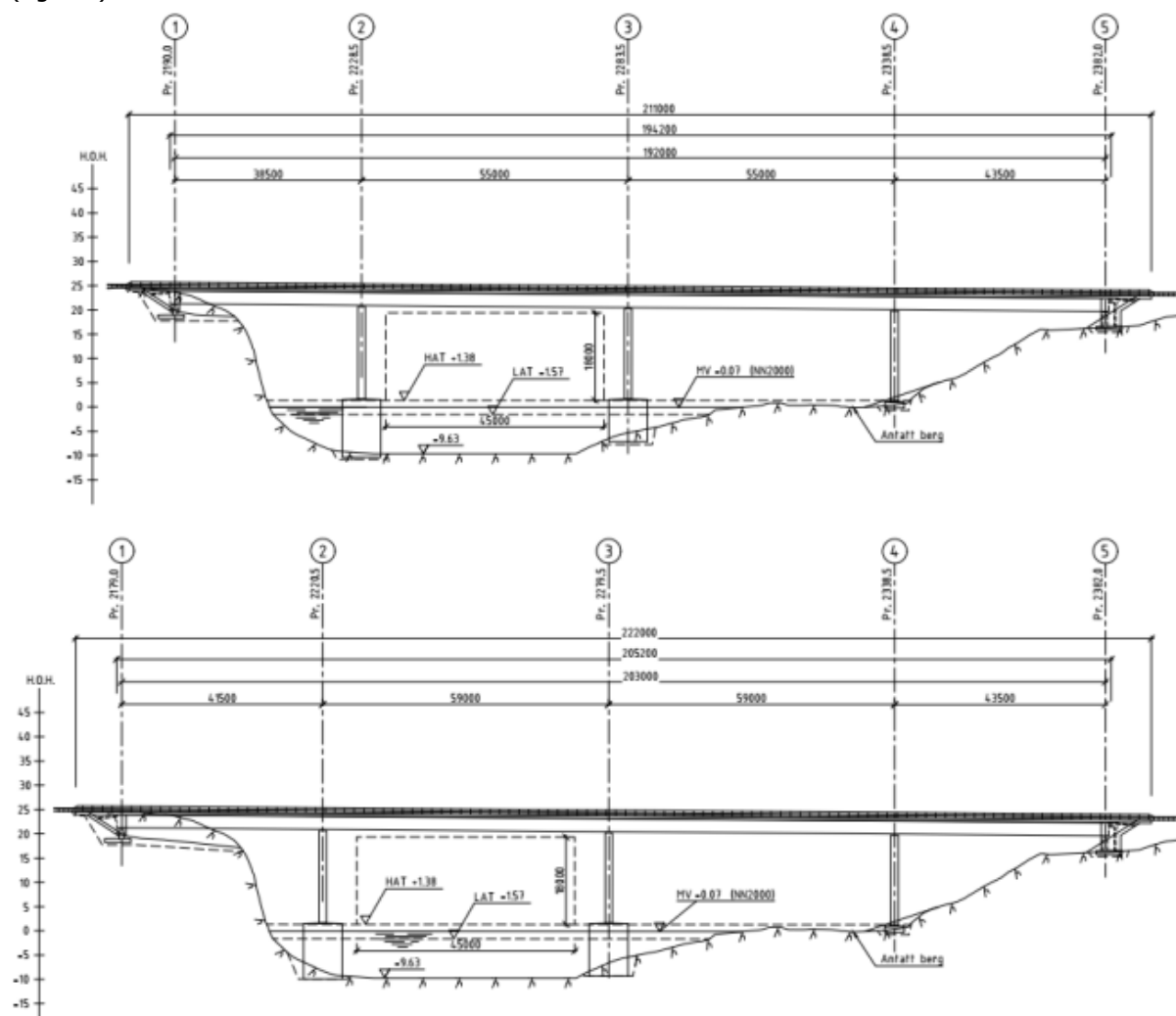
Trøndelag fylkeskommune Tröndelagen fylkhkentjielte

På Fylkesdirektørens forespørsel knyttet til pilarplassering for alternativ øst er det avholdt møte med Kystverket den 07.01.2022. I skriftlig tilbakemelding av 11.01.2022 (vedlegg 3) har Kystverket tydeliggjort sin posisjon i form av følgende uttalelse:

«Kystverket kan tilrå å gå videre med en samvirkebruonstruksjon dersom viste undervannsfundament og søyle (akse 2) justeres minimum 8m mot sør. Alternativt gå videre med bruvarianten som fulgte reguleringsplanen til høring.»

Videre har Kystverket presisert at det vil være akseptabelt for dem hvis pilar i akse 3 også flyttes tilsvarende mot sør.

Tilrådingen fra Kystverkets får konsekvenser for brulengde og spennlengder. Landkar i akse 5 er å betrakte som fastlåst, hvorfor det anbefales at spennvidden for de to største spennene økes fra 55 m til 59 m (mellom akse 2 – 3 og 3 - 4). Dette vil imidlertid medføre at sidespenn mot sør bør økes med 3 m fra 38,5 til 41,5 m for å få et fornuftig forhold mellom side- og hovedspenn som er viktig for hvordan brua bærer lastene. Samlet sett gir disse endringene en økning i brulengde på 11 m (figur 1).



Figur 1. Brulengde med pilarplassering (opprinnelig øverst; nederst justert iht. tilråding fra Kystverket)

Kostnadsøkningen for justert samvirkebru alternativ øst som oppfyller tilrådingen fra Kystverket og dermed har en lengdeøkning på ca. 11 meter er kalkulert til **7,8 mill. kr inkl. mva.**

Det er da lagt til grunn samme brupriser og påslag som angitt i kostnadsoverslaget for opprinnelig løsning.

Sammenligning av CO2-utslipp fra vegtrafikken for alternativ vest og øst, samt vurdert påvirkning av klimagassutslipp fra Trööndelag.

Klimagassutslipp i byggefasen:

Materialmengder som legges til grunn ved beregning av klimagassutslipp i byggefasen anslås sjablong-basert i programmet EFFEKT for ulike vegelementer, betongbru, stålbru etc. Dette er da basert på bl.a. vegstandard, breddedata og lengder. I beregningene inngår også utslipp fra anleggsmaskiner og transport av fjell- og jordmasser, samt utslipp ved beslag av myr, skog og jordbruksareal. Kalkulerte mengder og knyttet utslipp fremgår av tabell 1.

Tabell 1. Klimagassutslipp i byggefasen (inkl. materialproduksjon og arealbeslag)

| | Mengdegrunnlag | | Klimagassutslipp (tonn CO2-ekvivalenter) | | |
|----------------------------|-----------------|----------------|---|----------------|---------------------------------------|
| | Alternativ vest | Alternativ øst | Alternativ vest | Alternativ øst | Besparelse ved alt. vest vs. alt. øst |
| Materialer | | | | | |
| Asfalt | tonn 614 | 359 | 48 | 28 | -20 |
| Pukk | tonn 9 293 | 4 505 | 65 | 32 | -34 |
| Asfaltert grus | tonn 992 | 481 | 52 | 25 | -27 |
| Fuktisolering | m2 2 671 | 2 056 | 1 | 0 | 0 |
| Stål m/ resirk | tonn 82 | 63 | 161 | 124 | -37 |
| Stål u/ resirk | tonn 66 | 666 | 196 | 1 981 | 1 786 |
| Betong | m3 3 240 | 1 024 | 1 147 | 362 | -785 |
| Armert betong | tonn 814 | 398 | 160 | 78 | -82 |
| Armeringsstål | tonn 512 | 197 | 598 | 230 | -368 |
| Sprengstoff | kg 5 757 | 6 944 | 15 | 19 | 3 |
| Plast PP | tonn 3 | 1 | 7 | 3 | -4 |
| XPS | tonn 418 | 321 | 1 649 | 1 269 | -380 |
| Forskaling | m3 625 | 109 | 66 | 12 | -55 |
| Massetransport | m3 7 500 | 7 350 | 13 | 12 | 0 |
| Diesel anleggsmaskin | liter 107 044 | 60 612 | 286 | 162 | -124 |
| Arealbeslag skog | m2 - | - | | | 0 |
| Arealbeslag jordbruksareal | m2 1 400 | - | 55 | | -55 |
| Arealbeslag myr | m2 - | - | | | 0 |
| Sum | | | 4 518 | 4 338 | -180 |

Det er generelt små forskjeller mellom alternativ vest og øst når det gjelder klimagassutslipp i byggefasen, men beregningene viser dog størst utslipp for alternativ vest med en differanse på ca. 180 tonn CO2-ekvivalenter.

Klimagassutslipp ved drift og vedlikehold:

Det er kun små forskjeller mellom alternativene når det gjelder klimagassutslipp ved drift og vedlikehold.

Klimagassutslipp fra transport:

Ved beregning av utslipp fra kjøretøy etter åpning av anlegget, tar programmet hensyn til stigning, kurvatur, hastighet og trafikkavvikling, samt prognoser for kjøretøyteknologi og trafikkutvikling for

Trøndelag fylkeskommune
Tröndelagen fylkhkentjielte

lette og tunge kjøretøy i Trøndelag. Beregningsmodellen omfatter eksisterende vegger (figur 2) i tillegg til de nye vegløsninger.



Figur 2. Eksisterende vegger som inngår i beregningsmodellen er vist med blått.

Drivstofforbruk og utslipp i åpningsåret fremgår av tabell 2, mens totalen for analyseperioden 2026-2065 er vist i tabell 3.

Alternativ øst gir tilnærmet samme klimagassutslipp fra transport som dagens bruløsning.

Alternativ vest gir kortere kjøreveg for trafikk til vestre del av Ulvøya og en reduksjon i totalt trafikkarbeid og drivstofforbruk.

Alternativ vest gir derfor en reduksjon i klimagassutslipp fra transport på ca. 140 tonn CO₂-ekvivalent i åpningsåret, sammenlignet med alternativ øst (tabell 2).

Tabell 2. Klimagassutslipp fra transport i åpningsåret

| Drivstofftype | Drivstofforbruk (1000 liter) | | | Klimagassutslipp (tonn CO ₂ -ekvivalenter) | | | Besparelse ved alt. vest vs. alt. øst |
|------------------|---------------------------------|--------------------|-------------------|--|--------------------|-------------------|---|
| | Dagens bruløsning | Endring | | Dagens bruløsning | Endring | | |
| | | Alternativ vest | Alternativ øst | | Alternativ vest | Alternativ øst | |
| Bensin | 11 | -6 | 0 | 25 | -13 | 0 | -13 |
| Diesel personbil | 17 | -9 | 0 | 45 | -24 | 1 | -24 |
| Diesel tung bil | 67 | -40 | 1 | 162 | -98 | 2 | -100 |
| Sum | 94 | -55 | 1 | 232 | -135 | 3 | -138 |

Utover i analyseperioden forutsettes økende trafikk og en senere overgang til nullutslippskjøretøy for tunge kjøretøy enn for lette biler. Totalt i analyseperioden (2026-2065) viser beregningene en reduksjon i transportutslipp på ca. 4200 tonn CO₂-ekvivalenter, tilsvarende ca. 7 mill. kr i favør av alternativ vest sammenlignet med alternativ øst (tabell 3). Denne effekt er inkludert i de opprinnelige kalkulasjoner knyttet prissatte virkninger.

Tabell 3. Klimagassutslipp fra transport i perioden 2026-2065

Trøndelag fylkeskommune
Tröndelagen fylhkentjielte

| Drivstofftype | Drivstoffforbruk (1000 liter) | | | Klimagassutslipp (tonn CO2-ekvivalenter) | | | |
|------------------|----------------------------------|--------------------|-------------------|---|--------------------|-------------------|---|
| | Dagens bruløsning | Endring | | Dagens bruløsning | Endring | | Besparelse ved alt. vest vs. alt. øst |
| | | Alternativ vest | Alternativ øst | | Alternativ vest | Alternativ øst | |
| Bensin | 185 | -93 | -3 | 436 | -219 | -7 | -212 |
| Diesel personbil | 299 | -157 | 4 | 801 | -421 | 12 | -433 |
| Diesel tung bil | 2 361 | -1 428 | 36 | 5 732 | -3 467 | 87 | -3 554 |
| Sum | 2 845 | -1 678 | 37 | 6 970 | -4 107 | 92 | -4 199 |

Klimagassutslipp totalt for alle livsløpsfaser:

Totalt gjennom livsløpet viser beregningene at alternativ øst gir høyest utslipp av klimagasser, med en differanse på ca. 4000 tonn CO2-ekvivalenter sammenlignet med alternativ vest (tabell 4).

Tabell 4. Klimagassutslipp totalt for alle livsløpsfaser (tonn CO2-ekvivalenter)

| | Dagens bruløsning | Endring | | Besparelse ved alt. vest vs. alt. øst |
|---|----------------------|--------------------|-------------------|---|
| | | Alternativ vest | Alternativ øst | |
| Byggefase inkl. materialproduksjon og arealbeslag | - | 4 518 | 4 338 | 180 |
| Drift og vedlikehold 40 år | - | - | - | - |
| Transport 40 år | 6 970 | -4 107 | 92 | -4 199 |
| Sum | - | 411 | 4 430 | -4 019 |

Klimagassutslipp i Trøndelag samt påvirkning av alternativvalg:

Det er med ref. til vedtak i FU sak 250/21 gjort en enkel sammenligning mellom klimagassutslipp for alternativene og det samlede klimagassutslipp i Trøndelag.

Utslippsstatistikk fra Miljødirektoratet viser totale utslipp i Trøndelag på ca. 2,9 mill. tonn CO2-ekvivalenter i 2019, hvorav 527.000 tonn er fra vegtransport (tabell 5).

Utslippsbesparelsen på rundt 4000 tonn CO2-ekvivalenter totalt i analyseperioden (2026-2065) ved å velge alternativ vest framfor alternativ øst, utgjør dermed 0,14 % av de totale utslippene i Trøndelag for et enkelt år.

Sagt på annen måte, utgjør den årlige utslippsbesparelsen på 140 tonn CO2-ekvivalenter ved å velge alternativ vest framfor alternativ øst, 0,005 % av de totale utslippene i Trøndelag ett år, eller 0,026 % av de årlige utslippene fra vegtransport i Trøndelag.

Tabell 5. Klimagassutslipp i Trøndelag 2019 (tonn CO2-ekvivalenter)

| | |
|------------------------------------|------------------|
| Personbiler | 247 254 |
| Varebiler | 55 920 |
| Tunge kjøretøy | 189 735 |
| Busser | 33 659 |
| Vegtransport totalt | 526 568 |
| Totalt, alle utslippskilder | 2 909 744 |

CO2-kostnader i kost-nytteanalysen (jf. oppdragsrapporten med vedlegg):

Trøndelag fylkeskommune Tröndelagen fylhkentjielte

I nytte-kostnadsanalysen inngår CO2-kostnader for utslipp fra anleggstransport og fra transport i 40 år etter åpning, samt utslipp fra beslag av myr etc. Dette utgjør som tidligere omtalt totalt 7 mill. kr. totalt i analyseperioden.

I tillegg inngår drivstoffavgift som kostnader for trafikantene og inntekter til staten i kalkulasjon for prissatte virkninger. For byggematerialer forutsettes at CO2-avgifter inngår i byggekostnadene, og derfor beregnes ikke CO2-kostnader i tillegg da det ville gitt dobbelttelling.

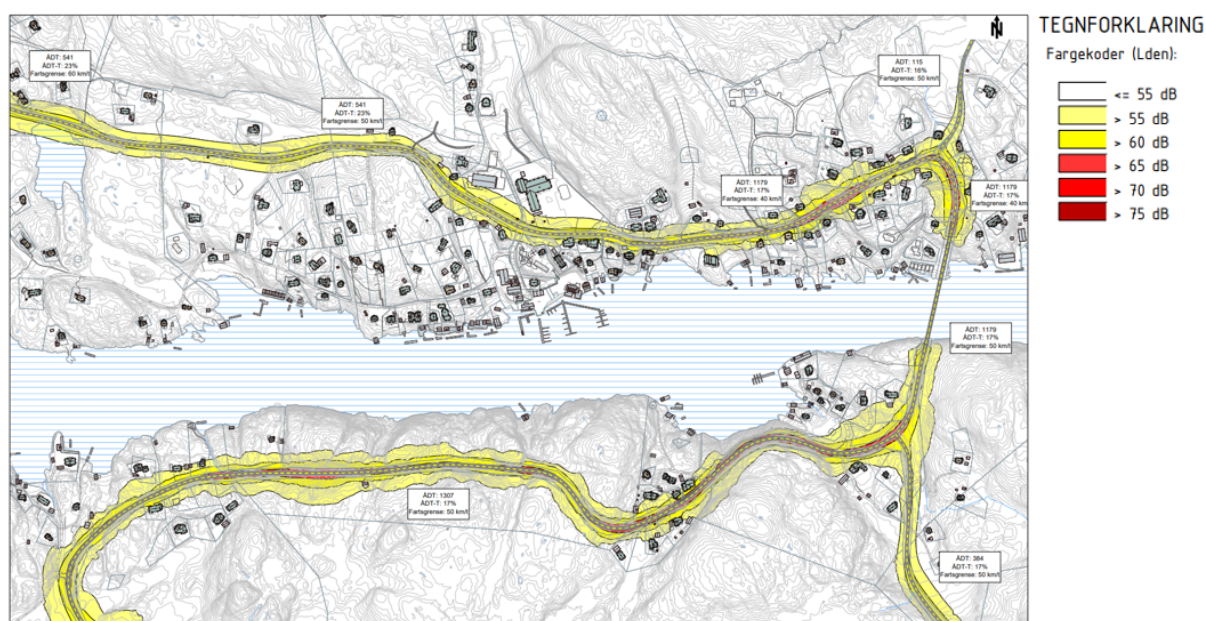
Støykart samt kostnadsoverslag for støytiltak

Som utgangspunkt for støyberegningene er det benyttet skiltet hastighet på eksisterende veger, hvorfor alternativ øst er beregnet med 50 km/t på ny veg, mens alternativ vest er vurdert med både 60 km/t og 50 km/t. Beregningene viser imidlertid at det ikke er forskjell mellom antall støyutsatte i alternativ vest om det beregnes ut fra henholdsvis 50 km/t eller 60 km/t. Det er derfor kun vist resultater for 60 km/t.

Trafikktall er hentet fra tellinger i EFFEKT-beregningen med supplement fra vegkart.no/NVDB.

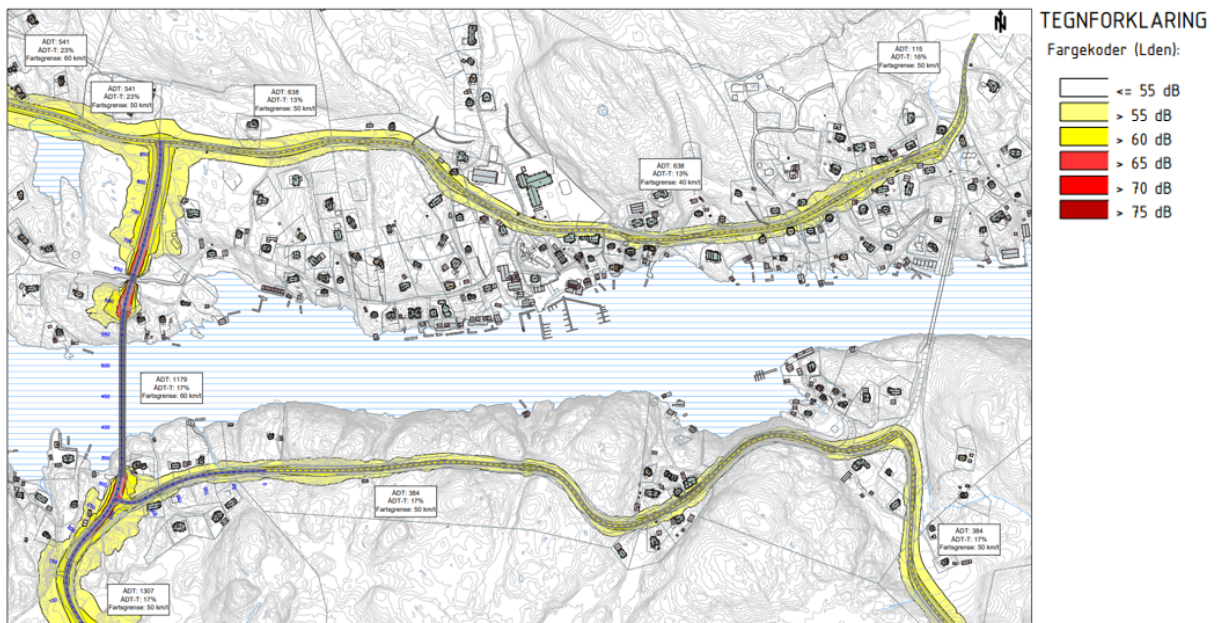
Trafikktall er framskrevet til 2040 iht. fylkesvise framskrivinger.

Det er herunder vist støykart for henholdsvis dagens situasjon, for alternativ vest og øst, samt støykart for alternativ vest og øst som angir endringer i støysituasjonen

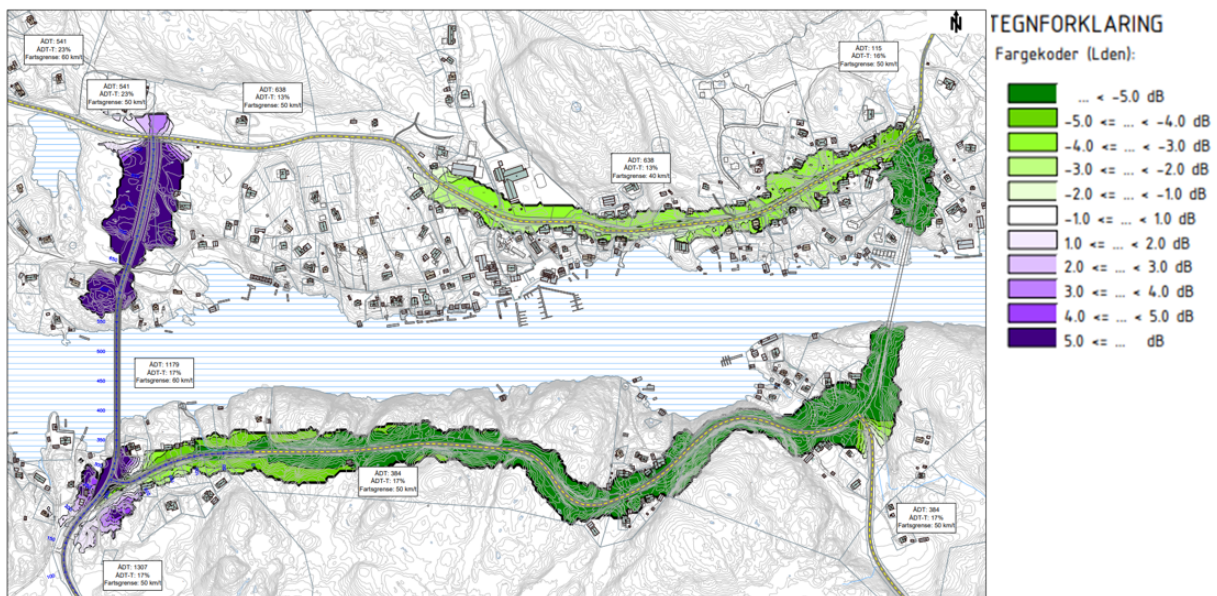


Figur 3. Støykart for dagens situasjon

Trøndelag fylkeskommune
Trøndelagen fylkhentjielte

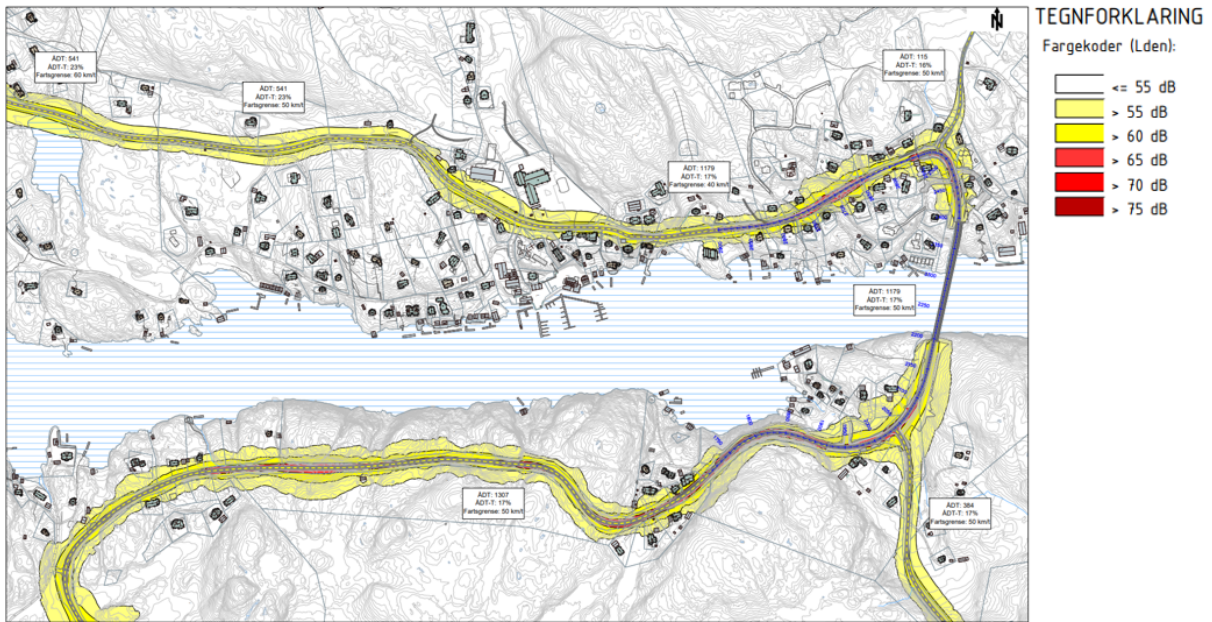


Figur 4. Støykart for alternativ vest

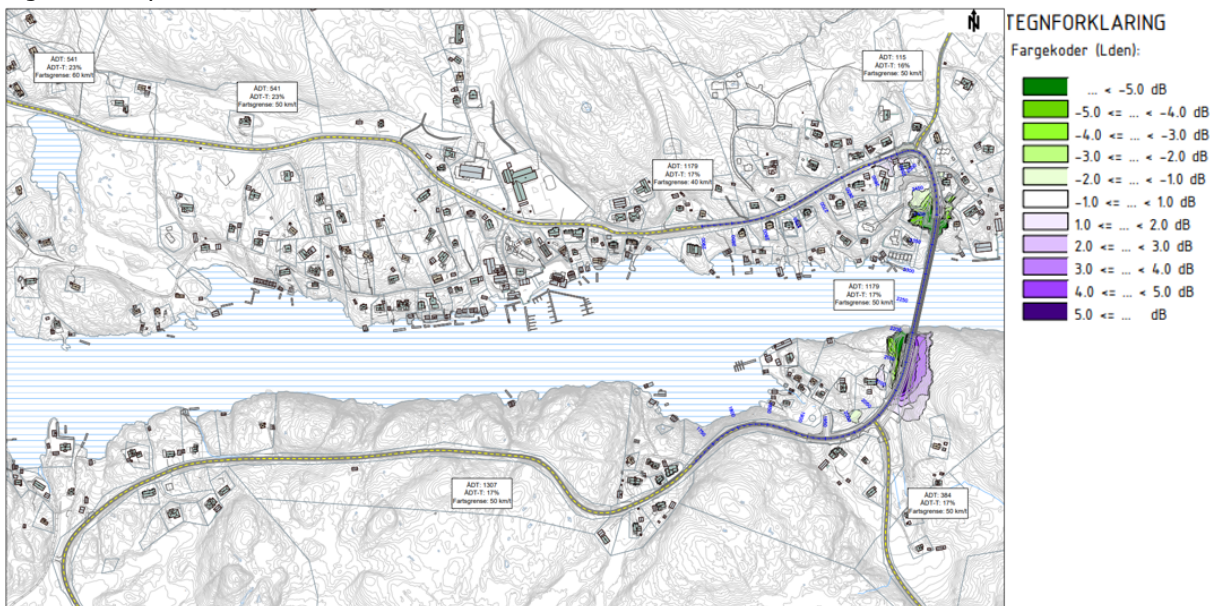


Figur 5. Støykart for endringer alternativ vest

Trøndelag fylkeskommune
Tröndelagen fylkhentjielte



Figur 6. Støykart for alternativ øst



Figur 7. Støykart for endringer ved alternativ øst

Oppsummering støy

Beregninger viser at alternativ øst gir stort sett samme støysituasjon som i dag, mens alternativ vest gir en betydelig reduksjon i antall boliger og fritidsboliger i gul støysone.

Det er ingen bygg i rød støysone ($L_{den} > 65\text{ dB}$) i noen av alternativene.

Den største endringen ligger i sentrum langs Ulvøyvegen og skyldes reduksjon av ÅDT på eksisterende veg ved alternativ vest.

Trøndelag fylkeskommune
Tröndelagen fylhkentjielte

I alternativ øst vil støyutsatte boligene hovedsakelig oppleve en endring i støysituasjonen på mellom 0-1 dB. Alternativ øst anses som en endring og utbedring av eksisterende anlegg og ikke som et nytt anlegg.

Boliger som er utsatt for støy over grenseverdi fra den nye veg/bruen bør imidlertid vurderes for tiltak, enten langs veg eller lokale tiltak.

Støyutsatte bygg som bli liggende langs ny gang- og sykkelveg, men hvor vegen ikke utbedres, og som ikke får en endring i støysituasjonen sammenlignet med dagens situasjon, trenger ikke vurderes for avbøtende tiltak.

Tabell 5. Antall støyømfintlige bygninger

| | Støyømfintlige bygninger | | | | | |
|-------------------------|------------------------------------|--------------|------------|------------------------------|--------------|------------|
| | Gul støysone 55 < Lden <= 65 dB | | | Rød støysone Lden > 65 dB | | |
| | Bolig | Fritidsbolig | Skole/bhg. | Bolig | Fritidsbolig | Skole/bhg. |
| 0-alternativ | 31 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Alternativ vest 60 km/t | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Alternativ øst | 31 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Kostnad:

For alternativ vest blir to bygg utsatt fra ny veg, men disse har lave nivåer som sannsynligvis ikke medfører behov for lokale tiltak.

For alternativ øst blir 3-4 bygg utsatt fra ny veg. Her er det imidlertid også lave nivåer, men ett hus har kanskje behov for noen få tiltak, avhenger av planløsning, vinduer etc.

Kostnader for slike tiltak for et bygg vil anslagsvis ligge rundt **kr 250 000,- inkl. mva.**

Økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen:

Etablering av ny Knarrlagsund bru er et rent fylkeskommunalt prosjekt, uten noen form for med- eller brukerfinansiering. Prosjektkostnad må i sin helhet finansieres av Trøndelag fylkeskommune.

For fylkeskommunen med en situasjon hvor det eksisterer ganske begrensede investeringsressurser, må vest alternativet med dets høyere kostnad antas tilsvarende å begrense fylkeskommunens muligheter til å håndtere andre presserende investeringer innen fylkesvegnettet.

Drøftinger:

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte

Gjelde utredning vurderes som et godt og opplysende supplement til oppdragsrapporten, men gir ikke på det faktuelle anledning til vesentlige endring i de overordnede vurderinger knyttet valg av alternativ. Fylkesdirektøren vurderer på linje med tidligere at det ligger solid faglig utredningsarbeid bak hovedrapporten samt gjeldende tilleggsopplysninger.

Med tanke på forskjell i utslipp av klimagasser for alternative, samt relativering til utslipp i Trøndelag er det en vanskelig avveining hvilken vekt dette skal tillegges. Trøndelag fylkeskommune er på ulik vis forpliktet til å vektlegge reduksjon i klimagasser, men samtidig må også andre perspektiver enn dette ivaretas.

Kost knyttet forskjell i utslipp av klimagass er allerede innkalkulert i prissatte virkninger.

For støy er det liten økonomisk forskjell på alternativene, men det kan konkluderes med at alternativ vest er mest gunstig med tanke på antall av boliger som påvirkes av støy.

Det er ved opprinnelige utredning lagt til grunn i FU sak 250/21 beregnet at alternativ vest koste ca. 45 mill. kr mer enn alternativ øst.

Med gjeldende tilbakemelding fra Kystverket og de økte kostnad på 7,8 mill. kr som nødvendig tilpasning påføre alternativet øst, minskes denne differanse til rundt 37 mill.kr.

Tidligere utredninger beregner at alternativet i vest vil ha kr. 237 mill. høyere prissatt samfunnsnytte enn alternativet i øst, men at oppdragsrapporten samtidig viser at alternativet i vest kommer vesentlig dårligere ut innenfor de ikke prissatte konsekvensene. Disse ikke-prissatte tema kan representerer en usikkerhet for alternativ vest.

Det foreligger derfor gode argumenter for begge alternativene.

Med tanke på prissatt samfunnsnytte er dette på korrekt vis kalkulert for dette avgrensede prosjekt. I en større sammenheng, og med Fylkeskommunen i en situasjon med begrensede investeringsressurser, vil et dyrere alternativ imidlertid ha en konsekvens i form av at det potensielt er andre investeringstiltak på fylkesveinettet med stor samfunnsnytte som det i så fall ikke vil være rom for å gjennomføre. Altså har en større investeringskostnad for gjeldende prosjekt en konsekvens som Fylkeskommunen ut fra et større perspektiv ikke kan se bort fra.

Saken har naturlig nok stort fokus og engasjerer, også lokalt. Det har vært mye spørsmål og henvendelser fra flere interessenter. Synspunktene som fremkommer taler for begge alternativer. Det er for gjeldende sak henvendelser fra interessenter som er i vedlegg til saken, men samtidig er Fylkesdirektøren kjent med at henvendelser også er gått direkte til politisk nivå uten at administrasjonen er mottaker og derfor heller ikke mulig å ha dette i vedlegg til saken. Intensjonen har imidlertid vært å ivareta mest mulig lik behandling av interessenter i saken.

Spørsmål til saken fra interessenter søker Fylkesdirektøren alt primært å belyse gjennom saksfremlegg og knyttede utredninger, slik alle har tilgang til samme opplysninger og slik Fylkesutvalget gjør sine vurderinger og vedtak på et godt opplyst grunnlag.

Fylkesdirektøren ønsker å være tydelig på, at utredninger og vurderinger skjer med basis i dagens situasjon, kjente faktorer og framskrivning av utvikling ut fra gjeldende prinsipper og normer for dette. Fylkesdirektøren har ikke gått nærmere inn i vurderinger av mer spekulativ karakter. Fylkesdirektøren er av den oppfatning at det med gjeldende utredning og sak jf. FU sak 250/21, er utført en likeverdig utredning av alternativene for plassering av ny Knarrlagsund bru henholdsvis øst og vest i sundet.

Fylkesdirektörens konklusjon:

Beslutningsgrunnlaget peker ikke klart ut ett av alternativene som det mest fordelaktige og det foreligger gode argumenter for begge.

Fylkesdirektören må med en krevende økonomisk situasjon for fylkeskommunen også vektlegge investeringskostnaden. Dette ut fra et perspektiv om å ha mulighet til å ivareta andre investeringsforpliktelser innen fylkesvegnettet.

Fylkesdirektören anbefaler med dette ut fra en samlet vurdering å legge alternativ øst med samvirkebru til grunn for videre planlegging av ny bru over Knarrlagsundet. Forutsetningene om føringsbredde og tilrettelegging for myke trafikanter som følger av Fylkesutvalgets vedtak i sak 104/21 legges til grunn.

Fylkesdirektören vektlegger å videreföre en tett dialog med Hitra kommune om reguleringsplan for prosjektet.