

Detaljregulering for Kjøde næringsområde – Endring av reguleringsplan i medhald av Plan- og bygningslova § 12.14 første ledd

Høyring og offentlig ettersyn

Bakgrunn for saka:

Våren 2021 vedtok Stortinget at Stad skipstunnel skulle byggast. Føremålet med samferdsleprosjektet var å gjere skipstrafikken ved Stadlandet tryggare (Stortinget, 2021). Detaljregulering for Kjøde næringsområde vart vedteken i oktober 2024. Formålet med planen er å ta i mot massar frå etablering av Stad skipstunnel med etablering av næringsareal og kai som etterbruk av deponiområda.

Etter vedtak av reguleringsplanane knytt til Stad skipstunnel i 2024, starta detaljprosjekteringa for tunnelen opp. I den samanheng blei det oppdaga behov for endringar av planen. For å halde framdrifta blei det naudsynt innleiingsvis å få retta opp nokre mindre justeringar i planen. Justeringane i plankart og planføresegner var av eit slikt omfang at dei ikkje vil påverke gjennomføringa av planen eller få vesentlege verknadar for miljø og samfunn. Difor kunne desse takast som ei mindre endring etter forenkla prosess i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 andre ledd. Planendringa vart vedteken av Stad formannskap som planmynde 07.05.2026.

I prosjekteringa blei det òg identifisert behov for større endringar som ikkje kan gjennomførast etter forenkla prosess og desse endringane er bakgrunnen for ein planrevisjon i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 første ledd (jf. Planomtalen kap. 1.1).

I medhald av Plan- og bygningslova §§ 12-3 og 12-8 vart det varsla oppstart av planarbeid knytt til endring av tre detaljreguleringsplanar i Stad kommune for å justere nokre av dei planlagde løysingane for bygging av Stad skipstunnel.

For å sikre framdrifta i planarbeida, vedtok Stad formannskap i sak 26/066 den 11.06.2026 å gi eining for Plan- og forvaltning fullmakt til å legge følgjande reguleringsplanar ut på høyring og offentlig ettersyn i medhald av Plan- og bygningslova § 12-10:

- Stad skipstunnel med planID. 2022010
- Lesto næringsområde med planID. 2022014
- Kjøde næringsområde med planID. 2022013

Dette dokumentet omhandlar endring av Detaljregulering for Kjøde næringsområde med planID 2022013. Det er viktig at dette dokumentet vert sett i samanheng med saksutgreiinga for detaljregulering for Stad skipstunnel og detaljregulering for Lesto næringsområde.

Plan- og forvaltning tilrår at forslag til endra detaljregulering for Kjøde næringsområde vert lagt ut til høyring og offentlig ettersyn.

Saksopplysningar:

Forslagsstilar: Kystverket, i samarbeid med Stad kommune.

Plankonsulent: COWI AS.

Planprosess:

Varsel om oppstart:

Det vart gjennomført oppstartsmøte den 13.02.2026 for å setje rammene for planendringane i dei tre reguleringsplanane Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde. Dei nemnde reguleringsplanane må sjåast i samanheng, då dei samla legg til rette for utbygginga av skipstunnelen.

COWI AS varsla på vegne av Kystverket om oppstart av planrevisjon i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 første ledd. Varslingsbrevet vart den 14.04.2026 sendt til relevante sektorstyresmakter og naboar/grunneigarar som blir direkte påverka av planarbeida. Oppstartsvarslinga blei òg annonsert i Fjordenes Tidende 16.04.2026. I tillegg orienterte Kystverket og Stad kommune om planendringane på sine heimesider. Høyringsperioden var mellom 15.04.-10.05.2026.

Det ligg føre fråsegner til oppstartsvarselet frå Statens vegvesen, NVE, Vestland fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Vestland. Fråsegnene vert referert og vurdert i dokumentet Merknadar og innspel til oppstartsvarsel – endring av tre detaljreguleringsplanar, datert 20.05.2026 (vedlagt). Fråsegnene i sin heilskap følgjer også som vedlegg.

Planrevisjonen vart ikkje ferdigstilt tidnok for å rekke politisk handsaming i råd og utval i juni. Av omsyn til framdrifta for planrevisjonen og Stad skipstunnel som prosjekt, såg ein det som uheldig at handsaming om høyring og offentleg ettersyn vart utsett til møterunden i september.

Etter Stad kommune sitt delegeringsreglement er fullmakt for å legge saker som gjeld detaljreguleringar ut på høyring, lagt til Formannskapet. Kommunedirektøren bad difor i sak 26/066 om fullmakt til å legge reviderte plandokument ut til høyring og offentleg ettersyn så snart dei ligg føre. Det vart i møte for Stad formannskap den 11.06.2026 vedteke følgjande:

F - 26/066 Vedtak:

Stad formannskap som planmynde gjev eining for Plan og forvaltning fullmakt til å legge følgjande reguleringsplanar ut til høyring og offentleg ettersyn i medhald av Plan- og bygningslova § 12-10:

- *Stad skipstunnel med planID. 2022010*
- *Lesto næringsområde med planID. 2022014*
- *Kjøde næringsområde med planID. 2022013*

Stad kommune mottok planforslag den 5. juni 2026, men det har i tida fram mot utlegging til høyring og offentleg ettersyn vore behov for å justere nokre av plandokumenta.

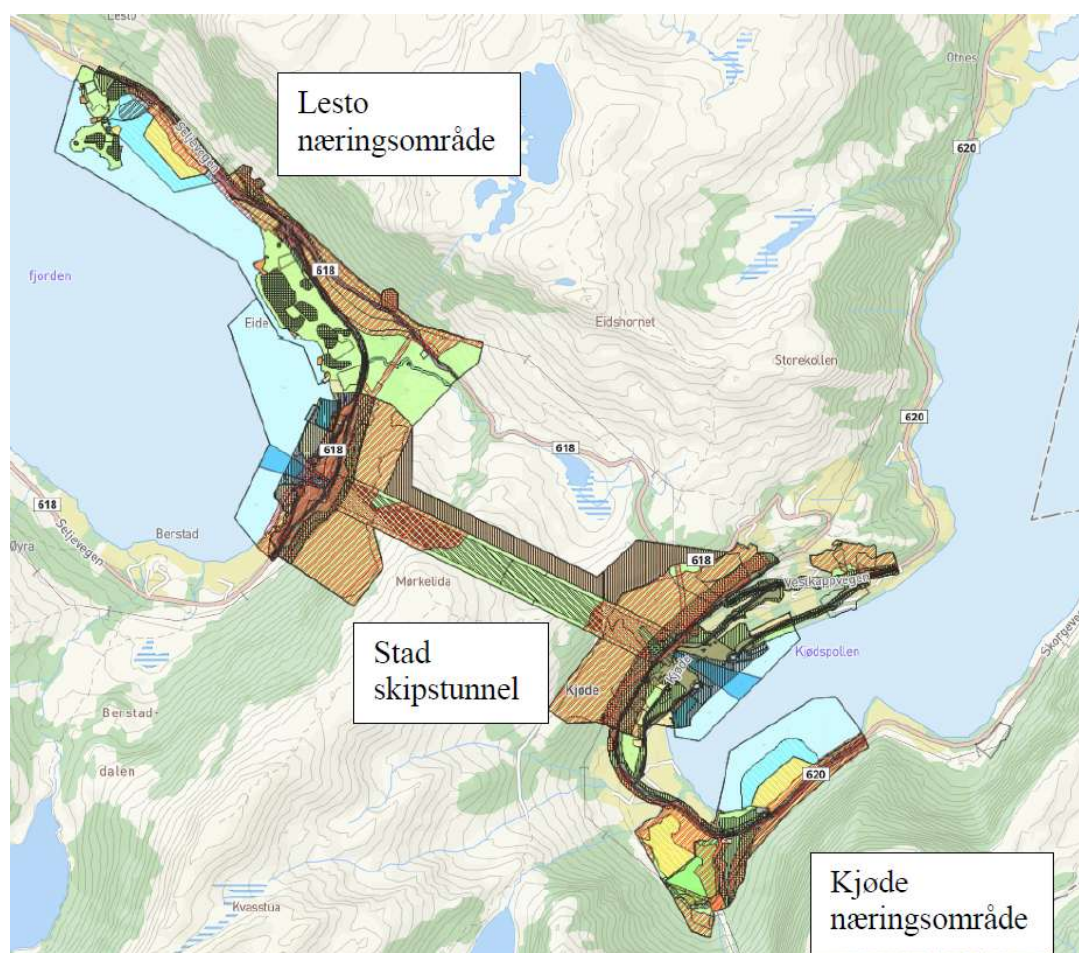
Medverknad:

Det blei halde folkemøte om planendringane i januar 2026, og i samband med oppstartsvarslina i april 2026 blei det invitert til kontordag for dei som ønskte å få meir informasjon om planarbeida. Kontordagen blei varsla samtidig som oppstart av planarbeida blei varsla. Plankonsulenten COWI orienterte Stad formannskap som planutval om planrevisjonen i møte den 11. juni 2026. Den 15. juni vart det halde digitalt informasjonsmøte for sektorstyresmaktene.

I samband med høyring og offentlig ettersyn skal det gjennomførast informasjonsmøte om planarbeid og prosjektgjennomføring for Stad skipstunnel. Møte vert halde i Selje den 2. september 2026.

Lokalisering:

Planområdet for Stad skipstunnel ligg i Stad kommune, på den smalaste delen av Stadlandet. Planområdet for Kjøde næringsområde er lokalisert innerst i Kjødepollen.



Kartutsnitt som viser dei tre planane som er knytt til Stad skipstunnel.

Planavgrensing:

Under viser kartutsnitt med planavgrensing. Den raude, stipla linja viser eksisterande plangrense, medan svart, stipla linje viser forslag til utvida planavgrensing.

reguleringsplanprosessar, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar § 6 første ledd bokstav b og § 8 første ledd bokstav a. Dette med bakgrunn i at dei areala som vert omfatta av endringane i stor grad allereie har blitt vurderte i samband med utarbeiding av gjeldande reguleringsplanar.

Det er likevel vurdert at det er behov for nokre tilleggsutgreiingar for å avklare verknadane av dei nye tiltaka som følgjer av planendringane. Dette gjeld mellom anna:

- supplerande geotekniske undersøkingar og skredvurderingar for utvida sjøfyllingar
- utgreiing av støykonsekvensar av utvida anleggsområde
- vurdering av marin natur og marint vassmiljø, inkludert påverknad av undervassstøy
- vurdering av terrestrisk natur og botndyr i bekk og økosystemtenester
- vurdering av landskapsverknadar.

I tillegg kjem dei ordinære vurderingane for reguleringsplanarbeid som mellom anna er knytt til friluftsliv, vurdering av verknadar for matjord/landbruk og kulturmiljø og kulturminne.

Risiko og sårbarheit (ROS-analyse):

I samband med reguleringsplanarbeidet for gjeldande reguleringsplan, utarbeidde Multiconsult i 2024 ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for Kjøde næringsområde. ROS-analysen har identifisert uønska hendingar med forslag til avbøtande tiltak. Det vert vurdert at ROS-analysen er dekkande for planrevisjonen. Les om ROS-analysen i ny planomtale kap. 4.15.

Planrevisjonen omfattar følgjande dokument til høyring og offentleg ettersyn:

- Planomtale, datert 22.06.2026 versjon 1.0
- Føresegner, datert 22.06.2026
- Plankart datert 19.06.2026
- Rapport fremmedarter
- Hydrogeologi
- Georadarkartlegging
- Notat om sjøfugl rovdyr
- Vannmiljø –
- Trafikkanalyse og trafiksikkert
- Flomberegning
- Merknadar til oppstartsvarsel
- Oppstartsvarsel
- Varslingsgrenser – ulike kart

Skildring av planforslaget:

I kap. 6 i ny planomtale vert planendringane skildra, medan verknadar og konsekvensane av planendringa vert skildra i kap. 7.

Under vert kvart endringspunkt presentert med skildring av korleis plankart og føresegner er endra sett opp mot gjeldande plan. I tillegg vert det gjort greie for verknadane av kvart einskild endringspunkt.

Planføresegnene knytt til denne planrevisjonen er basert på føresegner ved tidspunkt for vedtak, og er datert 07.10.2024. Dette vert ikkje korrekt sidan det er gjennomført mindre endring av plankart og føresegner, jf. sak 26/057 for Stad formannskap den 07.05.2026. Føresegner datert 29.04.2026 som følgde sak om mindre endring må danne grunnlaget for planrevisjonen. I framstillinga under vert det difor vist til føresegner datert 29.04.2026 som gjeldande føresegner og forslag til nye/endra føresegner er datert 22.06.2026.

➤ ***Innarbeiding av endringar etter forenkla prosess***

I desember 2025, søkte COWI på vegne av Kystverket om mindre endring av reguleringsplanane knytt til Stad skipstunnel. Bakgrunnen for planendringa:

I forbindelse med arbeidet med rammesøknad for tiltakene som inngår i totalentreprisen for Stad skipstunnel har det blitt avdekket en del uklarheter i gjeldende reguleringsplaner for Stad skipstunnel (planID: 2022010), Kjøde næringsområde (planID: 2022013) og Lesto næringsområde (planID: 2022014). Dessuten har prosjektet modnet noe med en videre analyse av sikkerhet ved seiling og utforming av entringsområdene har derfor blitt noe justert i forhold til hva som ligger til grunn i Detaljreguleringsplan for Stad skipstunnel.

Vedtak om mindre endringar av detaljreguleringsplanar er delegert til kommunedirektøren på visse vilkår, men sidan Stad skipstunnel er eit omfattande samferdsleprosjekt med stor interesse for ålmenta og verknadar for den kommunale drifta, vart saka lagt fram for Stad formannskap som planmynde for vedtak. I sak 26/057 fatta Stad formannskap den 07.05.2026 følgjande vedtak:

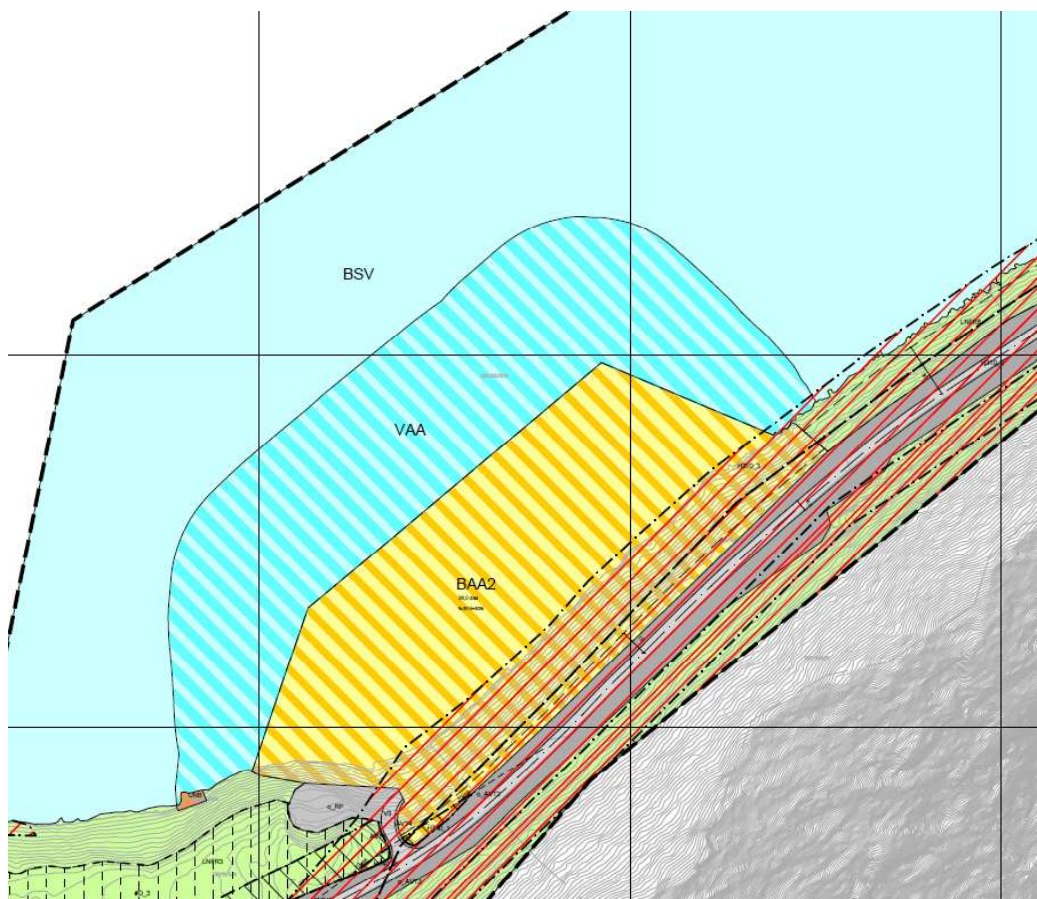
F - 26/057 Vedtak: *I medhald av Plan og bygningslova § 12-14 andre ledd, vert endring av detaljregulering for Kjøde næringsområde vedteken etter forenkla prosess.*

Kommunedirektøren sin kommentar:

Det er gjort greie for planendringa etter forenkla prosess i ny planomtale kap. 6.2.2. Etter kommunedirektøren si vurdering er ikkje forslag til ny planomtale fult ut dekkande for endringar etter forenkla prosess. Difor må ein i samband med justering av plandokument etter høyring og offentleg ettersyn, også sjå til at alle endringar etter forenkla prosess er innarbeidd i plandokumenta før vedtak. Dette vert skildra nærare i kap. *Behov for justeringar av planforslaget etter offentleg ettersyn – Kjøde næringsområde* under.

Det er elles positivt at dei administrative endringane vert innarbeidd i nytt planforslag for Kjøde næringsområde. Dette vil gi oversiktelege plandokument som vil forenkle m.a. byggesakshandsaminga og prosjektoppfølginga.

➤ ***BAA2/H310_3 Ras- og skredfare: Ivaretaking av rassikring på sjøfylling med sikringsvoll***



Forslag til nytt plankart.

Det er ingen endringer av plankartet sett opp mot gjeldende plan, men føresegnene for område BB2 er endra for å legge til rette for ressursbank. Sjå tabellen under der endringa av føresegna syner med grøn skriftfarge.

3.1.6 BAA2 Industri/Lager/Kontor/ Forretning/Tjenesteyting/Kai	
Gjeldande føresegn 29.04.2026	Forslag til endra føresegn 22.06.2026
Området omfattar del av fylling over sjøflata. Møne-/gesimshøgde skal ikkje overstige 12 meter frå gjennomsnittleg planert terreng. Utfylling i sjø skal utførast med steinfylling eller plastring. Området skal fyllast opp til minimum kote 3. Fyllingsfronten skal utformast slik at dei eignar seg som substrat for naturlig rekolonisering av sukkertare og andre stadeigne marine makroalgar, dyr som trivs på/i hardbotnsubstrat samt slik at fisk og krepsdyr finn eigna skjulestadar i fyllingsfronten.	Området omfattar del av fylling over sjøflata. Møne-/gesimshøgde skal ikkje overstige 12 meter frå gjennomsnittleg planert terreng. Utfylling i sjø skal utførast med steinfylling eller plastring. Området skal fyllast opp til minimum kote 3. Fyllingsfronten skal utformast slik at dei eignar seg som substrat for naturlig rekolonisering av sukkertare og andre stadeigne marine makroalgar, dyr som trivs på/i hardbotnsubstrat og slik at fisk og krepsdyr finn eigna skjulestadar i fyllingsfronten. Området kan også nyttast til ressursbank for overskotsmasser til bruk i framtidige bygg- og anleggsprosjekt. Høgde på steinlager kan då heller ikkje overstige 6 meter frå gjennomsnittleg planert terreng.
Kommunedirektøren sin kommentar:	

Sprengstein:

Prosjektet Stad skipstunnel vil skape eit betydeleg volum med sprengstein, først og fremst frå tunneldrivinga, men òg frå forskjeringar og vegbygging. Det er estimert at om lag 3 600 000 fm³ (fast volum) berg må takast ut, noko som gir eit estimert volum med sprengstein på om lag 6 500 000 am³ (anbrakt volum).

Det er knytt uvisse til massevolumet, men massehandteringa skal utførast i tråd med ressurspyramiden der ombruk og samfunnsnytte er prioritert. Innanfor tiltaksområdet skal sprengsteinen nyttast til sjøfyllingar i entringsområda og vegbygging. I tillegg skal steinen nyttast til etablering av næringsareal på Lesto og i Kjøde. Resterande steinmassar skal leverast til mottak i regionen (jf. kommunen si saksutgreiing for endring av reguleringsplan for Stad skipstunnel).

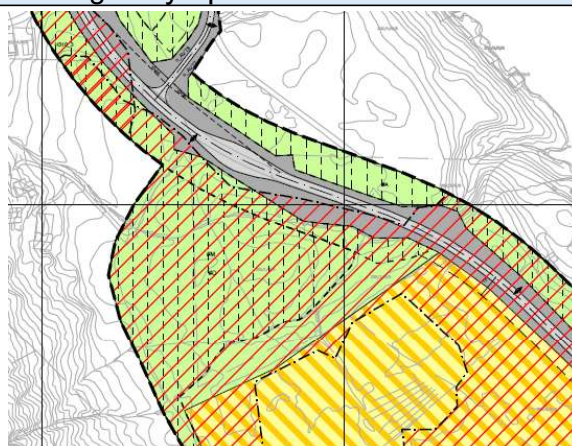
Kystverket har vore svært opptekne av å optimalisere prosjektet Stad skipstunnel ved mellom å anna skape størst mogeleg nytte av overskotsmassane. Ein føresetnad for mottak av steinmassar er at arealet er regulert, og at det mellom anna ligg føre løyve til tiltak etter Plan- og bygningslova og utsleppsløyve. Det er viktig for Kystverket og entreprenør at dei har tilstrekkeleg med areal kring tunnelportalane tilgjengeleg, slik at lossing ikkje blir forseinka dersom andre mottakarar av ulike årsaker ikkje klarer å ta imot massar (jf. kommunen si saksutgreiing for endring av reguleringsplan for Stad skipstunnel). Per no veit vi ikkje om eller i kva grad Stad skipstunnel vil føre til utvikling av eksisterande verksemdar eller nyetableringar, og behov for steinmassar knytt til dette. Det er liten tilgang på steinmassar i området og ein ressursbank kan hindre at andre område vert bygd ned til masseuttak. Dersom delar av området skal nyttast til ressursbank, må det utarbeidast ein driftsplan med tidsavgrensing for når steinmassane skal vere fjerna og området sett i stand.

- **LNF: Utviding av regulert LNF-område for eigedomane gbnr. 202/1,202/3 og delar av gbnr. 202/6. Område skal nyttast til mellombels lagring av matjord i rankar. Terrenget kan hevast for å hindre at området blir flaumutsett.**
- **Omsynssone H320: Flaumfaresonen vert utvida slik at den også omfattar det utvida LNF-område på gbnr. 202/1. 202/3 og delar av 202/6, som skildra i punktet over.**

Utsnitt av gjeldande plan



Forslag til nytt plankart



Kommunedirektøren sin kommentar:

Stad skipstunnel er eit omfattande samferdsleprosjekt og det er naudsynt for framdrifta i anleggsperioden å sikre areal for effektiv og fleksibel massehandtering. Kommunedirektøren har ikkje merknadar til utvida planavgrensing. Utvidinga av planområdet er hovudsak knytt til mellombels lager for matjord på LNF-område. Området vert såleis ikkje permanent nedbygd.

5.2 #M - Masselagring

Områda merka #M kan nyttast til mellombels lagring av matjord.

Det skal gjennomførast tiltak for å unngå pakking av matjord.

Terrenget kan hevast inntil 0,5 meter med påfyll av eigna lausmassar for å gjere jordbruksarealet mindre flaumutsett. Slik terrengheving må utførast utan inngrep i vasstrengen i området.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Føresegn 5.2 er ny og sikrar at område merka #M kan nyttast til mellombels lager for matjord. Arealet ligg i nærleiken av portalområda med høve til å nytte prosjektet sine eigne anleggsvegar. Kort avstand vil sikre redusert transport på eigna anleggsvegar og dette vil vere positivt både for innbyggjarane i Kjøde, og for den totale CO₂-rekneskapen. Rekkefølgjeføresegn 6.2.2 bokstav b sikrar at det skal utarbeidast plan for omdisponering av matjord og at denne skal godkjennast av kommunen.

➤ Planomtalen kap. 6.2.3 – Endra planføresegn

6.2.2 Rammeløyve innanfor felt #A, #D, # M og område BBA1-2

Gjeldande føresegn 29.04.2026

Forslag til endra føresegn 22.06.26

Før det kan gis rammeløyve skal følgjande ligge føre:

- a) VAO-rammeplan basert på Stad kommune sin VAO-norm, godkjent av kommunen
- b) Plan for omdisponering av jord (for tiltak som gjeld inngrep i matjord), godkjent av kommunen
- c) Plan for handtering av støy og støv, i medhald av føresegn 2.3.1. bokstav f) - i), godkjent av kommunen
- d) Geotekniske rapportar der det er nødvendig
- e) Anleggsnotat, godkjent av vegmynde
- f) Landskapsplan i tråd med Designmanual for Stad skipstunnel revisjon 8, 04.07.2024.
- g) Plan for handtering av masser knytt til tiltaket
- h) Ved søknad om løyve for nye bygningar og anlegg i flaumsone H320 skal det leggjast ved dokumentasjon som viser at naudsynte tiltak for å hindre skadar på bygningar blir ivareteke, jf. føresegn 4.3.
- i) Plan for beplantning og tilbakeføring av terreng i råka uteareal, samt fyllingsfront med maritimt liv, for aktuelle tiltak.

Ingen endringar sett opp mot føresegn datert 29.04.2026.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Endringa av rekkefølgeføresegn 6.2.2 vart gjennomført i planrevisjonen etter forenkla prosess, jf. sak 26/057 for Stad formannskap den 07.05.2026. Endringspunktet er såleis å sjå som ei samordning av plandokumenta.

Kommunedirektøren rår til at # M blir innarbeidd i overskrifta for å sikre at føresegn 6.2.2 også omfattar det utvida planområde.

6.2.3 Igangsetjingsløyve innanfor felt #A , #D, #M og område BAA1-2

Gjeldande føresegn 29.04.2026

Forslag til endra føresegn 22.06.2026

Før det kan gis igangsetjingsløyve skal følgjande ligge føre:

- a) Ved søknad i eitt trinn skal også dokumentasjon i samsvar med føresegn 6.2.2 ligge føre
- b) Dokumentasjon på kartlegging av brønnar knytt til drikkevatt og energiproduksjon
- c) Teknisk plan for vatn, avløp og overvatn (VAO) i tråd med kommunal VAO norm, godkjent av kommunen
- d) Ved søknad om løyve til utfylling ved bruk av massar frå Stad skipstunnel skal beredskapsplan for arbeid knytt til tiltaket ligge føre, godkjent av kommunen.
- e) Godkjent løysing for sløkkevatn må dokumenterast.
- f) Tiltaksplan for fjerning og skjøtsel av uønskte artar.
- g) Dokumentasjon i medhald av føresegn 2.3.1 bokstav a) – e), godkjend av kommunen.
- h) Nødvendige tiltak mot støy må vere gjennomført.
- i) Vatn og eventuelt andre naudsynte tiltak mot støv må vere tilgjengeleg.
- j) Gjennomføringsavtale med vegmynde skal ligge føre før det kan igangsettast arbeid på offentleg veg eller på tiltak som direkte påverkar offentleg veg.
- k) Gjennomføringsavtale med Stad kommune, knytt til utbyggingstiltak/tiltak på vatn, avlaup og overvatn i prosjektet.
- l) Berstadvatn vassverk må vere opparbeidd eller sikra opparbeidd
- m) Etablering av kryssing for dumpers, jf. vedtak frå Statens Vegvesen datert 02.05.24 og anleggsnotat.
- n) Plan for sikringstiltak nærare høg- og lågspentlinjer enn 30 meter etter føresegn 2.15 om Gorgeneset skal nyttast til masseplassering.

Ingen endringar sett opp mot føresegnar datert 29.04.2026.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Bokstav b vart endra og bokstav g vart stroken i rekkefølgjeføresegn 6.2.3 i planrevisjonen etter forenkla prosess, jf. sak 26/057 for Stad formannskap den 07.05.2026. Endringspunktet er såleis å sjå som ei samordning av plandokumenta.

Kommunedirektøren rår til at # M blir innarbeidd i overskrifta for å sikre at føresegn 6.2.2 også omfattar det utvida planområde.

Undervegs i planprosessen er det nokre tema som er via særleg merksemd:

Massehandtering:

Det er gjort greie for temaet *Massehandtering* i planomtalen kap. 7.5. Under følgjer eit utdrag:

Planendringa legg til rette for at ein større del av overskotsmassane frå Stad skipstunnel kan handterast innanfor eller nær prosjektområdet. Dette er i tråd med prinsippa i ressurspyramiden, der ombruk og nyttiggjering av massar blir prioritert framfor deponering. Lokal disponering kan redusere behovet for transport til eksterne mottak og gi betre ressursutnytting.

Samtidig er det knytt uvisse til både volum og endeleg disponering av sprengsteinsmassane. På noverande plannivå er det ikkje mogleg å fastsetje den endelege fordelinga av massane mellom interne løysingar, eksterne mottak og eventuelle sjødeponi. Det er derfor heller ikkje mogleg å seie presist kva dei aktuelle reguleringsendringane vil ha å seie for den samla massefordelinga i prosjektet. Det er likevel forventa at utvida moglegheiter for lokal handtering vil kunne auke graden av ombruk og redusere behovet for transport og deponering.

For lausmassar er det ikkje venta at reguleringsendringane vil gi vesentlege endringar i samla volum eller hovudprinsipp for disponering. Handteringa av ulike massetypar må avklarast nærare i vidare prosjektering. Dette gjeld også matjord, vegetasjonsmassar og eventuelle forureina massar, som skal handterast etter eigne planar og gjeldande krav.

Planendringa legg til rette for at ein større del av overskotsmassane frå Stad skipstunnel kan handterast innanfor eller nær prosjektområdet. Dette er i tråd med prinsippa i ressurspyramiden, der ombruk og nyttiggjering av massar blir prioritert framfor deponering. Lokal disponering kan redusere behovet for transport til eksterne mottak og gi betre ressursutnytting.

Samtidig er det knytt uvisse til både volum og endeleg disponering av sprengsteinsmassane. På noverande plannivå er det ikkje mogleg å fastsetje den endelege fordelinga av massane mellom interne løysingar, eksterne mottak og eventuelle sjødeponi. Det er derfor heller ikkje mogleg å seie presist kva dei aktuelle reguleringsendringane vil ha å seie for den samla massefordelinga i prosjektet. Det er likevel forventa at utvida moglegheiter for lokal handtering vil kunne auke graden av ombruk og redusere behovet for transport og deponering.

For lausmassar er det ikkje venta at reguleringsendringane vil gi vesentlege endringar i samla volum eller hovudprinsipp for disponering. Handteringa av ulike massetypar må avklarast nærare i vidare prosjektering. Dette gjeld også matjord, vegetasjonsmassar og eventuelle forureina massar, som skal handterast etter eigne planar og gjeldande krav.

Trafikkforhold:

Det er gjort greie for trafikkforhold i ny planomtale kap. 7.6. Tiltaka planrevisjonen legg til rette for vil medføre noko auka trafikk frå portalområde i Moldefjorden til Lesto, medan trafikkbelastninga vert noko mindre i Kjøde. Samla sett er det vurdert at planendringane vil gi betre gjennomførbarheit for prosjektet, utan vesentlege negative konsekvensar for trafikkavvikling eller trafikktryggleik.

Støy:

Det er gjort greie for temaet støy i planomtalen kap. 7.7. Under følgjer eit utdrag:

Eventuell tilrettelegging for mellombels steinlager kan føre til at støy frå anleggsaktivitetane breier seg utover eit større område enn tidlegare planlagt. Det er likevel venta at støybelastninga ikkje blir vesentleg auka som følgje av dette, dersom aktivitetsnivået generelt ikkje aukar vesentleg samanlikna med det som tidlegare er planlagt. Støy frå tipping av stein er kjent for å vere særleg plagsam for naboar som blir råka. Det er difor viktig å ta omsyn til dette og gjennomføre nødvendige tiltak for å redusere belastninga. Usikkerheita ved tidlege prognosar er stor. Ved reguleringsendringar som ikkje aukar støybelastninga vesentleg, er det vurdert at det er lite føremålstenleg å gjere nye støyberekningar på dette plannivået. Det er likevel viktig at støy frå byggje- og anleggsaktivitetar blir greidd ut meir detaljert i samband med vidare detaljprosjektering og byggesakshandsaming.

Luftureining:

Det er gjort greie for temaet luftureining i planomtalen kap. 7.8. Det er ikkje venta at tiltaka planen legg opp til skal påverke lokal luftkvalitet utover det som allereie er vurdert i tidlegare utgreiingar. I reguleringsføresegnene for gjeldande detaljreguleringsplan for Stad skipstunnel er det fastsett føresegnar om luftkvalitet i kapittel 2.3 og 2.3.1. Føresegnene gjeld etterleving av føringar og grenseverdiar i retningslinje T-1520, i tillegg til krav om avbøtande tiltak i anleggsfasen. Det blir tilrådd at desse blir vidareførte i endra reguleringsplan.

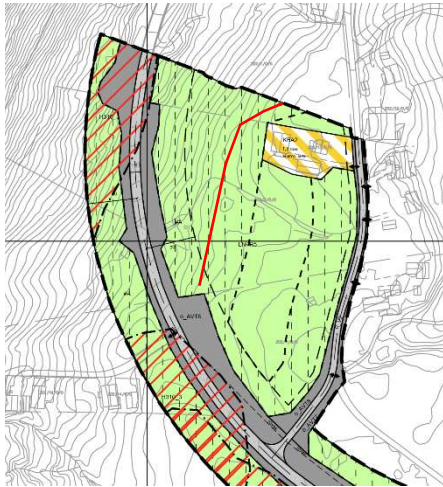
Landbruk og jordressursar:

Det er gjort greie for landbruk og jordressursar i planomtalen kap. 7.11. Planendringa omfattar utviding av planområde for å legge til rette for areal til mellombels lagring av matjord. Terrenget kan hevast, for å hindre at området blir flaumutsett. Matjordlaget skal skavast av og leggjast i rankar, og etter avslutta tiltak skal matjorda tilbakeførast. Det er såleis lagt til grunn at arealet skal førast tilbake til landbruksformål. Samla sett er planendringa vurdert å gi ein mellombels negativ konsekvens for jordressursane, sidan areal med fulldyrka jord blir teken i bruk i anleggsperioden. Konsekvensen blir likevel avgrensa av at tiltaket er mellombels, at matjorda skal handterast særskilt, og at arealet skal tilbakeførast etter avslutta bruk.

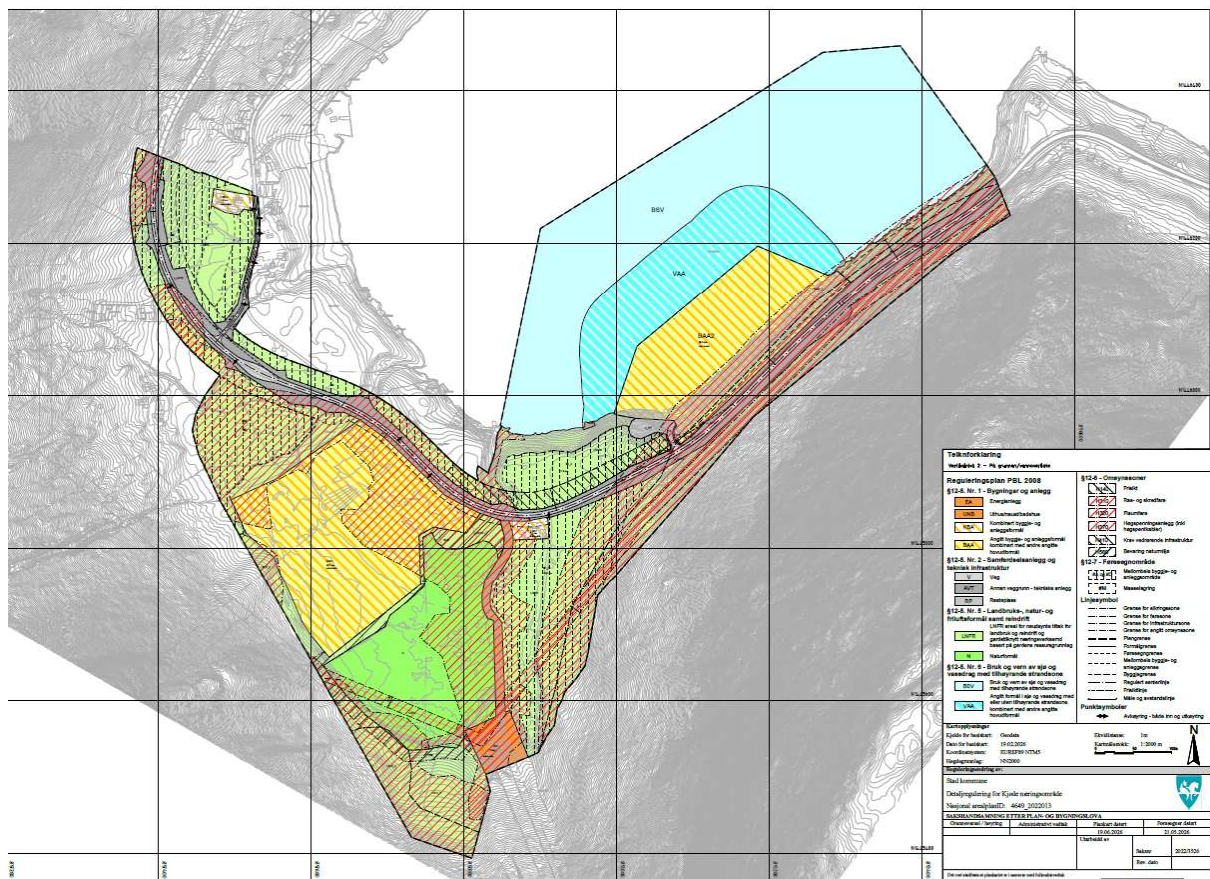
Behov for justeringar av planforslaget etter offentleg ettersyn – Kjøde næringsområde:

Det er ønskje om å verne om innbyggjarane der det er mogleg i anleggsperioden, og sikre at tungtrafikk gjennom eller forbi busetnad vert avgrensa. Ved å leggje ein anleggsveg vest for KBA2 (gnr. 202 bnr. 15) er det mogleg å avgrense mengde tungtrafikk langs den kommunale vegen o_V2, nordvest i planområdet. Ved å etablere anleggsvegen der det er mellombels byggje- og anleggsområde kan ein unngå å køyre unødvendig og med dei tyngste anleggsmaskinane forbi nokre av bustadane langs den kommunale vegen. For å avgrense delar av anleggstrafikken forbi eigedomane gnr. 202 bnr. 1, 3, 4 og innkøyringa til bnr. 15 vil det difor bli sett krav i føresegnene om at den tyngste anleggstrafikken og gjennomfartstrafikken skal førast bak bnr. 15. Noko anleggstrafikk må påreknast langs

vegen då den vil vere tilkomstveg til det mellombelse byggje- og anleggsområdet langs med den kommunale vegen. Bruken av vegen vil bli regulert i planføresegnene før planen vert lagt fram for endeleg vedtak. Eksempel på løysing av anleggsveg er vist med raud markering i kartutsnittet under.



Konklusjon: Planføresegnene vert justerte slik at tung trafikk vert avgrensa på den kommunale vegen.



Forslag til nytt plankart datert 19.06.2026.

Vurdering

Plankonsulenten COWI har i ny planomtale kap. 11.2 opplyst at planendringa er vurdert å vere ei føremålstenleg og naudsynt justering av gjeldande reguleringsplan for Kjøde næringsområde. Endringane legg betre til rette for gjennomføring av prosjektet Stad skipstunnel, særleg når det gjeld massehandtering, rassikring og mellombelse løysingar i anleggsperioden.

Sjølv om planendringa medfører nokre negative verknadar, gjeld desse i hovudsak mellombelse forhold i anleggsfasen. Særleg gjeld dette konsekvensar for jordressursar, natur og vassmiljø, samt lokale miljøulempar. Med dei føresetnadane og avbøtande tiltaka som ligg til grunn i planmaterialet, er det vurdert at desse verknadane kan handterast på ein akseptabel måte. På denne bakgrunnen blir det tilrådd at planendringa vert vedteken.

Vurdering av naturmangfaldlova:

Det er gjort greie for naturmangfaldet i planomtalen kap. 7.4.

Heile planområdet vil bli påverka i anleggsperioden. Det er ikkje gjort funn av forvaltningsrelevant natur i planområdet. Bekkeløpa som er ein del av vassførekomsten i Kjøde har god tilstand, og er vurdert å ha svært høg verdi. Særleg anleggsperioden kan medføre risiko for partikkel- og næringsavrenning til bekkane. Ved iverksetting av ulike avbøtande tiltak vert påverknaden redusert og det er ikkje venta at vassmiljøet skal bli forringa.

Forholdet til kap. II i naturmangfaldlova er vurdert og kommunedirektøren stiller seg bak COWI si vurdering av §§ 8-12:

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er gjennomført synfaring i området, med søk etter raudlista og framande arter, men ikkje ei full naturtypekartlegging. Den overordna kjennskapen til området er likevel svært god. Ei økologisk vurdering av bekkane i området med ei forenkla konsekvensvurdering er utført.

§ 9: Føre-var-prinsippet

Arealet består i dag av fulldyrka jord som skal tilbakeførast. Det er difor ikkje særleg risiko for varig skade på naturmangfaldet.

§ 10: Økosystemtilnærming og samla belastning

Det er ikkje spesielle naturtypar i området som krev særskild vern utover myr utanfor planområdet i sør. Det må likevel sikres at området kan benyttes til mellomlagring av matjord og enkle materialar på en forsvarlig måte uten at bekkene tilføres for mye partiklar.

§§ 11–12: Kostnadsdekning og miljøforsvarlige teknikker

Tiltakshaver skal dekke kostnader til avbøtende tiltak, overvåking og eventuell restaurering, og det stilles krav om bruk av beste tilgjengelige teknikk (BAT). Dette omfattar sikring mot spreiding av partiklar til bekkesystemet både ved normaltstand og flaum.

Barn og unge sine interesser:

Det går ikkje fram av ny planomtale korleis barn og unge sine interesser er tekne omsyn til i planprosessen. I gjeldande planomtale kap. 7.6 er det skrive følgjande om barn og unge sine interesser:

Det er skolebuss og vegen i planområdet vurderes ikke å være skoleveg. Planen legger til rette for gangveg/sti langs fylkesvegen. Det er ikke kjent at området brukes til lek og opphold for barn og unge, men det er sannsynlig at det skjer ved eksisterende boliger. Området der det skal etableres nytt næringsareal ligger vegskråning og er sannsynligvis ikke viktig for barn og unge. Det skal utarbeides plan for anleggsgjennomføring før det kan settes i gang tiltak innenfor midlertidig bygge – og anleggsområde og områda BAA1-2. Planen skal redegjøre for trafiksikkerhet for gående og syklende. Området er tilgjengelig via offentlig

fylkesveg, men er ikke tilrettelagt utover dette. Universell utforming vil bli ivaretatt iht. TEK 17.

Kommunedirektøren vurderer at gjeldande planomtale kap. 7.6 framleis er dekkande.

Det følger av Plan- og bygningslova at omsyn til barn og unge sine interesser og oppvekstvilkår skal vektleggast i planlegginga. Kommunestyret skal i medhald av Plan- og bygningslova § 3-3 sørge for å etablere særskilt ordning for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegginga. Sak om vedtak av detaljregulering for Stad skipstunnel vert lagt fram for Stad ungdomsråd.

Konklusjon:

Kommunedirektøren vurderer at reviderte plandokument er utarbeidd i samsvar med Plan og bygningslova § 12-1. Føresetnadane for planarbeidet vart avklara med naboar, grunneigarar og plankonsulent innleiingsvis i planprosessen og vidare følgd opp ved gjennomføring av dialogmøte og informasjonsmøte. Kommunedirektøren i Stad kommune tilrår at Detaljregulering for Stad skipstunnel kan leggjast ut til høyring og offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova § 12-10.

Økonomisk berekraft:

«Det skal iht. plan- og bygningslovgivningen og kommunens gebyrreglement ikke betales gebyr til kommunen for dens behandling av forslag til områdeplan. For øvrig gjelder plan- og bygningslovgivningen og kommunens gebyrreglement», jf. avtalen mellom Kystverket og Stad kommune.

Sosial berekraft:

Sjå kapittel om vurdering av barn og unge sine interesser over.

Miljømessig berekraft:

Sjå kapittel for vurdering av naturmangfaldlova over.