

Planprogram

Kommunedelplan for fastlandsforbindelse Smøla og Aure kommuner

Høringsutgave



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Aure og Smøla kommuner
 Tittel på rapport: Planprogram
 Oppdragsnavn: Kommunedelplan for fastlandsforbindelse Aure og Smøla
 Oppdragsnummer: 653139-01
 Utarbeidet av: Irene Dyrnes Rokstad, Ingrid Sæther
 Oppdragsleder: Henning Myrland

Kort sammendrag

Planprogrammet er det første steget i planprosessen for kommunedelplanen for fastlandsforbindelse mellom Smøla og Aure. Planprogrammet omtaler bakgrunnen for planarbeidet, planområdet samt mål og føringer for arbeidet. Videre beskrives arbeidet med alternativer og silingsprosess, og arbeidet med konsekvensutredning og kommunedelplanen. Til slutt informeres det planprosessen, medvirkning og framdrift.

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
01	29. mai. 2026	Planprogram til førstegangsbehandling	IDR, IS	HM

1.	Bakgrunn for planarbeidet	4
1.1.	Om prosjektet	4
1.2.	Historikk	4
1.3.	Samfunns mål og effektmål	5
1.4.	Organisering av planarbeidet	6
1.5.	Tidligere prosess og planarbeid	7
1.6.	Plannivå	7
1.7.	Planprogrammet	7
2.	Planområdet	8
2.1.	Avgrensning av planområdet	8
2.2.	Spesielle forhold innenfor plan- og influensområdet	9
3.	Mål og føringer for arbeidet	14
3.1.	Globale føringer	14
3.2.	Overordnede planer og føringer	14
3.3.	Andre planer og føringer	16
3.4.	Verneområder	17
3.5.	Kommunale planer og føringer	18
4.	Alternativer og silingsprosess	19
4.1.	Undersøkte veitraséer 2023-2024	19
4.2.	Alternativer til silingsprosess	21
4.3.	Metode for siling	30
4.4.	Silingskriterier	32
5.	Konsekvensutredningen	33
5.1.	Krav om konsekvensutredning	33
5.2.	Metode	33
5.3.	Nullalternativet	33
5.4.	Prissatte konsekvenser	34
5.5.	Ikke-prissatte konsekvenser (klima- og miljøtema)	34
5.6.	Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av måloppnåelse	35
5.7.	Anbefaling av valgt linje	35
5.8.	Tema som skal beskrives eller konsekvensutredes	36

5.9. Risiko- og sårbarhet	37
6. Forslag til kommunedelplan	38
6.1. Teknisk grunnlag	38
6.2. Plandokumenter	38
7. Planprosess, medvirkning og framdrift	40
7.1. Informasjon og medvirkning	40
7.2. Varsel om oppstart av planarbeid og planprogram til offentlig ettersyn	40
7.3. Fremdrift	41
8. Kilder	42

1. Bakgrunn for planarbeidet

1.1. Om prosjektet

Smøla og Aure kommuner ønsker å legge til rette for fastlandsforbindelse mellom Aure og Smøla. Fastlandsforbindelsen skal bygges som en undersjøisk tunnel med tilhørende ny vei i dagen, som skal knyttes til det øvrige veinettet i kommunene. Målet er å erstatte dagens fergeforbindelse over Edøyfjorden og skape mer robuste, forutsigbare og sammenhengende transportmuligheter for innbyggere, næringsliv og offentlige tjenester – i et område der reiser i dag er avhengig av ferger med tilhørende sårbarhet for vær, kapasitet og rutetider.



Figur 1-1 Undersøkte vegtraseer i 2023: Alternativ sør, midt og nord. Kilde: Rambøll 2023.

Prosjektet har allerede vært gjenstand for flere utredninger, særlig knyttet til teknisk gjennomførbarhet med tanke på tunnel og geologiske forhold i fjorden. Nå skal prosjektet løftes inn i en formell planprosess etter plan- og bygningsloven, med planprogram, konsekvensutredning og utarbeidelse av kommunedelplan, slik at kommunene får et helhetlig og etterprøvbart beslutningsgrunnlag for valg av løsning og videre plan- og finansieringsarbeid.

1.2. Historikk

I 2005 vedtok kommunene å utforske muligheten for en fastlandsforbindelse. Asplan Viak gjennomførte en mulighetsstudie i 2008, med mål om å forkorte reisetiden til Kristiansund og Trondheim. En slik forbindelse ville gjøre ferjeforbindelsen overflødig. Studien vurderte ulike traséalternativer, kostnader avhengig av geografiske forhold, og tunnelbyggingsteknologi.

ViaNova analyserte trafikkpotensialet i 2018, og fant en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 900, men med usikkerhetsfaktorer. Veksten i havbruksnæringen og andre regionale veiltak kunne indikere høyere trafikk. Selvfinansiering var mulig, men krevde nye finansieringsmodeller.

I 2019 initierte Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap (NNBT) et prosjekt for en fergefri kystvei mellom Nordmøre og Trondheim, som inkluderte fjordkryssinger over Talgsjøen og Edøyfjorden. Prosjektet "Fergefritt nordre Nordmøre" søkte politisk og økonomisk støtte for et treårig forprosjekt. Møre og Romsdal fylkeskommune signaliserte kontinuerlig støtte til slike prosjekter for å skape nye bo- og arbeidsmarkeder. Samme år gjennomførte Samspleis AS en trafikkanalyse for Nordmøre og deler av Romsdal. Analyser viste en ÅDT på 300 over Edøyfjorden, høyere enn tidligere prognoser. Potensiell ÅDT uten bompenger var 900, og kunne øke til 1350 ved realisering av flere samband.

I 2022 utførte GeoPhysix akustisk grunnkartlegging ved Edøya, som var nødvendig for planlegging av en undersjøisk tunnel. Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap (NNBT) etterspurte i april 2022 en oversiktsstudie for tunnelkryssing av Edøyfjorden, inkludert kostnadsberegninger og tekniske detaljer. Oppdraget ble tildelt Rambøll og rapporten forelå i januar 2023. Rapporten ble oversendt fra NNBT til kommunene i mars 2023. Etter supplerende fjellkartlegginger ble det i 2024 utarbeidet et tilleggsnotat som så på flere aktuelle tunnelkryssinger i sør.

Utførte utredninger i prosjektet så langt:

- 1990: A.R. Reinertsen - Vurdering av undersjøisk vegtunnel: Kr. sund - Tustna
- 2008: Asplan Viak - Mulighetsstudie - Fastlandsforbindelse for Smøla
- 2014: Norconsult - Samfunnsøkonomiske beregninger (FV 680 Ferjefri Talgsjø)
- 2019: Vianova - Trafikkanalyse Talgsjøen
- 2023: Rambøll - Ferjefri veg til Smøla (rapport)
- 2023: Nordre Nordmøre Bru- og tunnelselskap - Behovsanalyse Edøyfjorden - grunnlag for vurdering ihht. regelverk for selvfinansierende prosjekter
- 2024: Rambøll - Tilleggsnotat til ferjefri veg til Smøla (notat)

1.3. Samfunns mål og effektmål

Samfunnsmålene for prosjektet er langsiktige, overordnede og begrunner hvorfor prosjektet er viktig for regionen. Det er definert følgende samfunns mål for prosjektet:

1) Styrke Smøla og Aure som del av et felles, robust bo- og arbeidsmarked på Nordmøre

Fastlandsforbindelsen skal bidra til bedre integrasjon mellom Smøla og fastlandet, slik at innbyggere og næringsliv får tilgang til et større og mer robust arbeids- og tjenestemarked.

2) Bidra til langsiktig næringsutvikling og verdiskaping i kyst- og øysamfunn

Prosjektet skal legge til rette for konkurransedyktige rammevilkår for eksisterende og framtidig næringsliv, særlig innen havbruk, sjømat og øvrig kystnæring.

3) Sikre bærekraftig utvikling med hensyn til miljø, natur og lokalsamfunn

Fastlandsforbindelsen skal bidra til samfunnsutvikling uten uakseptable konsekvenser for miljø, kultur, natur og lokalsamfunn.

Effektmålene er målbare og mer kort- til mellomlangsigtede, og skal brukes direkte i silings- og alternativvurderinger. Det er definert følgende samfunns mål for prosjektet:

1) Redusere reisetid og øke forutsigbarhet mellom Smøla og fastlandet

Fastlandsforbindelsen skal:

- erstatte dagens fergeforbindelse over Edøyfjorden
- redusere samlet reisetid og ventetid
- gi helårs forutsigbar transport uavhengig av vær og rutetider

2) Øke tilgjengelighet til arbeidsplasser, tjenester og samfunnsfunksjoner

Fastlandsforbindelsen skal:

- gjøre dagpendling realistisk for flere
- forbedre tilgjengelighet til videregående skole, helse- og servicetilbud
- styrke rekrutteringsgrunnlaget for både offentlig og privat sektor

3) Realisere en teknisk gjennomførbar løsning med akseptabel kostnad og risiko

Fastlandsforbindelsen skal:

- være teknisk realiserbar innenfor gjeldende krav og normaler (evt. identifiserte fravik)
- ha et kostnads- og risikonivå som står i rimelig forhold til forventet samfunnsnytte
- kunne planlegges og gjennomføres innenfor plan- og regelverk uten uakseptabel reguleringsrisiko

1.4. Organisering av planarbeidet

Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap AS (NNBT), som er et selskap eid av Smøla, Aure og Kristiansund kommuner, har formål å realisere bru og tunnelprosjekter på nordre Nordmøre. NNBT administrerer kontrakt med plankonsulentene på vegne av kommunene, som er forslagsstillere og planmyndighet i arbeidet. Kommunestyrene i Smøla og Aure vedtar oppstart av planarbeidet, høringer og endelig godkjenning av kommunedelplanen.

Asplan Viak er engasjert som plankonsulent for å utføre arbeidet med planforslag og konsekvensutredning. Henning Myrland er oppdragsleder for Asplan Viak.

Tabell 1 Kontaktpersoner i prosjektet og i kommunene

Kontaktperson	Rolle	Organisasjon	Kontaktinfo
Olav Ellevset	Daglig leder	Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap AS	post@nn-bt.no Tlf: 952 19 459
Henning Myrland	Oppdragsleder	Asplan Viak	henning.myrland@asplanviak.no Tlf: 458 08 144
Tom Reidar Høibjerg	Leder Bygg og forvaltning	Smøla kommune	tom.hoibjerg@smola.kommune.no Tlf: 908 18 909
Bernt-Olav Simonsen	Seniorrådgiver Plan og drift	Aure kommune	bernt-olav.simonsen@aure.kommune.no Tlf: 905 00 878

1.5. Tidligere prosess og planarbeid

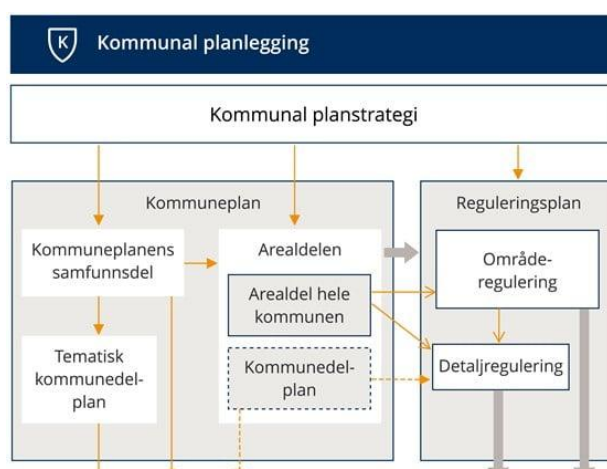
Behovsanalyse for Edøyfjorden ble godkjent i Samferdselsutvalget den 26.09.23 og markerer den første fasen i fylkeskommunens prosedyre for selvfinansierende prosjekt. Denne dannet grunnlaget for å gå videre med arbeid med kommunedelplan.

Den 14.02.24 (Smøla) og 05.03.24 (Aure) ble det gjort vedtak i kommunestyrene om å sette i gang kommunedelplanlegging for undersjøisk tunnel mellom Aure og Smøla med etablering av felles styringsgruppe og arbeidsutvalg og avtale med Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap for administrasjon med plankontrakten.

1.6. Plannivå

Plannivået for arbeidet vil være kommunedelplan. Denne vil erstatte gjeldende kommuneplaner for området i Smøla og Aure kommuner. Planen skal formelt behandles og vedtas i begge kommuner.

I en kommunedelplan fastsettes tunneltraseen på et overordnet og prinsipielt nivå. Linjeføringen viser hovedkorridoren og danner grunnlag for videre planlegging, mens den endelige utformingen og plasseringen av tunnelpåhugg detaljeres først i detaljreguleringsplanen. På reguleringsplannivå gjennomføres mer detaljerte vurderinger av blant annet geologi, konstruksjon, tekniske løsninger, rigg- og anleggsområder samt konsekvenser for omgivelser og gjennomføring.



Figur 1-2 Det kommunale plansystemet. Kilde: Regjeringen.no

1.7. Planprogrammet

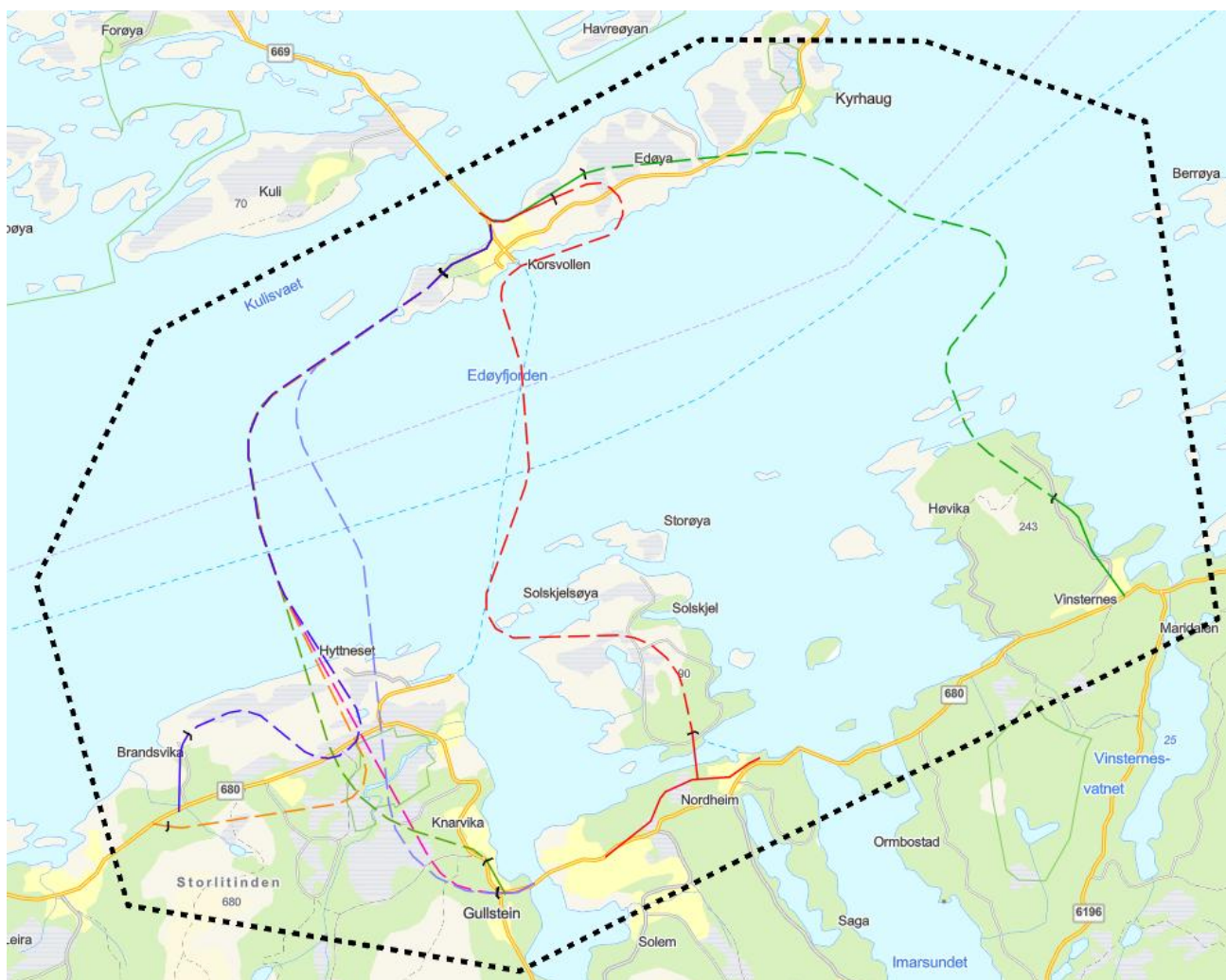
I samsvar med plan- og bygningsloven § 4-1 og § 11-13 skal det utarbeides planprogram for kommunedelplaner. Dette planprogrammet utgjør dermed det første steg i planprosessen for kommunedelplan for fastlandsforbindelse mellom Aure og Smøla. Planprogrammet beskriver hvordan kommunene legger opp planarbeidet og hvilke føringer som ligger til grunn for planarbeidet.

Planprogrammet redegjør for viktige tema, behov for utredning og hvordan det legges til rette for medvirkning. Planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn i minimum seks uker, før kommunestyrene i Smøla og Aure kan vedta fastsetting av planprogrammet.

2. Planområdet

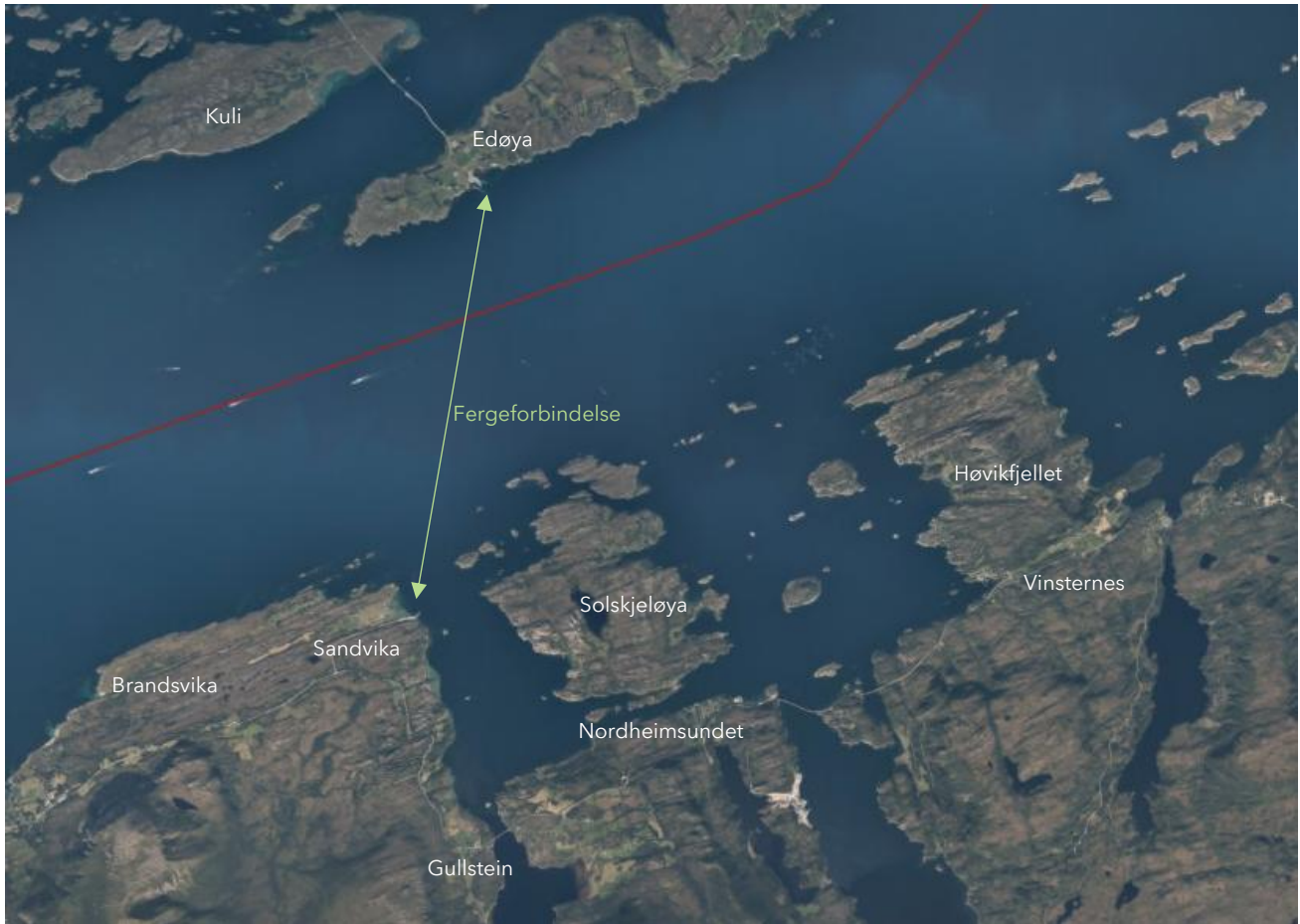
2.1. Avgrensning av planområdet

Kartet viser plangrense til varsel om oppstart (svart stiplet linje). De ulike alternativene som skal vurderes i innledende fase er vist med ulike farger. Disse er beskrevet nærmere i kapittel 4 om alternativer og silingsprosess.



Figur 2-1 Plangrense til varsel om oppstart. Alternativer for vegtraséer er vist med linjer i ulike farger. Svarte symboler mellom heltrukken og stiplet linje markerer overgang mellom tunnel og dagsone.

2.2. Spesielle forhold innenfor plan- og influensområdet

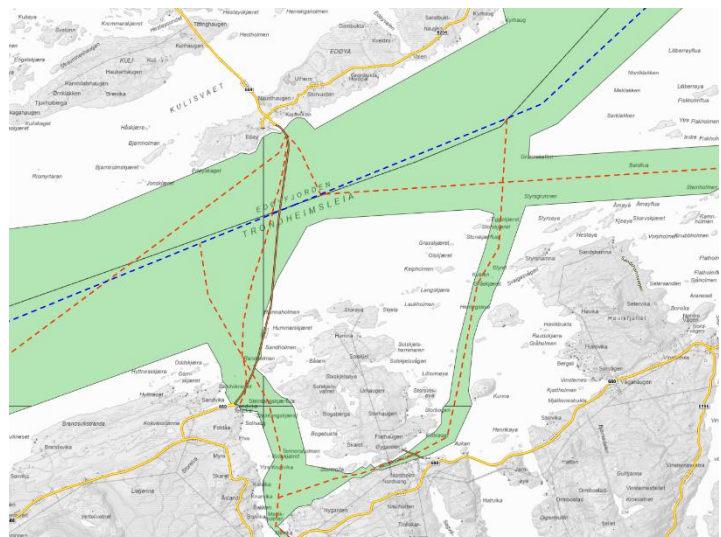


Figur 2-2 Oversiktskart over plan- og influensområdet. Kommunegrense vist med rød linje.

På tvers av Trondheimsleia og Edøyfjorden går fergesambandet Sandvika - Edøya, som knytter Smøla til fastlandskommunen Aure og øvrig veinett. Årsdøgntrafikken i 2025 er på 420 med 10% andel lange kjøretøy. Edøya har også anløp for hurtigbåt.

Trondheimsleia er ei sentral farleder som sikrer trygg og effektiv sjøtransport gjennom et skjermet kystlandskap. Leia har stor betydning for regional verdiskaping, med maritime næringer og transport av gods og passasjerer.

Leia fungerer som en viktig forbindelse mellom kystsamfunnene på Nordmøre og Trøndelag, med Trondheim og Kristiansund som sentrale knutepunkt.



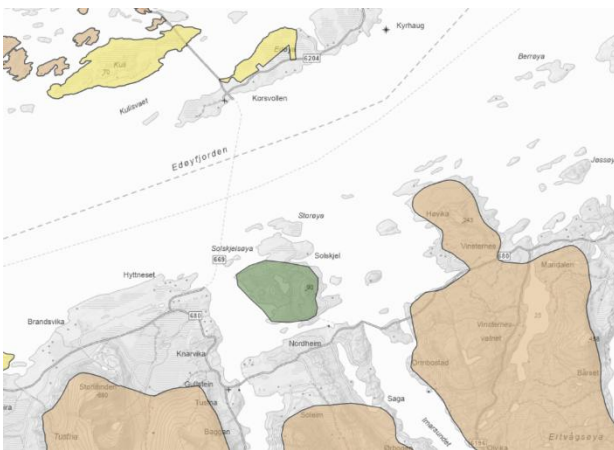
Figur 2-3 Vegnett og farleder i området. Gule linjer viser vegnett, brun linje er fergeforbindelsen Sandvika - Edøya. Grønn flate er farledsområde, hvor blå linje viser hovedled og rød linje er biled. Kilde: Kystverket



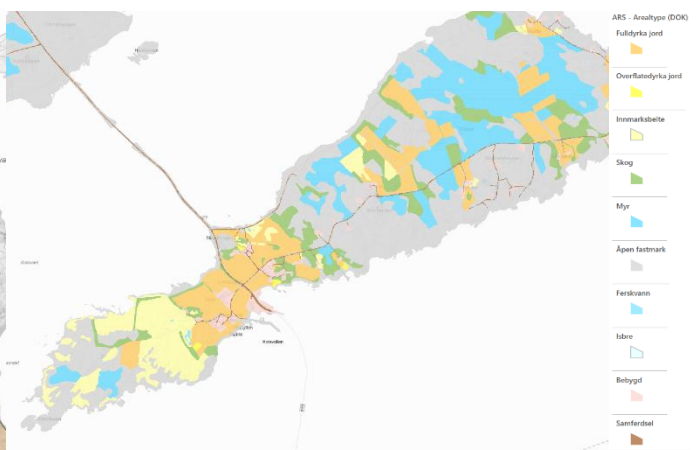
Figur 2-4 Oversikt over årstdøgntrafikk (ÅDT) og andel lange kjøretøy på vegnettet. Kilde: Vegkart.no

Arealbruk

På Edøya og ytre Aure er landbruket i hovedsak bestående av husdyrhold, med størst andel av sauehold der utmark og innmarksbeite brukes aktivt. Kartutsnittene under viser registrert beitebruk og arealressurskart for Edøya og ytre Aure. Edøya er relativt flatt og består i stor grad av fulldyrka jord, innmarksbeite, myr og åpen fastmark. Aure har mer terreng og fjell, og består i større grad av skog, men har også stor andel av åpen fastmark og myr i de nordlige områdene. Fulldyrka jord forekommer spredt.



Figur 2-5 Registrert beitebruk. Gule områder er sauelag, grønne er storfelag, og brune er blandingslag. Kilde: Nibio



Figur 2-6 Utsnitt fra AR5 på Edøya. Kilde: Nibio



Figur 2-7 Utsnitt fra AR5 på ytre Aure. Kilde: Nibio

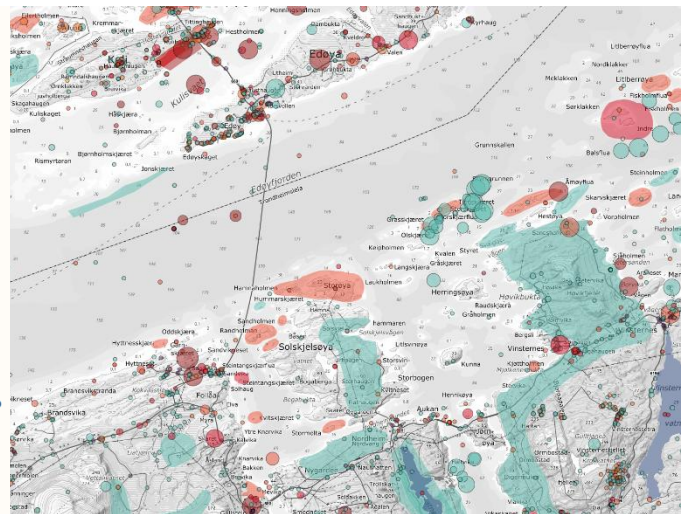
Naturmangfold

Smøla og Aure har et rikt naturmangfold. Det er variert natur med både fjell, skog og kyst, som gir høy biologisk variasjon og gode leveområder for mange arter.

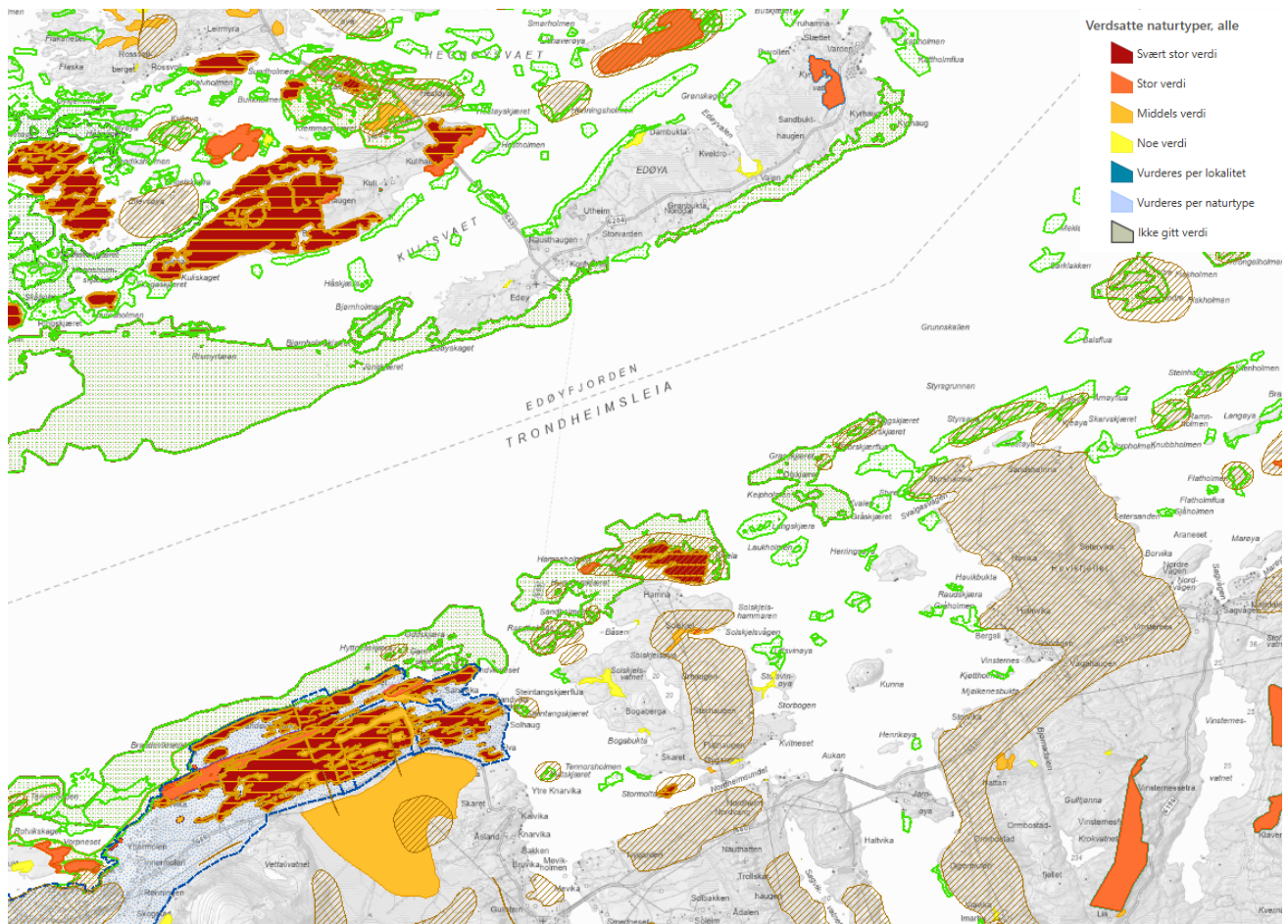
Innenfor planområdet er det blant annet registrert større områder bestående av kystlynghei (utvalgt naturtype) samt myr og våtmarksområder. Kystområdene er også viktige for sjøfugl og marint liv, og det er registrert mange større tareskogforekomster i området.

På Aure er det også registrert større funksjonsområder for hjort og rådyr, og både Smøla og Aure er kjent for å ha høye bestander.

- Norsk rødliste for arter
- RE 1. Regionalt utdødd
 - OR 2. Kritisk truet
 - EN 3. Sterkt truet
 - YU 4. Sårbar
 - NT 5. Nær truet
 - DD 6. Datamangel
 - LD 7. Livskraftig
 - HA 13. Ikke egnet
 - NE 14. Ikke vurdert
- Fremmede arter i Norge
- SE 8. Svært høy risiko
 - HI 9. Høy risiko
 - PH 10. Potensielt høy risiko
 - LD 11. Lav risiko
 - IK 12. Ingen kjent risiko
 - NR 15. Ikke risikovurdert



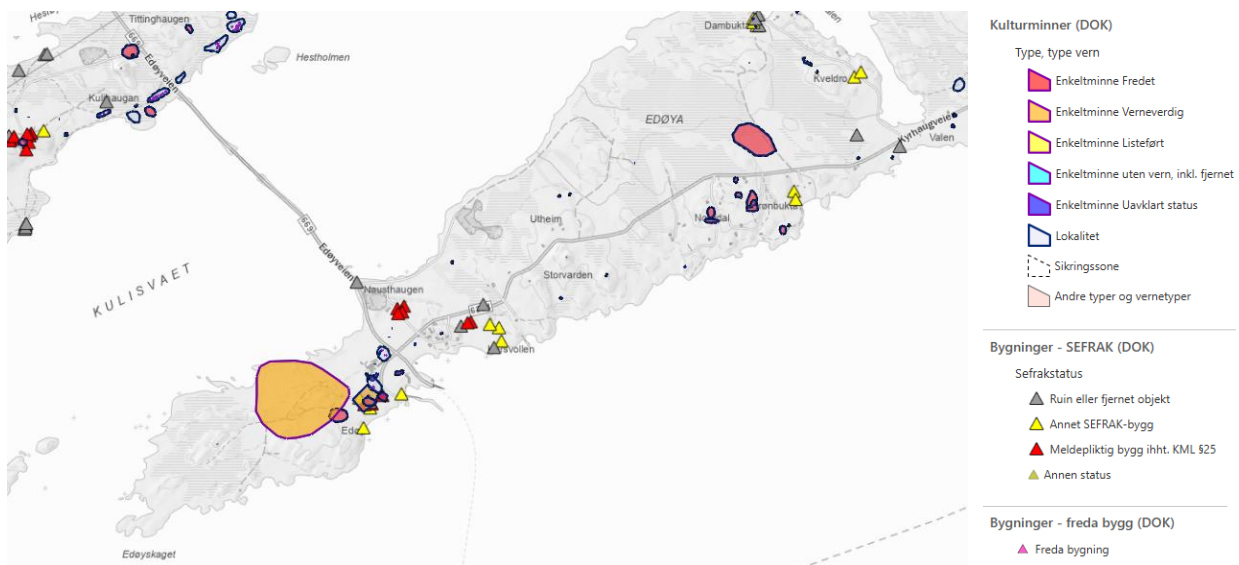
Figur 2-8 Utklipp fra Artsdatabanken. Størrelsen på sirkelene symboliserer antall observasjoner i punktet. Kilde: Artsdatabanken, Miljødirektoratet.



Figur 2-9 Utklipp fra registreringer av naturmangfold på land og marint. Kilde: Naturbase, Miljødirektoratet

Kulturmiljø og landskap

Utredningsområdet har en rik kulturhistorie preget av maritime ressurser og tradisjoner knyttet til fiskeri og havets ressurser. Det er et høyt antall kjente automatisk fredete kulturminner i det nasjonale registeret for kulturminner (Askeladden), samt mange bygninger i SEFRAK som viser fiskevær, grender, naustmiljø, gårdsmiljø og små kystsamfunn med kulturhistorisk verdi. Området ligger i den historiske hovedleia for både Trondheim og Kristiansund.



Figur 2-10 Spesielt Edøya har mange kjente kulturminner. Kilde: Riksantikvaren

For å bidra til å ta vare på, og opplyse om nasjonalt viktige landskap, har Riksantikvaren utarbeidet en landsomfattende oversikt over kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (KULA).

Edøyfjorden og Sør-Smøla er pekt ut som ett av disse landskapene, og omtales slik:

«Den strategiske plasseringen i Trondheimsleia, sammen med et rikt jordegods og utnyttelse av marine ressurser, har vært med på å bygge opp et regionalt maktssenter i dette landskapet. Området har også en viktig rolle i vår nasjonale historie.

Dette understrekes gjennom slagstedet Solskjel, som kan sies å ha vært en del av

rikssamlingen, og gjennom Kuli-steinen; med sitt budskap om tidlig kristendom, og som vår eldste kilde til navnet Norge. Naturressursene i landskapet har gitt grunnlag for flere fiskevær på fastlandet, og på de mange små øyer og skjær. Linjen fra de førhistoriske gravhaugene og frem til krigsminnene fra andre verdenskrigen, er med på å understreke områdets strategiske plassering langs kystledene.» Sør-Smøla er også registrert som verdifullt kulturlandskap.



Figur 2-11 KULA-området for Edøyfjorden og Sør-Smøla vist med oransje polygon. Avgrensning av Sør-Smøla som verdifullt kulturlandskap med linje. Kilde: Riksantikvaren og Naturbase

3. Mål og føringer for arbeidet

3.1. Globale føringer

FNs bærekraftsmål

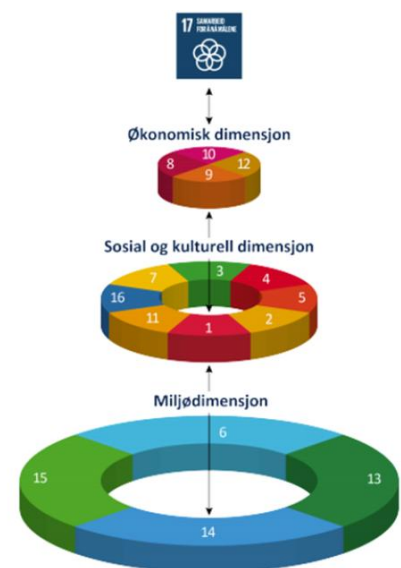
FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å imøtekomme dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. De består av 17 mål og 169 delmål.

Målene har stor innvirkning på norsk politikk på alle forvaltningsnivå. SSBs globale indikatorer for Bærekraftsmålene og Bærekraftsmålrapporten peker på at vi har store utfordringer med å nå flere av målene, selv om flere av målene allerede er oppfylt i Norge.

Målene Norge ligger dårligst an til å nå er nummer 2, 12, 13 og 15. (FN.no)



Figur 3-2 FNs bærekraftsmål.



Figur 3-1 De tre bærekraftsdimensjonene.

Naturavtalen

Naturavtalen er en internasjonal avtale som handler om å redde og bevare natur- og biomangfoldet i verden. Avtalen er nå gjeldende mellom 196 medlemsland. Naturavtalen inneholder 4 langsiktige hovedmål knyttet til 2050-visjonen for naturmangfold og 23 mer konkrete mål fram mot 2030. Avtalen ble vedtatt 19.12.2022.

3.2. Overordnede planer og føringer

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

De statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven, og skal sikre samordning mellom arealbruk og transportsystem for å fremme bærekraftige og effektive løsninger. Retningslinjene legger vekt på å redusere transportbehovet gjennom arealeffektiv utvikling og hensiktsmessig lokalisering av bolig, arbeidsplasser og tjenester. I distriktsområder vektlegges utvikling av levedyktige lokalsamfunn med god tilgjengelighet og tilpassede transportløsninger, samtidig som det legges til rette for effektiv person- og godstransport

og god utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Planleggingen skal også ivareta klima- og naturhensyn.

Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)

De statlige planretningslinjene for klima og energi skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven, og skal sikre at hensynet til klima og energi ivaretas i all planlegging og myndighetsutøvelse. Retningslinjene legger vekt på reduksjon av klimagassutslipp og effektiv energibruk, blant annet gjennom areal- og transportløsninger som bidrar til lavere utslipp. I distriktsområder må dette tilpasses lokale forhold, samtidig som det legges til rette for mer energieffektive og klimavennlige løsninger der det er mulig. Planleggingen skal også bidra til klimatilpasning, robust infrastruktur og en helhetlig utvikling som ivaretar klima- og energihensyn.

Nasjonale forventninger

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 er knyttet til fem overordnede perspektiver:

1. Samordning og samarbeid i planleggingen
2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn
3. Velferd og bærekraftig verdiskaping
4. Klima, natur og miljø for framtiden
5. Samfunnssikkerhet og beredskap

Norges klima- og miljømål

Norges 24 mål for miljøet er fordelt på områdene naturmangfold, kulturminne og kulturmiljø, friluftsliv, forurensning, klima og polarområdene. Målene er fastsatt av Klima- og miljødepartementet og sier hva Norge ønsker å oppnå på hvert område og hva som er ønsket tilstand for miljøet i Norge.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) er en plan for hele transportsektoren, der både stat, fylkeskommuner og kommuner må bidra med virkemidler og prioriteringer dersom målene skal nås. Det overordnede målet «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050» uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken og peker ut den langsiktige retningen for utviklingen av transportsystemet. Figur 3-3 viser de fem hovedmålene satt i NTP.



Figur 3-3 Målene for transportsektoren. Kilde: NTP 2025-2036

3.3. Andre planer og føringer

Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025 – 2028

Fylkesplanen bygger på bærekraftsmålene til FN og har satt fire langsiktige utviklingsmål for fylket:

- Møre og Romsdal skal være god på regionbygging og samarbeid
- Møre og Romsdal skal være pådrivar for å løyse klima- og miljøutfordringane
- Møre og Romsdal skal være eit attraktivt og inkluderande fylke der folk vel å bu
- Møre og Romsdal skal ha eit internasjonalt konkurransedyktig næringsliv og ein innovativ offentlig sektor

Fylkesplanen har en rekke relevante målsettinger bl.a. knyttet til samordning av samfunnsinteresser, ivaretagelse av natur, dyrkamark, vannkvalitet og kulturmiljø, utvikling av arbeids- og næringsliv og transportsystem, samt bærekraftig økonomisk utvikling.

Fylkesstrategi for samferdsel

Gjeldende fylkesstrategi for samferdsel ble vedtatt 2021. Det har vært en ny strategi på høring våren 2026. Strategien angir overordnede mål og prioriteringer for samferdselssektoren, herunder trafiksikkerhet, framkommelighet, tilgjengelighet og klima- og miljøhensyn, og legger til grunn at samferdsel skal bidra til regional utvikling og verdiskaping. Blant annet skal de arbeide med å realisere fergeavløsningsprosjekt der dette kan gjennomføres som selvfinansierende for fylkeskommunen, og der klima- og miljøregnskap viser at det er mer miljøvennlig enn fergedrift.

Nordmørsstrategien

Strategien ble vedtatt 16. februar 2024 og er et samarbeid mellom Aure, Averøy, Gjemnes, Kristiansund, Smøla, Sunndal, Surnadal og Tingvoll gjennom Nordmøre Interkommunalt Politisk Råd (NIPR). Hensikten med strategien er å peke ut de viktigste områdene kommunene skal samarbeide om. Dette gjør de gjennom fire mål og syv løfter:

- Vi styrker felles gjennomslags- kraft ved faglig og politisk samarbeid
- Vi tar tak i det vi selv kan gjøre noe med, med tillit til hverandre
- Vi skal framsnakke de som lykkes og heie på de som tør
- Vi tenker omdømme i alt vi gjør

Nordmørsløftet for bolyst og bostedsattraktivitet:

- Vi skaper og utvikler gode nærmiljø og tettsteder i alle kommuner
- Vi skal ha et sterkt regionsenter i en samskapende region



Figur 3-4 Kommunene bak Nordmørsstrategien.

Kilde: Nordmørsstrategien

- Vi ser på, og verner om, kultur og natur som verdifulle for trivsel og mangfold.
- Vi utvikler gode tjenester der innovasjon er vår vei

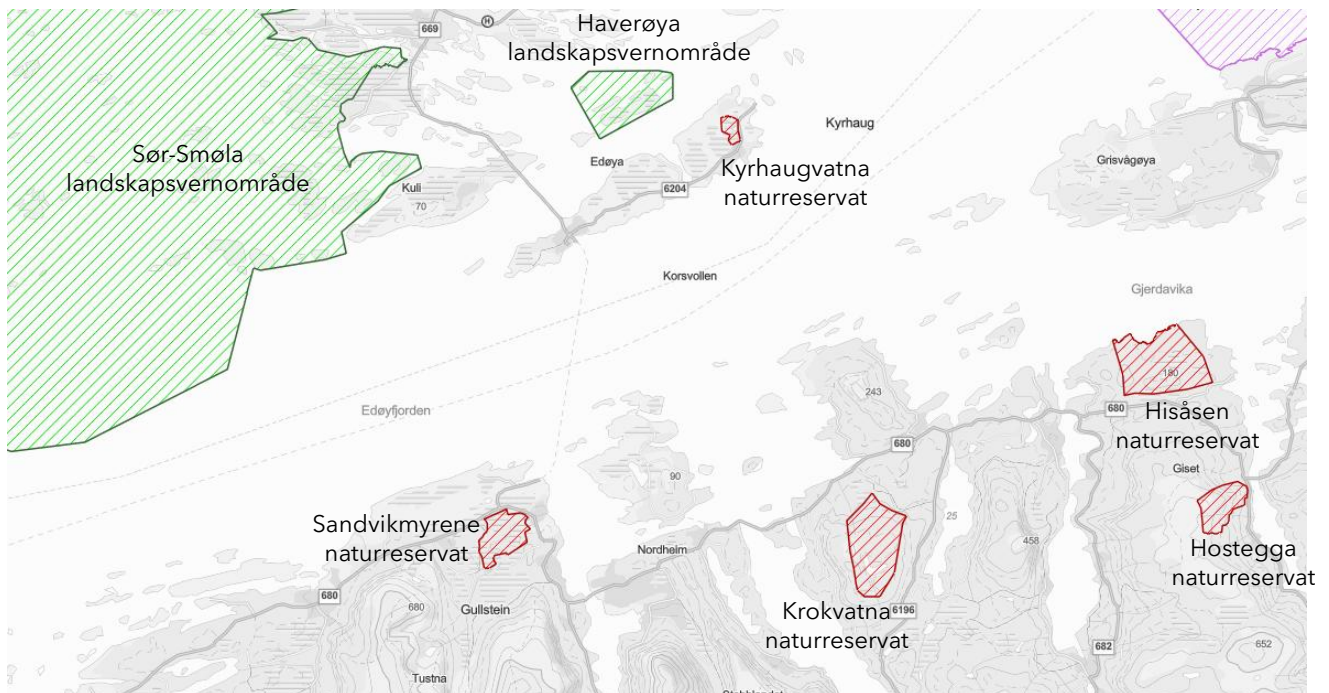
Nordmørsløftet for næringsattraktivitet

- Næringsliv og kommuner er samsnakket og koordinert
- Økt kompetanse til arbeidsmarkedets behov
- Vi bygger regionen sammen

Et av delmålene innenfor det siste Nordmørsløftet «Vi bygger regionen sammen» er «Et fergefritt og døgnåpent Nordmøre bygger Nordmøre som en sterkere bo- og arbeidsmarkedsregion».

3.4. Verneområder

Det er flere naturvernområder i Smøla og Aure. Innenfor plangrensen til varsel om oppstart ligger Sandvikmyrene naturreservat på Tustna. Figur 3-5 viser også flere naturreservat i området, samt landskapsvernområder på Smøla. Det er foreslått marint vern av Griphølen som strekker seg fra Sør-Smøla landskapsvernområde og vestover inn i Kristiansund kommune (ikke vedtatt ennå). Arbeidet med det marine vernet administreres av Statsforvalteren i Møre og Romsdal.



Figur 3-5 Naturvernområder. Grønne områder er landskapsvernområder, mens røde områder er naturreservat.
Kilde: Miljødirektoratet

3.5. Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens samfunnsdel

Smøla har i sin samfunnsdel organisert målene etter de tre bærekraftsdimensjonene. Innen miljømessig bærekraft er det mål om å «Ta vare på Smøla» gjennom å ta vare på naturressurser og kulturlandskap, ta vare på miljøet og bidra til redusert klimagassutslipp, mindre utslipp og forsøpling, og at de fortsatt skal være vertskommune for produksjon og bruk av alternativ energi. Innenfor sosial bærekraft ønsker de «Gode Hverdagsliv» bl.a. gjennom at Smøla skal være en trygg og sikker kommune med god beredskap, hvor tilgjengelighet og nærhet er viktig. Innenfor økonomisk bærekraft er det satt et hovedmål om at «Smøla vil ha gode samferdselsløsninger». Dette skal blant annet gjøres gjennom å arbeide langsiktig for fergefri ytre kystvei, tunnel mellom Smøla og Aure og tunnel eller eventuelt broforbindelse mellom Aure og Kristiansund.

Aure kommune har i sin samfunnsdel mål om å være bostedsattraktivt, ha fokus på bærekraftig utvikling og at energi og klima skal være bærende i virksomheten, samt at kvaliteten på infrastrukturen skal være på samme nivå som i byer og større tettsteder med en fylkesvei som sikrer god trafikkavvikling og ivaretar trafiksikkerhet på en tilfredsstillende måte. De har også mål om at arealbruken skal ha grunnlag i forutsigbare arealplaner, og at arealforvaltningen skal muliggjøre fortsatt bruk og utvikling i LNF-områder. Bruk og vern av strandsonen skal brukes som tiltak for utvikling av gode bolig-, fritidsbolig- og næringsområder.

Kommuneplanens arealdel

Gjeldende arealdeler er:

- Kommuneplanens arealdel 2020 - 2032 for Smøla kommune, vedtatt 10.12.2020
- Kommuneplanens arealdel 2016 - 2026 for Aure kommune, vedtatt 20.12.2017

Aure kommune arbeider for tiden med rullering av kommuneplanens arealdel for 2026-2038. Det har vært åpent for innspill frem til 1. juni 2026.

De alternative linjene går i hovedsak gjennom landbruk-, natur- og fritidsområder (LNF) i dagsonene. Smøla kommune sin arealdel viser framtidig tunnel med samferdselslinje på Kyrhaug.

Sjøområdeplan for Nordmøre

I 2018 vedtok Aure, Averøy, Eide, Gjemnes, Halså, Kristiansund, Nesset, Smøla, Sunndal, Surnadal og Tingvoll felles Interkommunal kommunedelplan for sjøområdene på Nordmøre. For Nordmøre er planen særlig viktig fordi fjordene og kystområdene henger tett sammen, og mange kommuner har sterke interesser innen både havbruk, fiskeri og maritim næring.

Reguleringsplaner

Det er flere gjeldende reguleringsplaner innenfor området. Av planer med nyere vedtaksdato og utredninger kan reguleringsplan for Hyttneset i Aure kommune være relevant, som ble vedtatt i 2023, samt reguleringsplanene for hyttefelt og småbåtanlegg i Borvika vedtatt i 2012, 2014 og 2023.

4. Alternativer og silingsprosess

4.1. Undersøkte veitraséer 2023-2024

Det ble analysert tre ulike traséer for undersøisk tunnel mellom Edøya og Tustna/Solskjeløya/Vinsternes i 2023 (Rambøll 2023). Hovedfokus i analysene har vært kryssing av Edøyfjorden og tunnallengder.

I utgangspunktet er det lagt til grunn følgende hensyn ved konstruksjon av trasé:

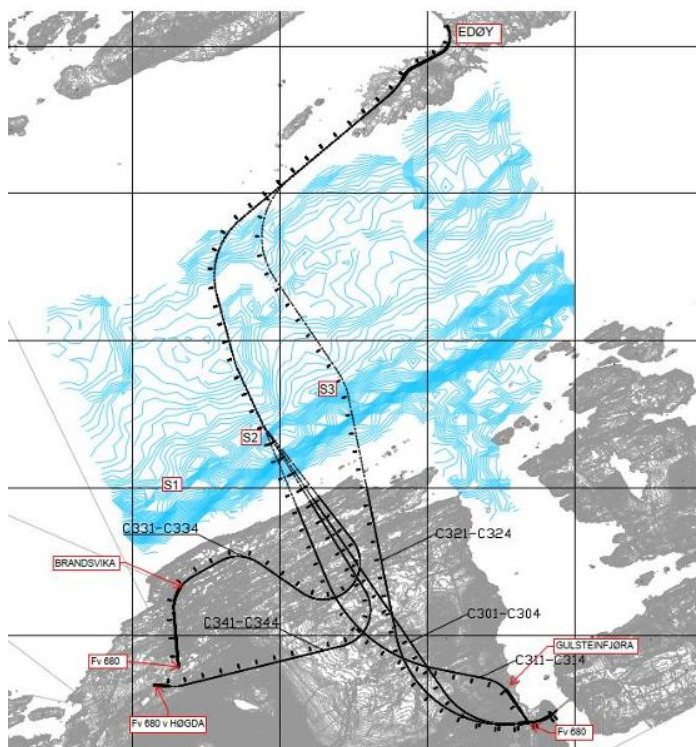
- Krav til horisontal- og vertikalradius i samsvar med vegnormalene
- Tunnel under havnivået skal ha minst 50 meter berg i alle retninger
- Knusingssonen i fjellet i og ved djupålen bør krysses nær vinkelrett for å redusere effekten av påregnelig dårlig fjell i dette området

Fjellnivået i djupålen er viktig og har vært styrende for trasévalg i undersøkelsene. Alle traséene får tunnel lengre enn 10 km.

Analyser viser at alternativ MIDT med en liten margin er det dyreste alternativet. Alternativ NORD er i innledende studier det billigste alternativet mens alternativ SØR hadde potensial til å bli det trafikalt beste. Alternativ SØR hadde svakheter fordi traseen gikk parallelt med de geologiske strukturene i grunnen, som er ugunstig med tanke på tunnelstabilitet og gjennomføring. Den blå linjen ble derfor skissert som et prinsipp man kunne undersøke videre. På grunn av dette ble det gjennomført ny fjellkartlegging og supplerende undersøkelser av veitraséer i 2024.



Figur 4-1 Undersøkte traséer i 2023: Alternativ sør, midt og nord. Kilde: Rambøll 2023.



Figur 4-2 Nye traséer for alternativ SØR i 2024. Kilde: Rambøll 2024.

Supplerende fjellkartlegging og nye undersøkelser i 2024:

Med grunnlag i kunnskapen fra studiet i 2023, ble det undersøkt nye traséer i SØR, som medførte at tidligere linjer i sør (ref. figur 4-1) utgikk.

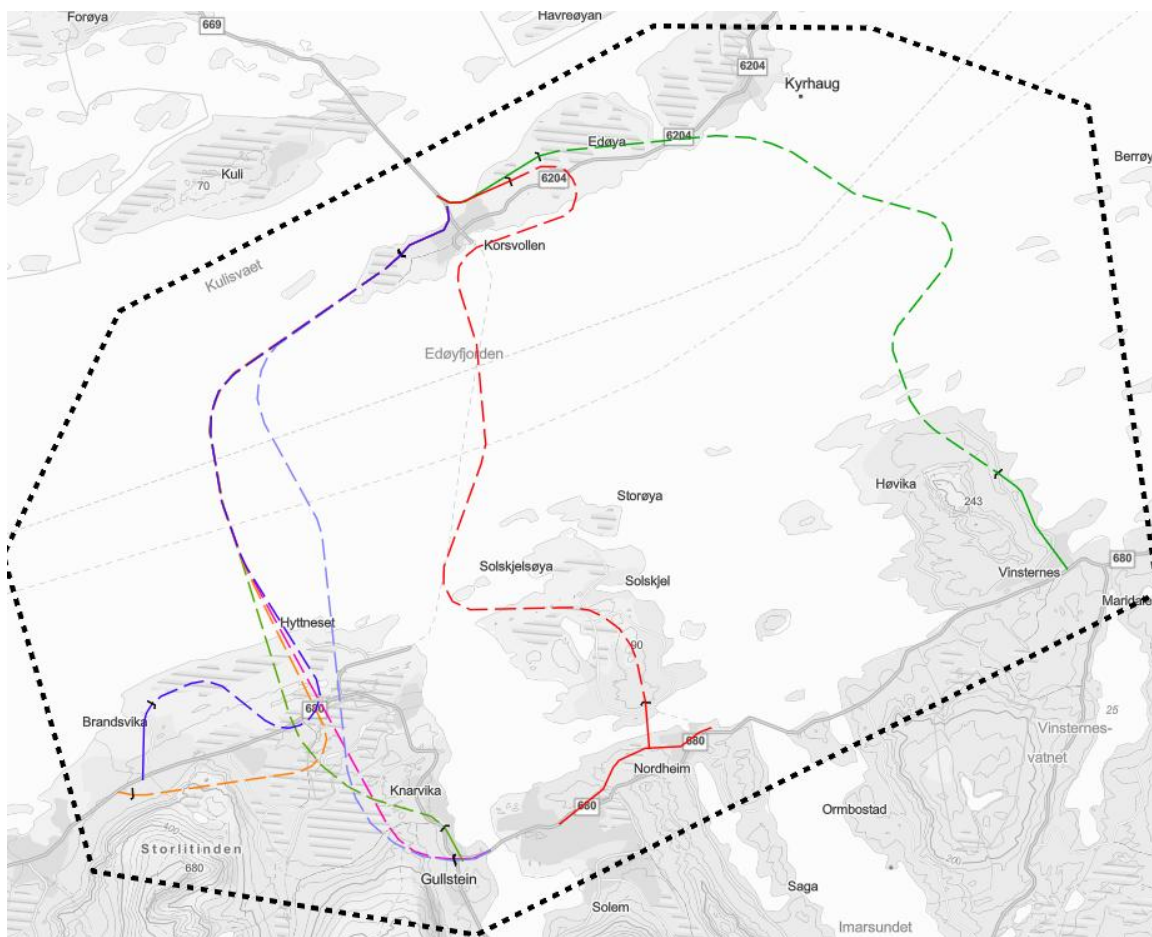
Supplerende fjellkartlegging og nye undersøkelser for SØR, viste at det er flere løsninger som vil koste omtrent det samme som alternativ NORD. Basert på ny fjellkartlegging var det ingen indikasjoner på bedre resultat for alternativene MIDT og NORD, og disse alternativene ble derfor beholdt som tidligere (2023). Alternativet i NORD vil fremdeles ha den korteste tunnelen, men lengre veg i dagen fører til at alternativet likevel blir dyrere. Kostnadsforskjellen mot alternativ MIDT er også liten. Analysene viste altså at det ikke foreligger store forskjeller i investeringskostnader for de ulike alternativene som ble undersøkt. Analysene viste at det heller ikke var grunn til å regne med store forskjeller i drifts- og vedlikeholdskostnader mellom alternativene.

4.2. Alternativer til silingsprosess

Basert på det tidligere gjennomførte arbeidet med analyse av veitraséer (Rambøll 2023 og 2024), samt oppfølgende dialog med Rambøll, er det identifisert totalt seks alternativer som skal vurderes videre i en silingsprosess:

1. Edøya vest - Brandsvika
2. Edøya vest - Høgda
3. Edøya vest - Gullsteinfjæra
4. Edøya vest - Gullstein kirke (to mulige tunnelkorridorer)
5. Edøya øst - Solskjeløya
6. Edøya øst - Vinsternes

Alternativene har i dette dokumentet fått ny benevnning i forhold til tidligere utredninger. Alternativer som skal vurderes videre er fremstilt samlet i oversiktskartet nedenfor, og presenteres deretter enkeltvis i følgende kapitler.



Figur 4-3 Oversiktskart over alternativer til silingsprosess og varslingsgrense. Svarte symboler mellom heltrukken og stiptet linje markerer overgang mellom tunnel og dagsone.

4.2.1. Alternativ 1 Edøya vest - Brandsvika

Alternativ 1 *Edøya vest - Brandsvika* viser ei veilinje på totalt ca. 13,5 km, der undersjøisk tunnel utgjør ca. 11,2 km. På Edøya starter veilinja vest for brua som knytter Edøya til Kuli og Smøla. Veilinja går i dagen på nordvestsida av øya før veilinja når påhugg for tunnel. Det kan tenkes ulike varianter for tunnelpåhugg på Edøyasiden, men det vil være et mål om minst mulig vei i dagen.

På Auresiden kommer tunnelen ut i dagen ved Knarvika ved Sålåsundet, hvor fastlandsforbindelsen deretter knytter seg på fv 680.

Alternativet viser totalt ca. 1030 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 1100 meter vei i dagen på Auresiden.



Figur 4-4 Alternativ 1 SØR Edøya vest - Brandsvika

4.2.2. Alternativ 2 Edøya vest - Høgda

Alternativ 2 *Edøya vest - Høgda* viser ei veilinje på totalt ca. 13,2 km, der undersjøisk tunnel utgjør ca. 12 km. På Edøya starter veilinja vest for brua som knytter Edøya til Kuli og Smøla. Veilinja går i dagen på nordvestsida av øya før den når påhugg for tunnel. Det kan tenkes ulike varianter for tunnelpåhugg på Edøyasiden, men det vil være et mål om minst mulig vei i dagen.

På Auresiden kommer tunnelen ut i dagen ved Høgda like under Raumelen, hvor fastlandsforbindelsen deretter knytter seg på fv 680.

Alternativet viser totalt ca. 1030 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 150 meter vei i dagen på Auresiden.



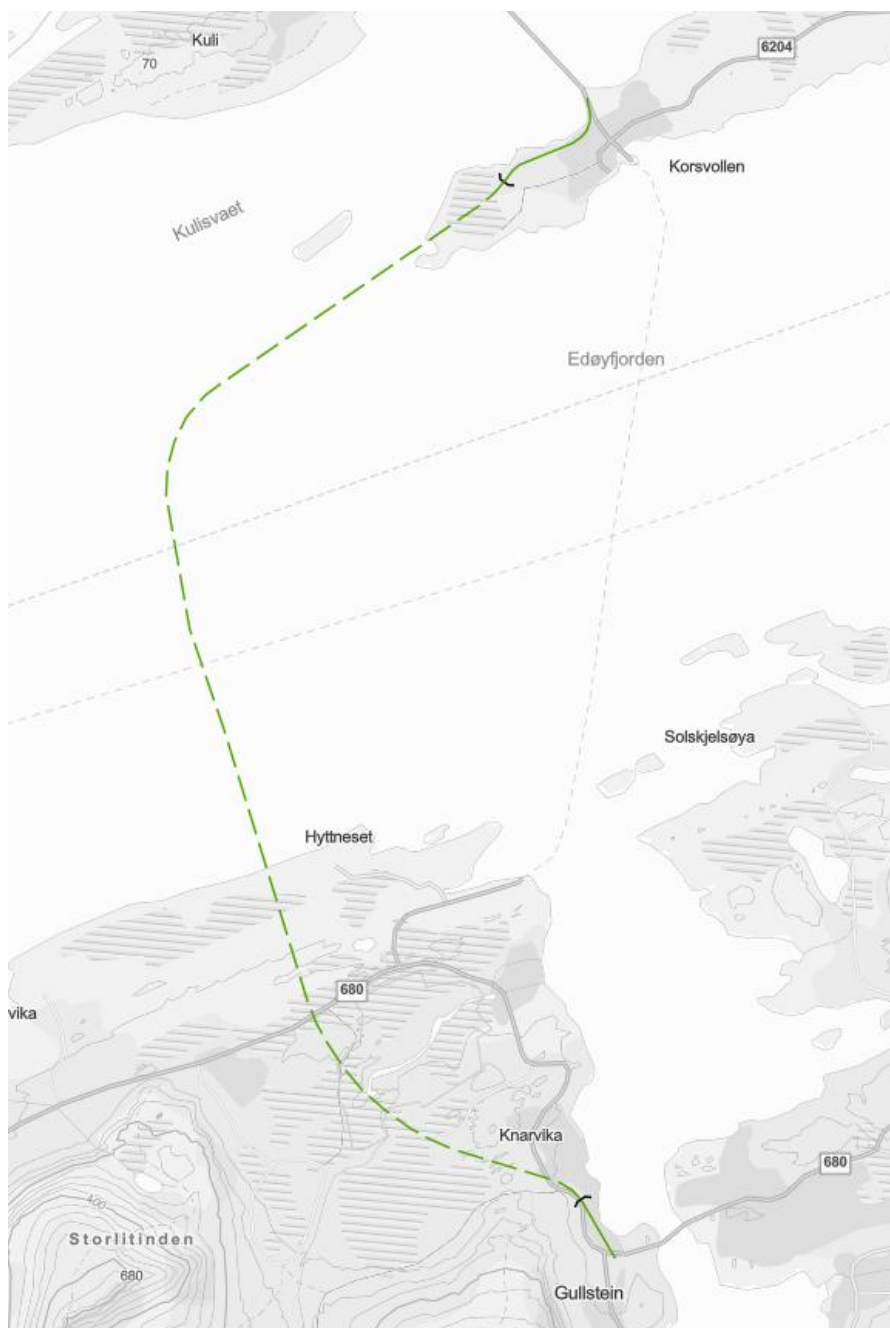
Figur 4-5 Alternativ 2 SØR Edøya vest - Høgda

4.2.3. Alternativ 3 Edøya vest - Gullsteinfjæra

Alternativ 3 *Edøya vest - Gullsteinfjæra* viser ei veilinje på totalt ca. 12,8 km, der undersjøisk tunnel utgjør 11,2 km. På Edøya starter veilinja vest for brua som knytter Edøya til Kuli og Smøla. Veilinja går i dagen på nordvestsida av øya f r den n r påhugg for tunnel. Det kan tenkes ulike varianter for tunnelpåhugg på Edøyasiden, men det vil være et mål om minst mulig vei i dagen.

På Auresiden kommer tunnelen ut i dagen ved Gullsteinfj ra, hvor fastlandsforbindelsen deretter knytter seg på fv 680.

Alternativet viser totalt ca. 1030 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 530 meter vei i dagen på Auresiden.



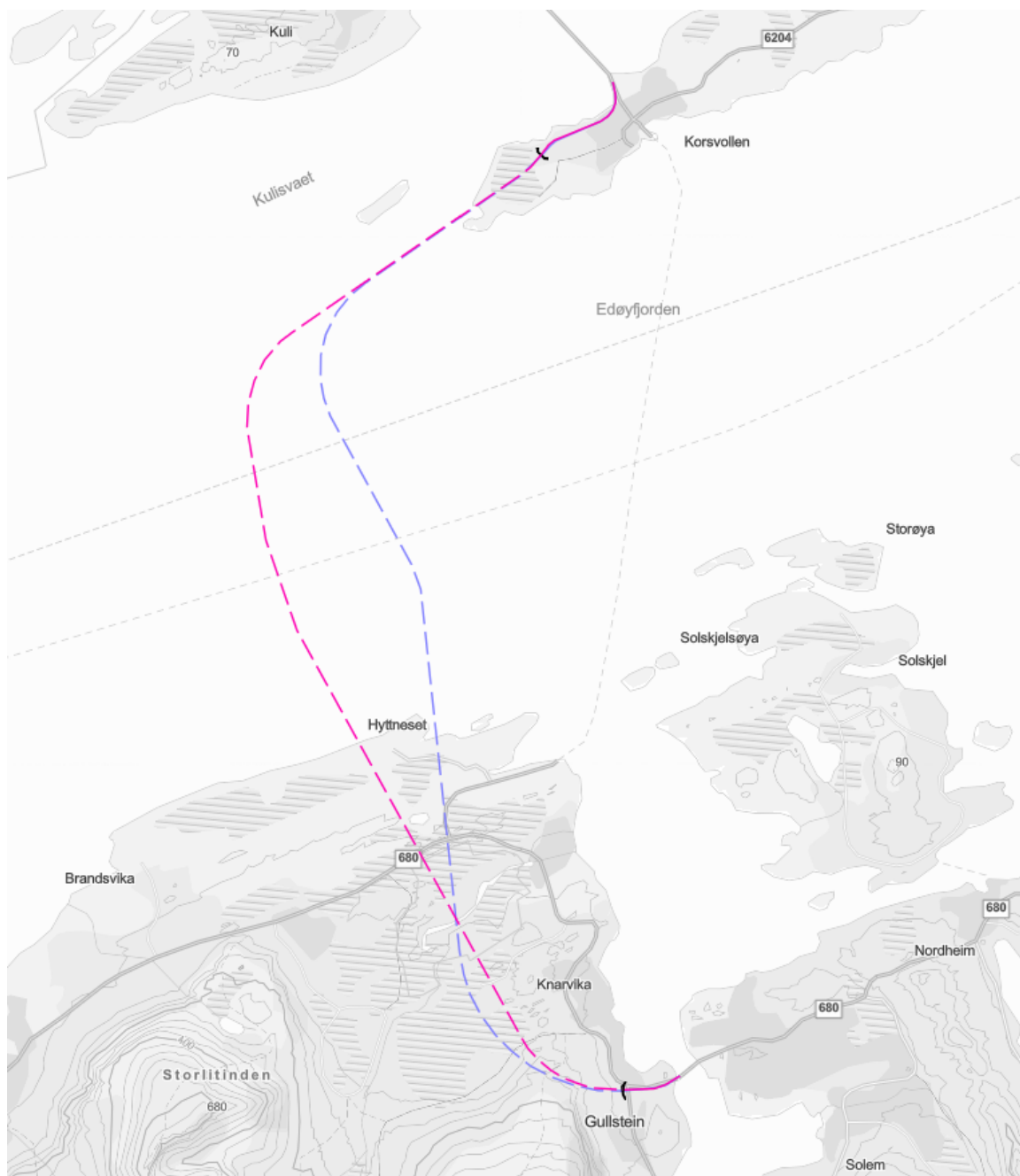
Figur 4-6 Alternativ 3 S R Edøya vest - Gullsteinfj ra

4.2.4. Alternativ 4 Edøya vest - Gullstein kirke

Alternativ 4 SØR Edøya vest - Gullsteinfjæra viser ei veilinje på totalt ca. 13 km, der undersjøisk tunnel utgjør ca. 11,5 km. På Edøya starter veilinja vest for brua, som knytter Edøya til Kuli og Smøla. Veilinja går i dagen på nordvestsida av øya før veilinja når påhugg for tunnel. Det kan tenkes ulike varianter for tunnelpåhugg på Edøyasiden, men det vil være et mål om minst mulig vei i dagen.

På Auresiden kommer tunnelen ut i dagen ved Gullstein kirke, hvor fastlandsforbindelsen knytter seg på fv 680 like før brua over Sålåsundet.

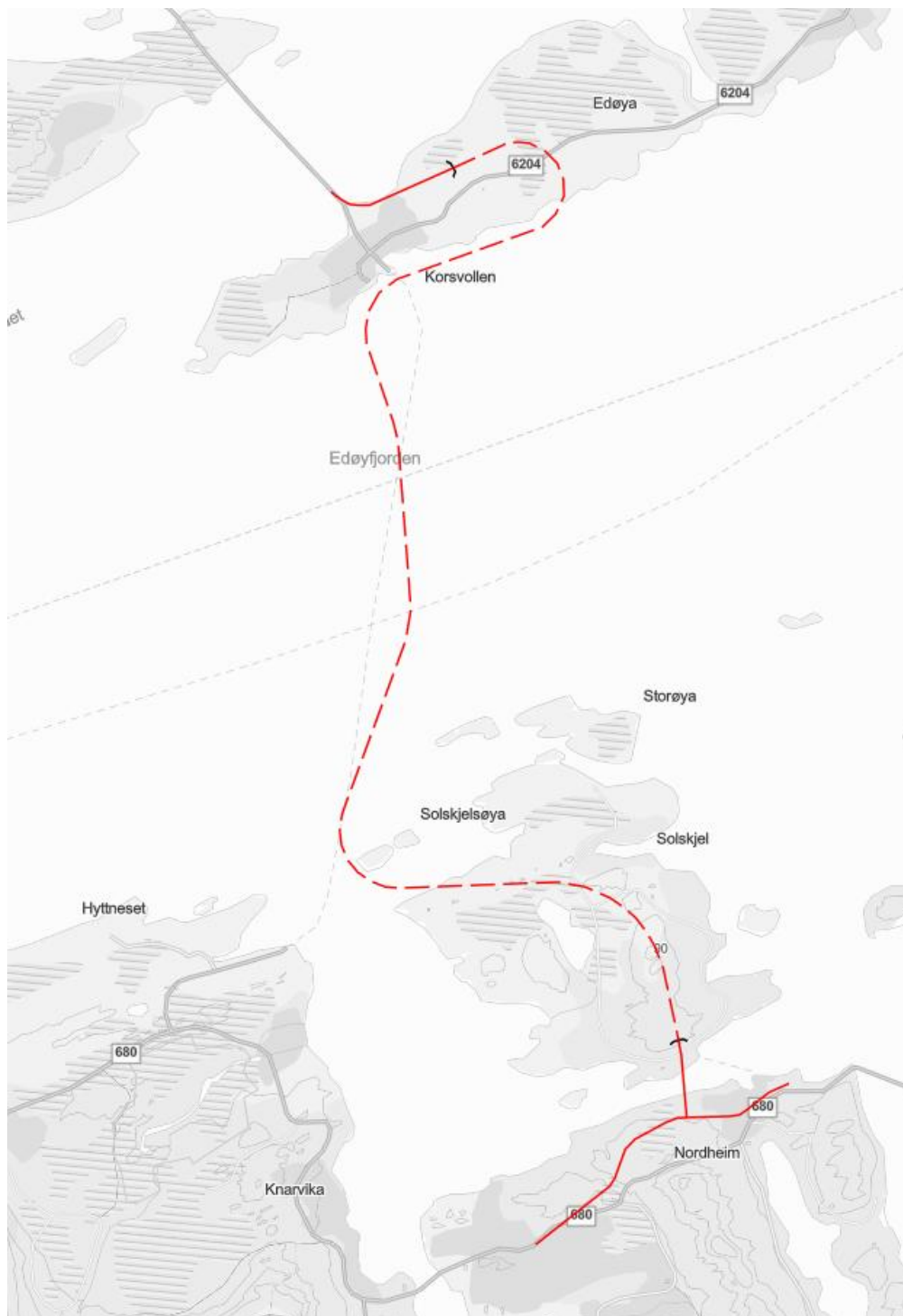
Alternativet viser totalt ca. 1030 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 540 meter vei i dagen på Auresiden. Alternativet viser to ulike varianter for kryssing av djupålen i Edøyfjorden.



Figur 4-7 Alternativ 4 Edøya vest - Gullstein kirke

4.2.5. Alternativ 5 Edøya øst - Solskjeløya

Alternativet har en veilengde på ca. 17,0 km, der undersjøiske tunnel utgjør ca. 12 km. På Edøya-sida starter veilinja ved starten av brua over til Smøla. Den følger dagens veg med utvidet fylling på nordøstsida og deretter relativt flatt langs stranda til den går inn i tunnel etter ca. 600 meter km. Vegen fra brua til Smøla og fram til tunnelen blir tilnærmet flat med god terrengtilpassing og kurvatur. På Auresida kommer tunnelen ut litt vest for Øygarden på Solskjeløya, like før Norheimsundet.



Figur 4-8 Alternativ 5 Edøya øst - Solskjeløya

Alternativet forutsetter med bru over Nordheimsundet for å koble fjordkryssingen til fv 680. Veien nordøstover i retning Aure er vist koblet sammen med dagens fv 680 ca. 700 meter øst for brua. Alternativet innebærer konflikt med Søgarden med 10 meter høy fylling over dalen. For å få til gode kryssløsninger kan det også bli behov for ombygging av lokalveier.

Det er i analysene vurdert som trafikalt best å bygge ny fv 680 over en strekning på 2,8 km. Dagens fv. 680 er vurdert som bratt og krevende. Tilknytning i en retning på 1 km mot nord eller 1,8 km mot sør kan ifølge analysene fungere. Vei i dagen på Auresiden utgjør i dette alternativet ca. 3,5 km.

Alternativet viser totalt ca. 1150 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 3400 meter vei i dagen på Auresiden.

4.2.6. Alternativ 6 Edøya øst - Vinsternes

Alternativet har en lengde på ca. 14,3 km. Av dette er den undersjøiske tunnelen 10,8 km.

På Edøya starter veilinja øst for brua som knytter Edøya til Kuli og Smøla. Alternativet går langs nordøstsida av Edøya før den når påhugg for tunnel etter ca. 1,7 km. På Auresiden kommer tunnelen ut på nordøstsida av Vinsterneset, omtrent ved dagens veg (Sandshamnvegen) ved Ytre Seterneset.

Alternativet innebærer ca. 1,8 km vei i dagen fram til kobling med fv 680 ved Sagvågen.

Alternativet viser totalt ca. 1700 meter vei i dagen på Smølasiden og ca. 1750 meter vei i dagen på Auresiden.



Figur 4-9 Alternativ 6 Edøya øst - Vinsternes

4.2.7. Oppsummering alternativer

Tabell 2 Oppsummering alternativer (kilde: Rambøll 2024).

Alternativ	Edøy, veg i dagen, meter	Tunnel	Tustna, veg i dagen, meter	Total lengde, meter
Alternativ 1 Edøya vest - Brandsvika	1030	11 273	1104	13 407
Alternativ 2 Edøya vest - Høgda	1030	12 006	153	13 189
Alternativ 3 Edøya vest - Gullsteinfjøra	1030	11 230	530	12 790
Alternativ 4 Edøya vest - Gullstein kirke	1030	11 520	533	13 083
Alternativ 5 Edøya øst - Solskjeløya	1150	12 240	3403	16 793
Alternativ 6 Edøya øst - Vinsternes	1700	10 844	1756	14 300

4.2.8. Usikkerheter

Tunneler, og særlig de undersjøiske, er prosjekter med relativt stor usikkerhet på et tidlig stadium i planprosessen. Dette fordi tunnelen (nesten) alltid vil krysse svake soner i fjellet, og det er mer krevende å skaffe seg relevant kunnskap om løsmassemengder over fjell og bergkvalitet. Selv etter gjennomført refraksjonsseismikk vil en ha usikkerhet knyttet til nivået for fjelloverflata.

Tidligere analyser fra Rambøll viser til at alternativene i stor grad er utarbeidet med tanke på kortest mulig tunnellengde. Den største usikkerheten er forbundet til om fjelloverflata ligger der den er kartlagt, særlig i kritiske områder hvor bergoverdekningen er nær minstekravet på 50 meter.

4.3. Metode for siling

Silingen gjennomføres som en **grovsiling** basert på måloppnåelse, nytte, kostnad, miljøkonflikt og gjennomførbarhet.

Gjennom en tverrfaglig prosess og en samlet vurdering, gis en anbefaling av hvilket alternativ det skal jobbes videre med i en konsekvensutredning fram mot en kommunedelplan. Formålet med silingen vil være å få frem hva som skiller det ene alternativet fra de andre. Grovsilingen skal ikke vurdere den totale virkningen av linjene, da en eller to anbefalte linjer vil bli utredet videre i en konsekvensutredning.

Framgangsmåte for silingen vil være som følger:

0) Trinn 0 - Siling tar utgangspunkt i foreliggende grunnlag og premisser

- Identifisere trasévarianter fra tidligere utredninger
- Eksisterende geologiske og tekniske vurderinger fra tidligere utredninger
- Eksisterende kostnadsgrunnlag og linjedata fra tidligere utredninger
- Definere overordnede mål for prosjektet (samfunns mål og effektmål)

1) Trinn 1 - Grovsiling (forkasting av uaktuelle alternativer)

- Silingen baserer seg på overordnede og kvalitative vurderinger, etter definerte kriterier.
- Det gis ingen poengsummer eller vekting i denne fasen. Begrunnelse gis kort for hvert kriterium per alternativ.

2) Trinn 2 - Samlet vurdering og utvelgelse

- Resultatene fra grovsilingen sammenstilles i en helhetlig vurdering, der målet er å sitte igjen med to hovedalternativer til videre konsekvensutredning, eventuelt én korridor dersom ett alternativ tydelig fremstår som mest realistisk.

3) Trinn 3 - Dokumentasjon og forankring

- Resultatet av silingen dokumenteres i en egen silingsrapport. Rapporten beskriver:
 - Silingsprosess og kriterier
 - Hvorfor alternativer er forkastet eller tatt med videre
- Silingsrapporten skal sikre etterprøvbarehet og transparens. Konklusjoner forankres administrativt i begge kommuner og legges fram for politisk behandling før oppstart av konsekvensutredning.

4.3.1. Metode for vurdering av prosjektets mål

Kvalitativ vurdering - ingen poeng eller vektning. Følgende vurdering av måloppnåelse legges til grunn:

Skala	Forklaring	Fargekode
God	God måloppnåelse for temaet	God
Middels	Middels måloppnåelse for temaet	Middels
Lav	Lav måloppnåelse for temaet	Lav

4.3.2. Vurdering av konfliktpotensial for miljøtema

Kvalitativ vurdering - ingen poeng eller vektning. Følgende vurdering av konfliktpotensial legges til grunn:

Tabell 4-3 Vurdering av konfliktpotensial for miljøtema

Skala	Forklaring	Fargekode
Stort konfliktnivå	Delområder med stor/svært stor verdi og stor grad av sårbarhet.	Stort
Middels konfliktnivå	Delområder med stor/middels verdi og middels grad av sårbarhet.	Middels
Noe konfliktnivå	Delområder med stor/middels verdi og liten grad av sårbarhet	Noe
Ubetydelig	Delområder med få verdier og liten grad av sårbarhet	Ubetydelig

4.3.3. Metode for vurdering av risiko og gjennomførbarhet

Kvalitativ vurdering - ingen poeng eller vektning. Følgende vurdering av risiko og gjennomførbarhet legges til grunn:

Skala	Forklaring	Fargekode
Høy	Høy sannsynlighet for risiko med tanke på gjennomføring	Høy
Middels	Middels sannsynlighet for risiko med tanke på gjennomføring	Middels
Lav	Lav sannsynlighet for risiko med tanke på gjennomføring	Lav

4.4. Silingskriterier

Det er satt følgende kriterier for grovsiling og sammenligning mellom alternativer:

Måloppnåelse for samfunns mål	
a	Styrke Smøla og Aure som del av et felles, robust bo- og arbeidsmarked på Nordmøre I hvilken grad alternativet oppfyller prosjektets effektmål
b	Bidra til langsiktig næringsutvikling og verdiskaping i kyst- og øysamfunn
c	Sikre bærekraftig utvikling med hensyn til miljø, kultur, natur og lokalsamfunn
d	Ivareta NTPs målsettinger før det skal bygges ny infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> - Ta vare på det vi har og utbedre der vi kan. - Utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur og transporttilbudet bedre. - Bygge nytt der vi må.
Måloppnåelse effektmål	
a	Redusere reisetid og øke forutsigbarhet mellom Smøla og fastlandet
b	Øke tilgjengelighet til arbeidsplasser, tjenester og samfunnsfunksjoner
c	Realisere en teknisk gjennomførbar løsning med akseptabel kostnad og risiko
Kostnad og nytte	
a	Investeringskostnader
b	Forventet nytte
c	Trafikkvurdering
Miljøverdier	
a	Kulturminner og kulturmiljø
b	Naturressurser/landbruk
c	Naturmangfold
d	Landskap
e	Friluftsliv og nærmiljø
Risiko og gjennomførbarhet	
a	Teknisk realiserbarhet tunnelloøsning
b	Teknisk realiserbarhet vei i dagen
c	Overordnet ROS med fokus på naturfare

5. Konsekvensutredningen

5.1. Krav om konsekvensutredning

Jf. plan- og bygningsloven § 4-2 skal kommuneplaner (inkl. kommunedelplaner) gi en særskilt vurdering og beskrivelse (konsekvensutredning) av planens virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredning av kommunedelplaner har fokus på strategiske problemstillinger og tema, mens detaljerte forhold blir vurdert ved utarbeidelse av reguleringsplan.

5.2. Metode

Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. Metodikken fra V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021) og M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø (Miljødirektoratet, 2023) legges til grunn. De beskriver hvordan de ulike fagtemaene skal kartlegges, verdsettes og hvordan påvirkning skal vurderes. Metodikken sier også noe om hvordan konsekvens skal sammenstilles og presenteres.

M-1941 er i hovedsak metodikk benyttet ved reguleringsplaner og tiltak. Miljødirektoratet er i gang med å lage en veileder for utredning av klima- og miljøtema tilpasset overordna planer. Inntil denne veilederen er på plass, gjøres det en konkret og skjønsmessig vurdering av behovet for ny kunnskap og ny kartlegging. Kunnskapsinnhenting og kartlegging kan bli tilpasset det overordna plannivået.

5.3. Nullalternativet

Nullalternativet skal brukes som sammenlikningsgrunnlag når de ulike utredningstemaene skal vurdere hvilken påvirkning en plan eller et tiltak vil ha.

Nullalternativet inkluderer:

- Beskrivelse av nåværende miljøtilstand (dagens situasjon)
- Prosjekter som har fått tillatelse eller finansiering til utbygging
- Reguleringsplaner innenfor influensområdet, som er vedtatt i løpet av de siste fem år

Konsekvensutredningen skal dokumentere og redegjøre for hvilke forhold som er vurdert og inkludert, og hvilke forutsetninger som er lagt til grunn. Kommuneplanens arealdel for Smøla og Aure kommuner vil i dette tilfellet ikke være en del av nullalternativet.

5.4. Prissatte konsekvenser

Prissatte konsekvenser er virkninger av et tiltak som kan måles og verdsettes i kroner og øre, og inngår i en samfunnsøkonomisk analyse for å sammenligne nytte og kostnad. Eksempler inkluderer endringer i reisetid, trafikkulykker, driftskostnader, og vedlikehold. Eksempler inkluderer endringer i reisetid, trafikkulykker, driftskostnader, og vedlikehold. Dette utgjør ofte fundamentet i investeringsbeslutninger sammen med ikke-prissatte virkninger.

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-kostnadsanalyse. Det foreslås å legge metode omtalt i håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021) til grunn for prissatte konsekvenser.

Kostnader og nytte skal beregnes for fire hovedgrupper av aktører:

- Trafikanter og transportbrukere
- Operatører
- Det offentlige
- Samfunnet for øvrig (ulykker, støy og luftforurensning, restverdi, skattekostnad)

5.5. Ikke-prissatte konsekvenser (klimatema og miljøtema)

Ikke-prissatte konsekvenser er virkninger for miljø og samfunn som ikke kan kvantifiseres direkte i penger i en samfunnsøkonomisk analyse. Dette omfatter faktorer som naturmangfold, friluftsliv, støy, landskap og kulturminner. Disse vurderingene er ofte kvalitativt beskrevet og inngår som en sentral del av beslutningsgrunnlaget ved siden av prissatte effekter.

Konsekvensutredningen skal få fram utfordringer og viktige problemstillinger, og foreslå eventuelle forebyggende og avbøtende tiltak. Positive og negative virkninger skal komme fram for alle tema som blir vurdert. Det skal benyttes anerkjent metodikk iht. forskrift om konsekvensutredninger. Det foreslås å legge Håndbok M-1941 konsekvensutredning av klima og miljø (Miljødirektoratet, 2023) til grunn for konsekvensutredning av klima- og miljøtema. V712 benyttes for naturressurser (inngår ikke i M-1941, men tilpasses mot M-1941).

5.6. Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av måloppnåelse

Som en del av konsekvensutredningen, skal det gjøres en sammenstilling av konsekvenser. I arbeidet med sammenstillingen foreslås det i hovedsak å legge metode omtalt i håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2021) til grunn. Sammenstillingen skal være kortfattet og presentere det som anses som beslutningsrelevant. Sammenstillingen skal si noe om:

- Verdier og viktigste utfordringer innenfor planområdet
- Påvirkningen planen vil medføre
- Konsekvens av de ulike fagtema
- Usikkerhet ved utredningen
- Presentasjon av konsekvens og rangering av alternativer
- Anbefaling av alternativ/løsning

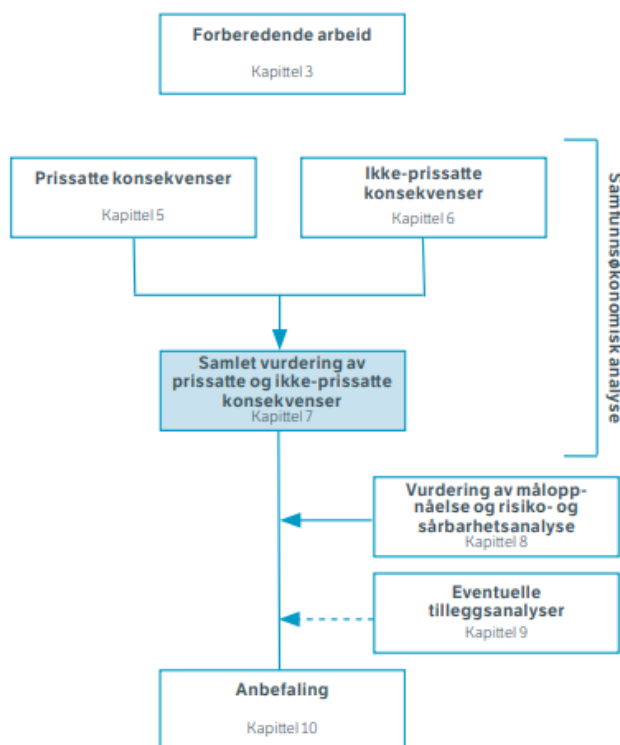
Som en del av sammenstillingen skal det utføres en samfunnsøkonomisk analyse, for å synliggjøre om tiltaket er samfunnsøkonomisk

lønnsomt eller ikke. I den samfunnsøkonomiske analysen skal prissatte og ikke-prissatte konsekvenser sammenstilles, med en samlet vurdering av fordeler og ulemper og rangering av eventuelle alternativer. En beregning av lønnsomheten av konsekvenser som er verdsatt i kroner sammenstilles med konsekvenser som ikke, eller vanskelig, lar seg verdsette i kroner.

Det skal i tillegg gjøres en vurdering av konseptets måloppnåelse. Det skal vurderes om konseptet helt, delvis eller ikke oppfylder prosjektets målsetting. Vurderingen skal være etterprøvbart og bygge på dokumentasjon fra konsekvensanalysen. Vurderingen av måloppnåelse gjennomføres og oppsummeres etter samfunnsøkonomisk analyse.

5.7. Anbefaling av valgt linje

Avslutningsvis skal det gjøres en anbefaling av valgt linje. Anbefalingen skal ta utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske analysen, tilleggsutredningene og måloppnåelsen. Dersom det er andre forhold av betydning for anbefalingen, skal dette komme tydelig fram av konsekvensutredningen. Det skal komme klart fram hva som er bakgrunnen for anbefalingen og hvilke hensyn som er vektlagt. Av anbefalingen skal det også framgå om det er løsninger som frarådes eller som har så dårlig måloppnåelse at Smøla og Aure kommuner ikke kommer til å gjennomføre dem dersom de blir vedtatt.



Figur 5-1 Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse (V712)

5.8. Tema som skal beskrives eller konsekvensutredes

Utredninger skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. For de aller fleste utredningstemaene vil det bli utarbeidet egne fagrapporter. Der det ikke utarbeides egne fagrapporter, vil temaet bli omtalt i planbeskrivelsen. Nedenfor gis en oppsummering av hvilke temaer som skal utredes eller undersøkes.

Tabell 4 Oppsummeringstabell for alle temaer som skal utredes og/eller undersøkes.

Tema	Beskrivelse av arbeidet	KU Ja/ Nei	Fagrapport/ beskrivelse	Metode
Naturmangfold	Frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturmangfold og belyse konsekvensene av planforslaget. Befaring og naturkartlegging iht. forventet metodikk fra MD.	Ja	Fagrapport	M-1941
Landskapsbilde	Beskrive landskapstype, overordnede karakteristiske trekk, visuelle kvaliteter, landskapskarakter m.m. Konsekvensene av planforslaget skal belyses. Befaring.	Ja	Fagrapport	M-1941
Naturressurser	Frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturressurser og belyse konsekvensene av planforslaget, herunder omfang av varig og midlertidig beslag av dyrkamark. Ikke befaring.	Ja	Fagrapport	V712
Kulturmiljø	Frambringe kunnskap om viktige kulturhistoriske verdier i plan- og influensområdet, og belyse konsekvensene av planforslaget. Ikke befaring.	Ja	Fagrapport	M-1941
Friluftsliv	Frambringe kunnskap om verdifulle områder for temaet og belyse konsekvensene av planforslaget. Vurdere om planen svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet. Befaring.	Ja	Fagrapport	M-1941
Vannmiljø	Vurdere hvilke vannlevende arter og naturtyper som finnes innenfor influensområdet, hvilke kvalitetselementer som er sårbare for påvirkning fra tiltaket og hva som er dagens miljøtilstand for de utvalgte kvalitetselementene. Ikke befaring eller kartlegging.	Ja	Fagrapport	M-1941
Prissatte konsekvenser	Vurdere virkninger av et tiltak, målt og verdsatt i kroner og øre. Inngår i en samfunnsøkonomisk analyse for å sammenligne nytte og kostnad.	Ja	Fagrapport	V712
Støy	Overordnet støyvurdering, med hovedfokus på tunnelmunninger. Støyvurderinger skal belyse støy for boliger.	Ja	Fagrapport	T-1442/2021, M-1941
Klimagassutslipp	Klimagassutslippet skal beregnes.	Ja	Fagrapport	M-1941
Grunnforhold/geoteknikk	Grunnforhold skal vurderes.	Nei	Beskrivelse	-
Grunnforhold geologi	Geologiske forhold skal vurderes.	Nei	Planbeskrivelse	-

Barn og unges oppvekstvilkår	Konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår belyses. Omfatter beskrivelse av skoleveg, leke- og aktivitetsområder, trafiksikkerhet og trygghet.	Nei	Planbeskrivelse	-
Trafikk og trafiksikkerhet	Trafikkmessige forhold vurderes.	Nei	Notat	-
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	Synliggjøre hvordan tiltaket kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Konsekvenser for næringslivet vurderes.	Nei	Planbeskrivelse	-
Massehåndtering	Frembringe kunnskap om forventet volum og kvalitet på tunnelmassene. Behov for deponiområder, for både mellomlagring og permanent plassering av masser, vurderes overordnet.	Nei	Notat	-

5.9. Risiko- og sårbarhet

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse for kommunedelplanen, i samsvar med krav i plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen skal i hovedsak følge metode beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sitt temahefte «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, april 2017». Særlig viktige temaer vil kunne være stormflo, grunnforhold, brann i tunnel og svikt i fremkommelighet. ROS-analysen skal blant annet ta utgangspunkt i kommunenes helhetlige ROS-analyser.

Til grunn for analysen legges fagnotater og fagrapporter til grunn. Øvrige temaer som kan være relevant for risiko og sårbarhet i henhold til direktoratets sjekkliste, skal vurderes og kvitteres ut. Analysen blir lagt til grunn for planforslaget og områder med fare, risiko eller sårbarhet merkes i plankartet med hensynssone. I tilhørende bestemmelser blir det angitt hvordan områdene med hensynssoner skal håndteres i videre planlegging.

6. Forslag til kommunedelplan

6.1. Teknisk grunnlag

Som grunnlag til kommunedelplanen utarbeides det et teknisk grunnlag som dokumenterer at valgt korridor og konsept er realiserbar, men uten detaljprosjektering. Som tegningsgrunnlag utarbeides følgende tegninger: B-tegninger (oversiktstegninger), C-tegninger (plan- og profil i målestokk 1:2000) og F-tegninger (normalprofil). Kryssområder vurderes kun på overordnet nivå, og vil ikke detaljutføres. Statens vegvesens håndbøker legges til grunn ved utarbeidelse av det tekniske grunnlaget. Det er allerede gjort innledende vurderinger av fjellkvalitet, det vurderes at disse er tilstrekkelige for kommunedelplannivå.

For tunnelene gjøres en overordnet vurdering av påhuggsområder, valg av tunnelklasse og lengde på tunneler med stigningsforhold og krav til kurvatur. Valg av tunnelklasse og vegstandard baseres på beregnet trafikkmengde.

Det gjøres en tidlig risikovurdering av tunnel for å avdekke krav til sikkerhetsutrustning og evt. rømningsveger. Evt. behov for fravik fra normalene avdekkes så tidlig som mulig. Det gjøres en innledende vurderinger om omfang av konstruksjoner.

Det tekniske grunnlaget vil inneholde et masseregnskap, og en tidlig vurdering av anleggs- og riggområder for prosjektet. Evt. behov for områder til masselagring avklares i samarbeid med kommunene. Det gjøres også en overordnet vurdering av løsninger for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

6.2. Plandokumenter

Med basis i forslaget til teknisk plan for det valgte alternativet utarbeides det forslag til kommunedelplan med tilhørende dokumenter for kommunal behandling. Kommunedelplanen skal omfatte alle arealer innenfor en avgrenset korridor, som anses som nødvendig for å kunne gjennomføre anlegget.

Kommunedelplanen vil gi førende retningslinjer for videre planarbeid. Premisser, viktige hensyn osv. som påpekes i plandokumentet for kommunedelplanen skal legges til grunn for arbeidet med reguleringsplan i senere faser. Sentrale punkter som skal ses nærmere på i reguleringsplanfasen tas inn i planbestemmelsene for kommunedelplanen, jf. pbl §11-9. Kommunedelplanen vil bestå av plankart, bestemmelser, planbeskrivelse med konsekvensutredning og ROS-analyse.

Kommunedelplanens planbeskrivelse vil ha følgende innhold:

- Sammendrag
- Bakgrunn og grunnlaget for planarbeidet (overordnede forutsetninger, mål, standard osv.)
- Planprosessen (medvirkning og resultater fra siliingsfase)
- Planstatus og rammebetingelser
- Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

- 0-alternativet
- Beskrivelse av planforslaget
- Virkninger av planforslaget (konsekvensutredning)
- Oppfølging av planen (planforutsetninger og prinsipper, utfyllende bestemmelser, retningslinjer for reguleringsplaner, oppfølging av miljø)
- Innkomne innspill med forslagsstillers kommentar (vedlegg til planbeskrivelsen)

7. Planprosess, medvirkning og framdrift

7.1. Informasjon og medvirkning

I løpet av planprosessen vil det være to høringsfaser:

- Varsel om oppstart og høring av planprogrammet (seks uker)
- Offentlig ettersyn av planforslaget (seks uker)

I disse fasene blir det sendt ut varsling og det annonseres på nett og i avis, og det vil informeres om hvor man kan sende inn innspill.

Samhandling med statlige og regionale myndigheter vil være viktig for å diskutere planprogrammet og løsninger og konsekvenser underveis i prosessen. Kommunene ønsker å bruke regionalt planforum i denne sammenheng.

Informasjon, fremgang i prosessen og plandokumenter vil bli lagt ut og oppdatert fortløpende via kommunenes og NNBT sine hjemmesider.

Nettsider	
Nordre Nordmøre Bru- og Tunnelselskap	https://www.nn-bt.no/fastlandsforbindelse-til-smola
Smøla kommune	https://www.smola.kommune.no/toppmeny/horing-kunngjoringer/
Aure kommune	https://www.aure.kommune.no/politikk-og-innsyn/kunngjoringer-og-horinger/

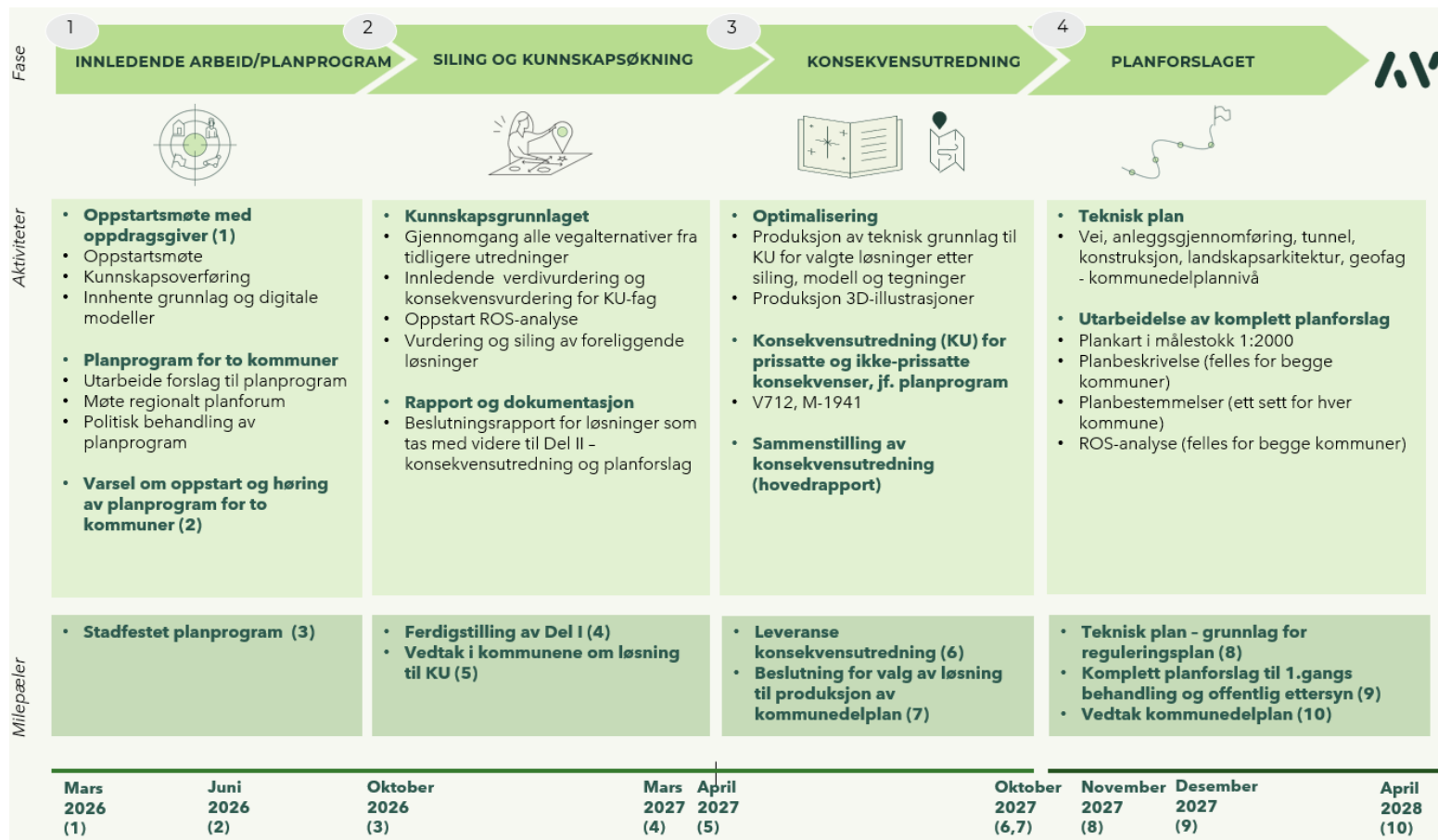
7.2. Varsel om oppstart av planarbeid og planprogram til offentlig ettersyn

Varsel om oppstart av planarbeid sendes til offentlige myndigheter, aktuelle lag og organisasjoner. Planprogrammet legges ut på offentlig høring samtidig med at det varsles oppstart. Høringsfrist vil være seks uker fra varsel om oppstart. Varsel om oppstart og planprogram sendes ut digitalt og kunngjøres på kommunenes nettsider. Det vil i tillegg bli kunngjort i avisen Tidens krav.

Det skal i varslingsperioden arrangeres et åpent informasjonsmøte. Informasjon om tid og sted står i varslingsbrevet.

7.3. Fremdrift

Planprogrammet er planlagt vedtatt i løpet av oktober 2026. Arbeid med konsekvensutredning og planforslag planlegges utført ut 2026 og 2027, og det er et mål om at et planforslag skal være klart til politisk behandling i kommunene i desember 2027. Etter dette vil planen bli lagt ut på offentlig høring og ettersyn i seks uker før endelig planvedtak kan skje i løpet av våren 2028.



Figur 7-1 Foreløpig fremdriftsplan.

8. Kilder

- 2023: Rambøll - Ferjefri veg til Smøla (rapport)
- 2024: Rambøll - Tilleggsnotat til ferjefri veg til Smøla (notat)
- 2023: Nordre Nordmøre Bru- og tunnelselskap - Behovsanalyse Edøyfjorden - grunnlag for vurdering ihht. regelverk for selvfinansierende prosjekter være en for



asplan viak