

Juni 2026

Omregulering av Lesto næringsområde

Planomtale

PlanID 2022014

OPPDRAGSNR.

A269108

DOKUMENTNR.

2

VERSJON

1.0

UTGIVELSESDATO

22.06.2026

BESKRIVELSE

Planomtale

UTARBEIDET

LPLP/HCLA

KONTROLLERT

AKAE/AAAE

GODKJENT

ESVI

Innhald

1	Innleiing	6
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Hensikten med planendringane	8
1.2.1	Utviding av bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedføremål (BAA1)	8
1.2.2	Utviding av rassikringsvoll	8
1.3	Forslagsstillar, plankonsulent, eigeforhold	9
1.4	Tidlegare vedtak i saken	9
1.5	Krav om konsekvensutgreiing	9
1.6	Vurdering av kunnskapsgrunnlaget frå tidlegare planprosess	10
1.6.1	Marin natur og vassmiljø	10
2	Planprosessen	10
2.1	Varsel om oppstart, planprogram, medverking	10
2.1.1	Varsel om oppstart	10
2.1.2	Medverknad	11
2.1.3	Merknadar og uttale	11
3	Planstatus og rammevilkår	11
3.1	Overordna planer	11
3.1.1	Statlege planretningslinjer, rammer og føringar	11
3.2	Oppfølging av SPR arealbruk og mobilitet	12
3.2.1	Fylkeskommunale planer	12
3.2.2	Regionale planar	12
3.2.3	Kommuneplanens samfunnsdel	13
3.2.4	Kommuneplanen sin arealdel og kommunedelplanar	13
3.3	Gjeldande reguleringsplanar	15
3.4	Tilgrensande planer	15
4	Skildring av planområdet, eksisterande forhold	16
4.1	Plassering	16
4.2	Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk	17
4.3	Staden sin karakter	18
4.4	Landskap	18
4.5	Kulturminne og kulturmiljø	18

4.6	Terrestrisk natur	19
4.7	Marin natur og vassmiljø	20
4.8	Landbruk	20
4.9	Trafikkforhold	20
4.10	Klimagassutslepp	20
4.11	Grunnforhold	21
4.12	Støyforhold	22
4.13	Luftforureining	22
4.14	Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)	23
4.15	Næring	23
5	Skildring av planforslaget	23
5.1	Planlagt arealbruk	23
5.1.1	Administrative endringar	23
5.1.2	Reguleringsendringar	25
5.1.3	Reguleringsformål	26
5.1.4	Skildring av aktuelle endringar av reguleringsformål	27
5.2	Relevante tema knyt til planendringa	27
5.2.1	Trafikkløysing	27
5.2.2	Omsyn til natur og vassmiljø	27
5.2.3	Kulturminne	28
5.2.4	Massehandtering	28
5.2.5	Avbøtande tiltak/løysingar ROS	28
6	Verknader av planforslaget	29
6.1	Forholdet til overordna planar og føringar	29
6.2	FN sine berekraftsmål	29
6.3	Landskap	30
6.4	Naturmangfald og vassmiljø	31
6.4.1	Påverknad på terrestrisk natur	31
6.4.2	Påverknad på marin natur og vassmiljø	31
6.4.3	Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova	31
6.4.4	Økosystemtenester	32
6.5	Trafikkforhold og trafikksikkerheit	33
6.6	ROS	33
6.7	Støy	33

6.8	Massehandtering	34
6.9	Luftforureining	35
6.10	Klimagassvurdering	35
6.11	Grunnforhold	36
6.12	Trafikkforhold	36
6.13	Jordressursar/landbruk	36
6.14	Teknisk infrastruktur	37
6.15	Økonomiske konsekvensar for kommunen	37
6.16	Konsekvensar for næringsinteresser	37
6.17	Interesse motsettingar.....	37
6.18	Avveging av verknader	37
6.19	Samla verknader for planområdet	38
6.20	Konklusjon og tilråding	38
7	Vedlegg	39

Samandrag

Denne planskildringa gjeld endringar for reguleringsplanen *Lesto næringsområde*, planID 2022014, vedtatt 24.10.2024.

Kystverket er forslagsstillar og ansvarleg for planarbeidet, i samarbeid med Stad kommune. COWI AS er forslagsstillar sin konsulent.

Føremålet med dokumentet er å gjere greie for dei føreslegne endringane og verknadene av desse, og å supplere gjeldande planmateriale.

Planskildringa er utarbeidd som eit tillegg til dei opphavlege reguleringsplanane, og skal lesast i samanheng med desse. Det inneber at gjeldande reguleringsplan framleis skal gjelde etter at denne planendringa er vedteken, men med dei justeringar som ligg i nytt plankart med tilhøyrande reguleringsføresegner.

De er vurdert at planarbeidet ikkje utløyser krav om nye konsekvensutgreiingar for forhold som allereie har vorte vurderte i samband med utarbeiding av gjeldande reguleringsplanar. Grunngevinga er at dei areala som vert omfatta av endringane i stor grad allereie har blitt vurderte i samband med utarbeiding av gjeldande reguleringsplanar. Dei gjeldande utgreiingar som er utarbeidd for reguleringsplanen vil såleis framleis gjelde. Det er likevel vurdert at det er behov for nokre tilleggsutgreiingar for å avklare verknadene av dei nye tiltaka som følgjer av planendringane.

Der det er avvik mellom den opphavlege planen (Detaljreguleringsplan for Lesto næringsområde (planID 2022014) og reguleringsendringa, skal det sist vedtekne plankartet med tilhøyrande reguleringsføresegner, utgreiingar og planskildring leggjast til grunn.

Det er viktig å sjå dette planarbeidet og gjeldande reguleringsplan i samband med reguleringsplanane for Kjøde næringsområde (planID 2022013) og Stad skipstunnel (planID 2022010), som òg vert justerte samtidig.

1 Innleiing

Sjøtransportar er viktige langs heile norskekysten. Det er av nasjonal interesse at trafikken kan gå trygt og sikkert. For å redusere risikoen ved eitt av dei mest vêrutsette og krevjande havområda langs kysten, er det planlagt å byggje skipstunnel forbi Stadlandet. Tunnelen vil gi fartøy høve til å passere området i meir rolege farvatn.



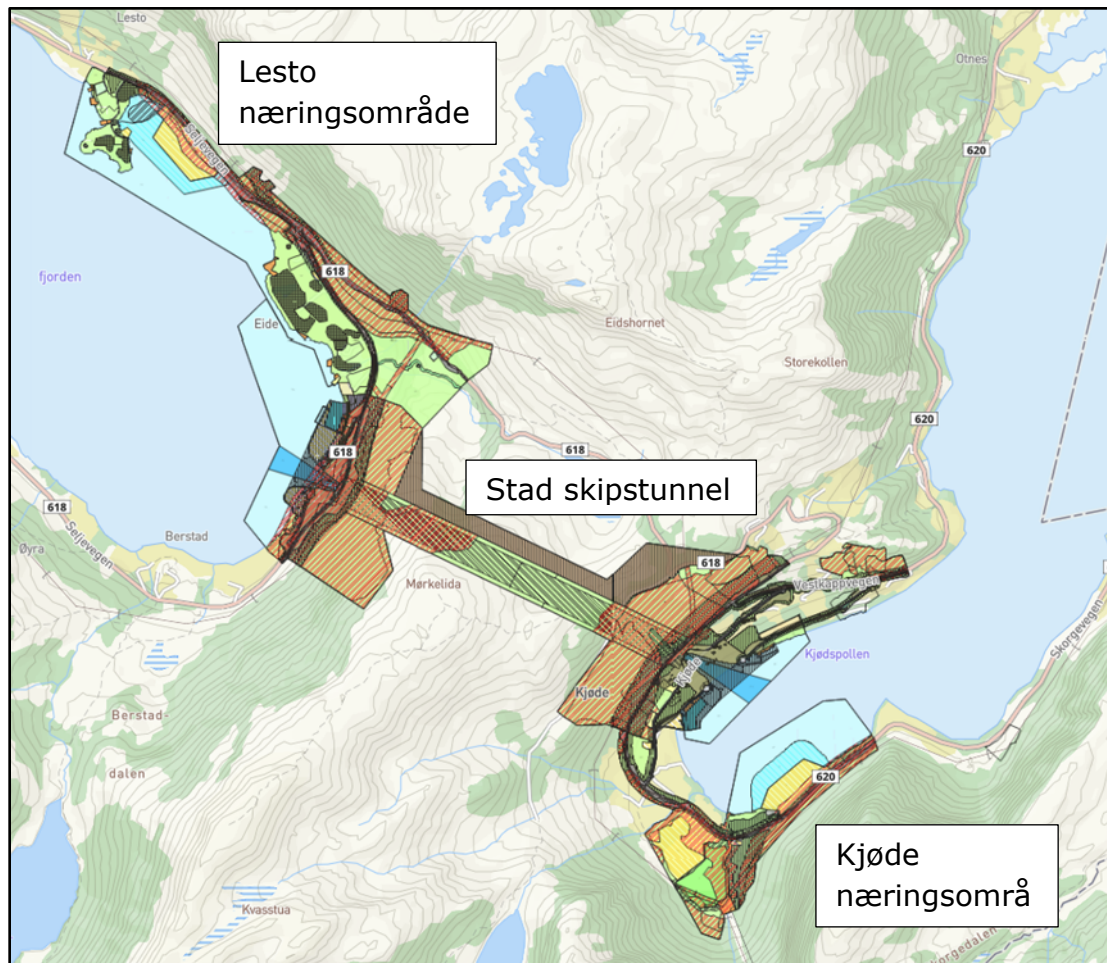
Figur 1-1: Kartutsnittet visar plasseringa av området for Stad skipstunnel, i grensa mellom fylka Vestland og Møre og Romsdal. Kjelde: kommunekart.com

Som grunnlag for utbygginga er det utarbeidd ein detaljreguleringsplan for ein skipstunnel der Stadlandet er på det smalaste, mellom Moldefjorden og Kjødepollen, som ligg i Vanylvsfjorden. I tillegg er det utarbeidd to andre reguleringsplanar, i direkte nærleik, som viser areal for mottak og handtering av tunnelmassar, og som gjer det mogleg å sikre kortast mogleg transport i anleggsfasen, jf. Lesto næringsområde, planID 2022014, og Kjøde næringsområde, planID 2022013.

Tunnelen vert om lag 1,7 km lang (2,2 km mellom entringskonstruksjonane i vest og øst), 50 m høg og 36 m brei. Fartøy opp til storleik med Hurtigruta vil med dette få ei tryggare segling forbi Stadlandet.

Føresetnadene for utbygginga har endra seg over tid, og det er behov for justeringar av dei tre reguleringsplanane som legg til rette for tiltaket. Dette planarbeidet omfattar desse endringane for reguleringsplanen som gjeld for sjølve stad skipstunnelen, *Detaljregulering for Stad skipstunnel*, planid. 2022010.

Dei delane av reguleringsplanane som ikkje vert endra, vil framleis gjelde som grunnlag for utbygginga. Desse er heller ikkje del av ny utgreiing eller høyring, då dei allereie er vurderte tidlegare.



Figur 1-2: Kartutsnittet viser området for Stad skipstunnel, med dei tre gjeldande reguleringsplanane. Kjelde: kommunekart.com

1.1 Bakgrunn

Planarbeidet gjeld detaljregulering av Lesto næringsområde i Stad kommune, og er utarbeidd på vegne av Kystverket og Stad kommune. Planen er ein del av oppfølginga av arbeidet med Stad skipstunnel, og tek sikte på å leggje til rette for nytt næringsareal i tilknytning til dette tiltaket.

Bakgrunnen for planarbeidet er behovet for å handtere store mengder overskotsmassar frå tunnelutbygginga på ein samfunnstenleg måte. I staden for

deponering i sjø eller på land, er det lagt opp til å nytte massane til utfylling i sjø ved Lesto, med mål om å etablere nytt næringsareal med sjøtilkomst og moglegheit for djupvasskai.

Planområdet ligg i Moldefjorden mellom Lestovika og Eide, og omfattar både sjø- og landareal. Området er i dag i hovudsak prega av sjøareal og utmark, med spreidd busetnad, landbruksareal og noko eksisterande infrastruktur langs fylkesveg 618.

Planen har som hovudformål å leggje til rette for næringsutvikling basert på lokal ressursutnytting, kombinert med etablering av tilkomst, teknisk infrastruktur og nødvendige tryggingstiltak. Samstundes skal planen ivareta omsyn til miljø, landskap, kulturminne og samfunnstryggleik, i tråd med krav i plan- og bygningslova og forskrift om konsekvensutgreiingar.

1.2 Hensikten med planendringane

Hensikta med planendringane er å tilpasse reguleringsplanen til oppdatert behov for massehandtering, arealutnytting og tryggleik i samband med utbygginga av Stad skipstunnel. Endringane skal leggje til rette for utvida sjøfylling mot søraust, auka nyttbart næringsareal og nødvendige rassikringstiltak, inkludert moglegheit for sikringsgjerde. Vidare skal planforslaget innarbeide endra avkøyrsløysing, opne for eventuell mellombels bruk av sjøfyllinga til steinlager eller forbelastning, og samle opp tidlegare administrative endringar i eitt oppdatert plangrunnlag.

1.2.1 Utviding av bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedføremål (BAA1)

Føremålet i gjeldande plan skal nyttast til verksemdar som er knytt til transport på sjø, marine og maritime næringar. Som ein konsekvens av økt behov for massedeponering, aukast dette føremålet med om lag 17 828 m², totalt om lag 59 514 m².

1.2.2 Utviding av rassikringsvoll

Som følgje av utviding av BAA1 er det naudsynt å utvida rassikringsvollen. Det vert òg avsett område til rassikringgjerde på oppsida av fylkesvegen.

1.3 Forslagsstillar, plankonsulent, eigeforhold

Forslagsstillar er Kystverket, og COWI AS er plankonsulent. Stad kommune er ansvarleg styresmakt for handsaming av reguleringsplanen etter plan- og bygningslova.

1.4 Tidlegare vedtak i saken

Gjeldande plan, *Lesto næringsområde* (planID. 202214) blei lagd ut til 1. gongs handsama 06.09.2023, og lagt ut til offentleg ettersyn i perioden 15.09.2023 – 31.10.2023. Plana blei endeleg vedteken 24.10.2024, og kunngjort 29.10.2024. Det blei mottatt ein klage frå Vestland fylkeskommune den 26.11.2024, med nytt vedtak etter klage den 23.01.2025. Endeleg vedtatt plan blei kunngjort 03.04.2025.

Det blei i tillegg vedtatt ei mindre endring av planen 07.05.2026 (saksnummer 2026/6529), etter forenkla prosess, som inneber at avkøyrsløp til nytt næringsområde blei flytta mot nordvest. I tillegg blei det gjort endringar i planføresegnene ved at to føresegner blei strøkne som følgje av at dei er omfatta av anna lovverk og krav i byggjesakshandsaminga. I tillegg blei ei føresegn gjort om til å gjelde på generelt grunnlag i staden for å vere spesifikk.

1.5 Krav om konsekvensutgreiing

Det er vurdert at planarbeidet ikkje utløyser krav om nye konsekvensutgreiingar for forhold som allereie har blitt avklarte i tidlegare reguleringsplanprosessar, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar § 6 første ledd bokstav b og § 8 første ledd bokstav a. Grunngevinga er 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 verknadene 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, inklusive påverknad av undervass-støy, vurdering av terrestrisk natur og botndyr i bekk og økosystemtenester og vurdering av landskapsverknader. I tillegg kjem dei ordinære vurderingane for reguleringsplanarbeid som mellom anna er knytt til friluftsliv, vurdering av verknader for matjord/landbruk og kulturmiljø og kulturminne.

1.6 Vurdering av kunnskapsgrunnlaget frå tidlegare planprosess

1.6.1 Marin natur og vassmiljø

Planendringa for Lesto vert vurdert å liggje innanfor rammene som allereie er konsekvensutgreidde, og nyare undersøkingar styrkjer kunnskapsgrunnlaget for marin natur og vassmiljø. Endringa inneber noko auka lokal belastning, særleg knytt til større sjøfylling og meir steindeponering, men påverknadstypene er i hovudsak dei same som tidlegare er vurderte. Med føresetnad om at krav i reguleringsføresegnene og oppdatert løyve etter forureiningslova vert følgde, inkludert tiltak mot partikkelspreiing/plast, overvaking og omsyn til naturtypene, vert verknadene vurderte som handterbare og utan nye eller vesentlege konsekvensar på plannivå.

2 Planprosessen

2.1 Varsel om oppstart, planprogram, medverking

2.1.1 Varsel om oppstart

Det vart sendt eit samla varsel for endringane i dei tre reguleringsplanane. Varselet inneheld ein utfyllande fellestekst for alle dei tre reguleringsplanendringane, men med særskild omtale av kvar av dei tre ulike planane. Ved å sende ut eitt varsel, og ikkje tre separate varsel, blir det gitt eit heilskapleg bilete av omfanget av og føremålet med reguleringsendringane.

Ei felles kunngjering sikrar at heile området blir sett under eitt, og bidreg til forståing for verknadene av planendringane. I kunngjeringa blir kvar reguleringsplan omtalt for seg.

Oppstartsvarselet for dei tre reguleringsplanane vart ikkje sendt samla i eitt brev, sidan mottakarane har eigne system og saksmapper for kvar enkelt planprosess. Det vart likevel vist til at dei tre planane må sjåast i samanheng for å få ei heilskapleg oversikt over kva endringane går ut på, og kva verknader dei kan få.

Planen vart varsla på heimesida til kommunen, i lokalavisa Fjordenes Tidende, som brev til grunneigarar, naboar og interesserte, og som brev/e-post til offentlege høyringspartar og interesseorganisasjonar. Kystverket informerte om planarbeidet på prosjektheimesida og i nyheitsbrev. Det vart halde oppstartsmøte 13.02.2026.

2.1.2 Medverknad

Det blei halde folkemøte om planendringane i januar 2026, og i samband med oppstartsvarslinga i april 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.

I samband med at planen blir lagt ut til offentleg ettersyn vert det opna for nytt folkemøte der dei konkrete endringane kan visast og bli forklarte.

2.1.3 Merknadar og uttale

Det har kome uttale til oppstartsvarsel frå Statsforvaltaren i Vestland, Fiskeridirektoratet, Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energi direktorat, Vestland fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal. I tillegg har det kome inn to merknadar frå privatpersonar. Desse ligg som vedlegg til dette planarbeidet.

3 Planstatus og rammevilkår

3.1 Overordna planer

3.1.1 Statlege planretningslinjer, rammer og føringar

Det er fleire planretningslinjer som kjem til anvending i arealplanlegginga, men dei som er lista opp i **Error! Reference source not found.** nedanfor er dei som er gjeldande for endringane i gjeldande plan (detaljregulering Stad skipstunnel, planID. 2022010).

Retningslinje	Føremålet med retningslinje
Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging	Føremålet med Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging er å styre planlegginga i retning av berekraftig utvikling og betre samordning mellom forvaltningsnivåa. Planarbeidet er gjennomført i samsvar med desse forventningane, tilpassa lokale og regionale forhold.
Statleg planretningslinjer for arealbruk og mobilitet	Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet har som føremål å fremje berekraftig arealbruk, redusert transportbehov og betre samordning mellom bustad- og transportutvikling. Planarbeidet er i samsvar med retningslinjene, tilpassa lokale og regionale forhold.

Statleg planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen	Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen har som føremål å sikre berekraftig og differensiert forvaltning av 100-metersbeltet langs sjøen, med vekt på vern av allmenne interesser og avgrensing av uheldig bygging. Planarbeidet er i samsvar med retningslinjene.
Universell utforming	Universell utforming har som føremål å sikre likeverd, deltaking og brukbarheit for alle. Prinsippet er lagt til grunn i planarbeidet og inngår som eit gjennomgåande omsyn i tråd med plan- og bygningslova.
T-1520/2012 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging	Føremålet med retningslinjene er å forebygge helseeffektar av luftforureining gjennom god arealplanlegging.
T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging	Føremålet med retningslinjene er å legge til rette for ei langsiktig arealdisponering som tar omsyn til støy.

Tabell 3-1: Statlege planretningslinjer

3.2 Oppfølging av SPR arealbruk og mobilitet

I føremålsparagrafen til statleg planretningslinje for arealbruk og mobilitet står det mellom anna at planlegginga skal utvikla berekraftige byar og lokalsamfunn, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, samt bidra til reduserte klimautslepp. Etablering av Lesto næringsområde nær Stad skipstunnel gjer at det er kort avstand frå anlegget til det nye næringsområde, som vil redusere transportutslepp. Den korte avstanden gjer det også mogleg å nytta lastebilar som går på straum. Planføremålet legg til rette for etablering av næring som er retta mot transport på sjø, marine- og maritime næringar. Dette vil i sin tur bidra til eit meir levedyktig lokalsamfunn.

3.2.1 Fylkeskommunale planer

3.2.2 Regionale planar

Plan	Rammer
Utviklingsplan for Vestland 2024-2028. Regional planstrategi	Vestland fylkeskommunes planstrategi.
Regional transportplan 2022-2033 for Vestland (RTP)	Den styrande planen for den langsiktige utviklinga av samferdselssektoren i Vestland fylke.

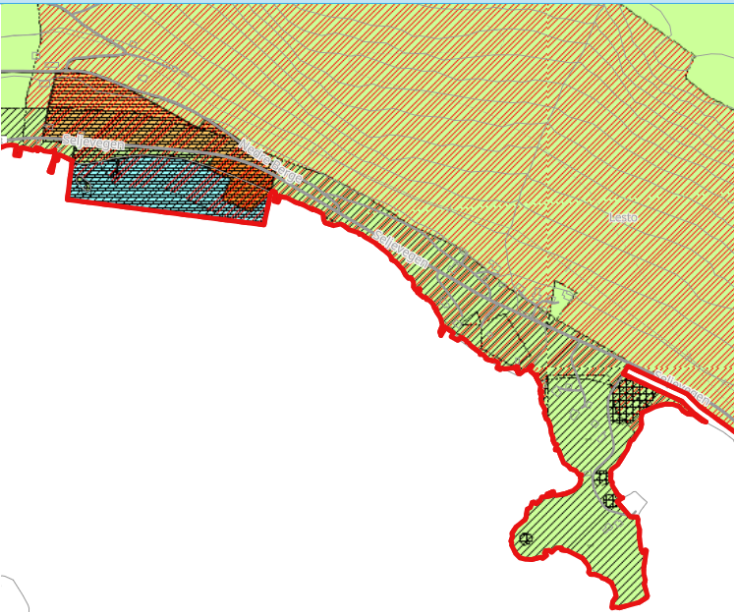
Regional plan for klima 2022-2035	Eit strategisk verktøy for å styrke klima- og miljøarbeid i Vestland.
Regional vassforvaltingsplan 2022-2027 for Vestland vassregion	Planen gir ei oversikt over miljøtilstanden i alt vatn og kva dei største miljøutfordringane er.

Tabell 3-2: Regionale planar

3.2.3 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032, *Stad kommune mot 2030*, blei vedteken av Stad kommunestyre 10.09.2020. Ny samfunnsdel er no under utarbeiding og hadde høyringsfrist 28. april 2026.

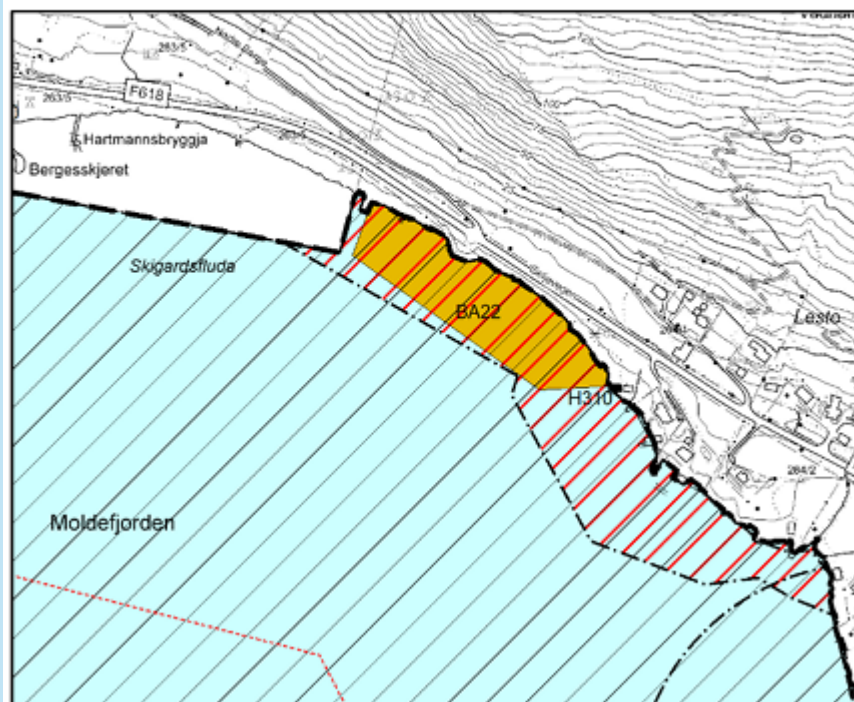
3.2.4 Kommuneplanen sin arealdel og kommunedelplanar

Plan	Rammer
Temaplan for vassforsyning, avløp og overvatn (VAO) 2023-2034, vedteken 27.10.2022 Temaplan for vassforsyning, avløp og overvatn 2023-2034 - Hovedportal	Kommunens temaplan for vann, avløp og overvatn skal liggja til grunn for alle detaljreguleringsplanar i området.
Arealdelen i kommuneplanen for Selje 2017-2029, planid. 1441201701, ikrafttredelsesdat o 09.11.2017. arealplaner.no 1441201701 > Plandokumenter	 Figur 3-1: Utsnitt frå gjeldande KPA for Selje 2017-2029, planID. 1441201701 (Kjelde: Kommunens kartinnsynsløysning)

**Kommunedelplan
for sjøareal 2022-
2032, Stad
kommune**

arealplaner.no |
 2019100 >
[Plandokumenter](#)

**BA22 Lesto – næringsareal og kai med slåttemark
bakkant.**

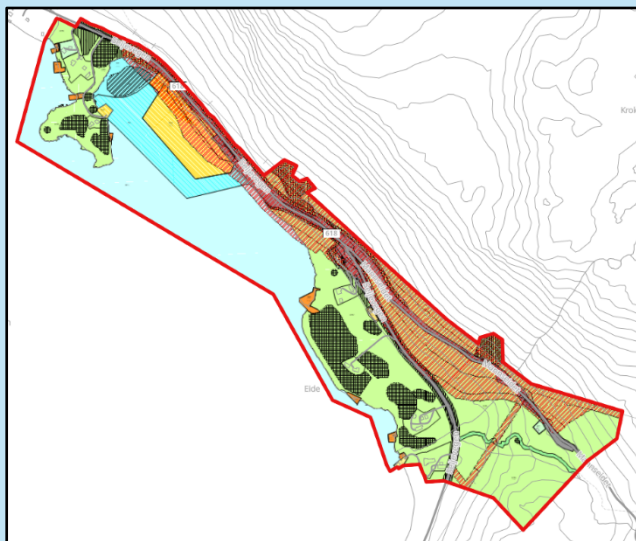


Figur 3-2: I denne plana er det avsett område til næringsareal.
 (Kjelde: Kommunedelplan for sjøareal 2022-2032, Stad kommune)

3.3 Gjeldande reguleringsplanar

Detaljregulering av Lesto næringsområde, planID. 2022014. Vedteken 24.10.2024.

arealplaner.no | [2022014 > Plandokumenter](#)

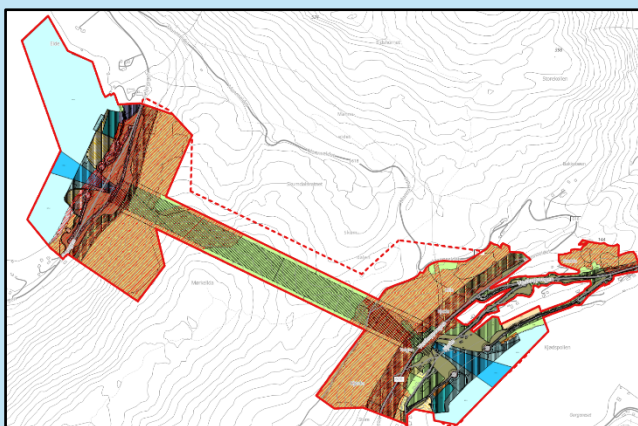


Figur 3-3: Lesto næringsområde

3.4 Tilgrensande planer

Detaljregulering for Stad skipstunnel, planID. 2022010. Vedteken 24.10.2024.

arealplaner.no | [2022010 > Plandokumenter](#)



Figur 3-4: Stad skipstunnel

4 Skildring av planområdet, eksisterende forhold

Skildringa av eksisterende forhold tek utgangspunkt i gjeldande og vedteken planskildring for Lesto næringspark, der dei eksisterende forholda allereie er godt kartlagde.

Kapittelet gjer greie for dei eksisterende forholda som er relevante for dei føreslegne endringane i planen, i tillegg til eventuelle forhold som er endra sidan vedtaket av gjeldande plan.

For å gi eit overordna bilete av planområdet er enkelte relevante skildringar frå gjeldande planskildring tekne inn att i dette kapittelet. Desse er likevel ikkje uttømmende, og det blir vist til gjeldande planskildring med tilhøyrande utgreiingar for ei fullstendig framstilling av eksisterende forhold.

4.1 Plassering

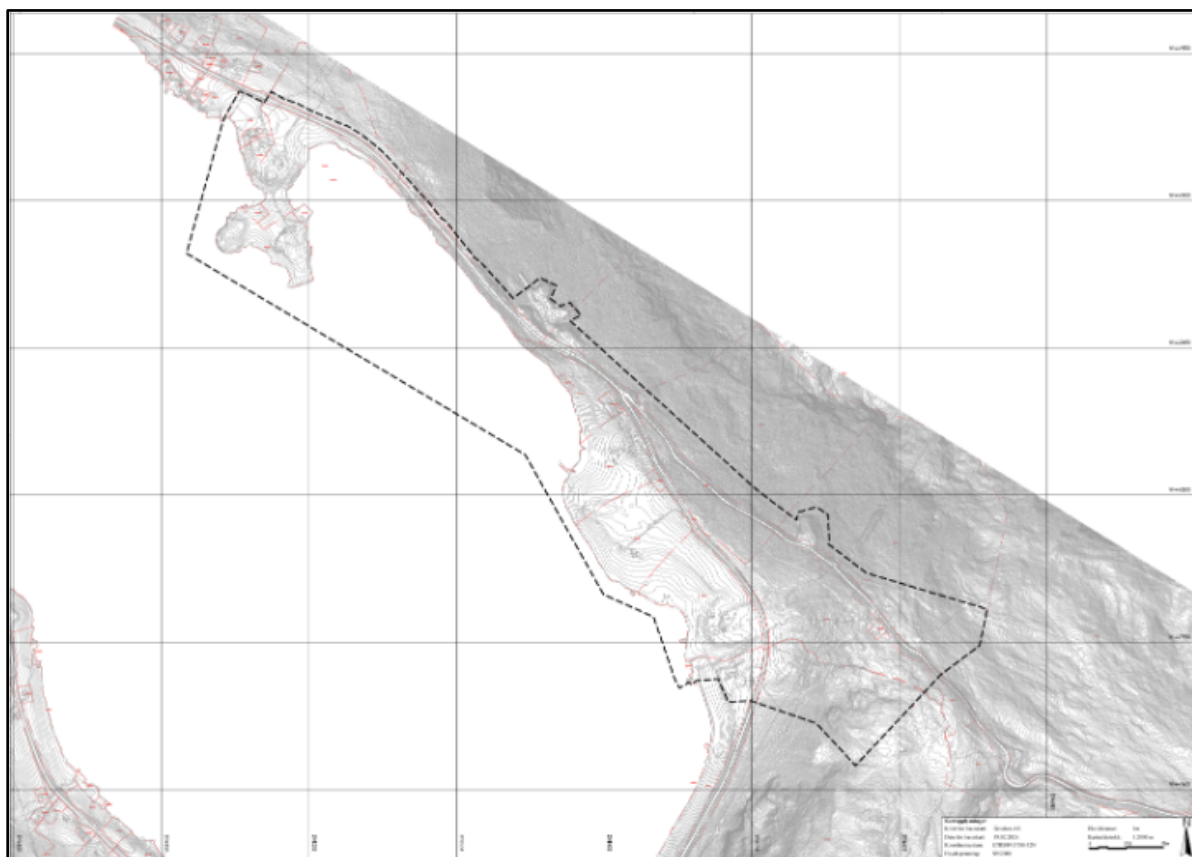
Planområdet for utfylling i sjø og Lesto næringsområde ligg i Moldefjorden mellom Lestovika og Eide, om lag 3,7 km frå den komande tunnelopninga til Stad skipstunnel i Moldefjorden.



Figur 4-1: Figuren visar planområdet i Stad kommune (Kartkilde: Kartverket)

Området er i dag regulert gjennom gjeldende reguleringsplan for Lesto næringspark. Gjeldende plan legg til rette for mellom anna nytt næringsområde og hamneområde, mellombelse anleggsområde knytte til utbygginga av Stad skipstunnel, utbetring av kryssløysingar samt andre utbyggingsføre mål i samsvar med fastsett arealbruk. I tillegg inngår areal avsette til LNF-føre mål (landbruks-, natur- og friluftsområde).

Planendringa omfattar i hovudsak utviding av utfylling mot søraust, noko auke av landareal i sjø, samt tilrettelegging for betre rassikring. Det blir òg lagt til rette for eventuell mellombels lagring av stein på sjøfyllinga.



Figur 4-2: Planavgrensinga for reguleringsplanendringa er same som for gjeldande reguleringsplan for Lesto næringsområde.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk

Planområdet ved Lesto består av spreidd busetnad med bustader, våningshus, uthus og driftsbygningar, samt areal med dyrka mark og beitemark. I Lestovika er det kaianlegg og flytebyggjer. Strandsona mellom Lesto og Eide er ubyggd og har tett vegetasjon. Terrenget ovanfor fv. 618 er ubyggd og delvis skogkledd. På Eide består planområdet hovudsakleg av landbruksareal og beiteområde med tilhøyrande bustader, våningshus, uthus og driftsbygningar. Det er naust og byggjer i strandsona.

4.3 Staden sin karakter

Planområdet framstår som eit kystnært kulturlandskap med spreidd busetnad og aktive landbruksareal. Området har eit landleg preg, med småskala busetnad knytt til gardsdrift og tilknytning til sjøen.

Lestovika og områda rundt fjorden har innslag av maritim aktivitet gjennom kaianlegg og bryggjer, men området er i hovudsak prega av tradisjonell landbruksdrift og naturprega omgjevnader.

4.4 Landskap

Planområdet inngår i Moldefjorden, som i nasjonalt referansesystem for landskap (NIBIO) er ein fjordarm innanfor landskapsregion 20 *Kystbygdene på Vestlandet*. I samsvar med NiN-kartlegging høyrer området til landskapstypen nedskore fjordlandskap med bebygde område, med landskapsgradient låg arealbruksintensitet. Landskapet er prega av samspelet mellom fjord, bratte og delvis skogkledde skråningar og jordbruksareal langs sjøen, med historiske spor etter kombinasjon av jordbruk og fiske.

I rapporten *Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane fylke* (Uttakleiv, 2009) inngår Moldefjorden i landskapstypen småfjord- og storsundlandskap (20T06-24) og i region Stad/Sildagapet, som er vurdert å ha stor regional og nasjonal verdi (A-verdi). Området er skildra med gode visuelle kvalitetar og heilskap mellom natur- og kulturmiljø.

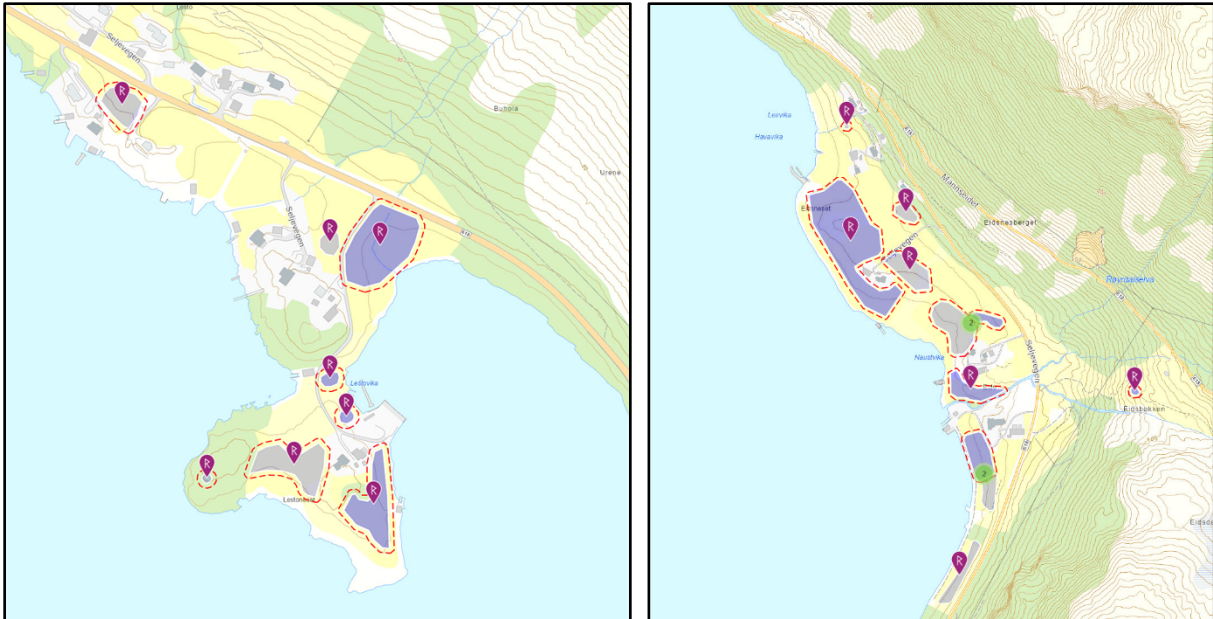
Det blir vist til gjeldande planskildring for Lesto næringspark og tilhøyrande utgreiingar for ei meir utfyllande skildring og vurdering av landskapet i planområdet.

4.5 Kulturminne og kulturmiljø

Det er gjennomført kulturminneregistreringar i området i mars 2023, og desse er lagde til grunn i gjeldande planskildring. I tillegg ligg det føre supplerande registreringar frå mai 2023 som ikkje er innarbeidde i gjeldande plan, men som inngår i denne planendringa. I figuren under er alle registrerte kulturminne og verdsette kulturmiljø i planområdet viste.

I Lestovika er det registrert tre busetjings- og aktivitetsområde som vart kartlagde av Vestland fylkeskommune i mai 2023. Desse har kulturminne-ID 298539-0, 298438 og 298537-0.

Rundt Eidsneset er det gjort fire registreringar av dyrkingsspor (kulturminne-ID: 298541-0, 298536-0, 298535-0, 298534-0) og ei registrering av busetjings- og aktivitetsminne som består av tre enkeltminne (kulturminne-ID: 298526-1). Desse er kartlagde av Vestland fylkeskommune 08.05.2023.



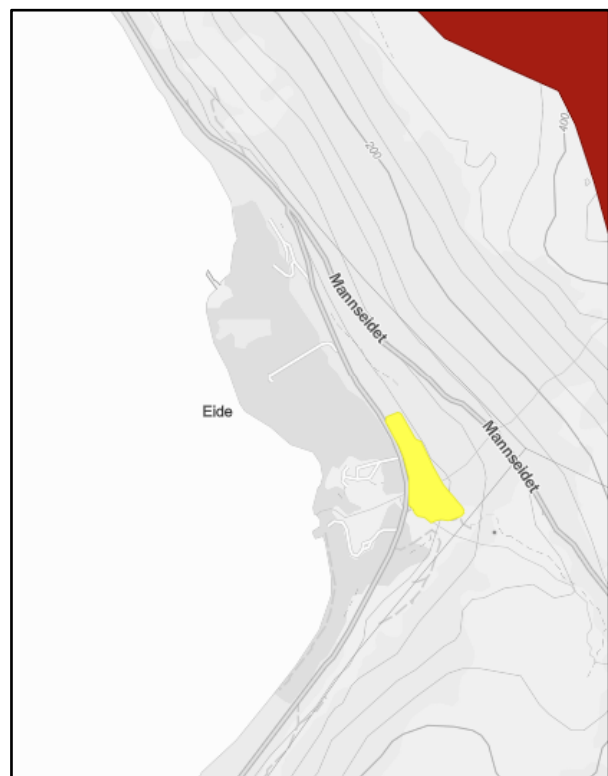
Figur 4-3: Registrerte kulturminne og verdsette kulturmiljø. Kjelde: Kulturminnesøk.

COWI har vore i kontakt med Bergen Sjøfartsmuseum, som opplyser at sidan omreguleringa ligg innanfor opphavleg føreslått plangrense, er områda allereie vurderte, og dei meiner det ikkje er nødvendig med fleire undersøkingar.

4.6 Terrestrisk natur

På land vil endringa berre gjelde tilrettelegging for rassikring og moglegheit for mellombels steinlager i anleggsfasen. Området er godt kartlagt i eksisterande rapportar om naturmangfald utarbeidde av Asplan Viak i 2021 og i tilleggsinformasjon frå Multiconsult i 2023. Området er òg kartlagt for framande artar og fugl av COWI i 2025.

Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som godt, og eksisterande kunnskap vil framleis gjelde, då det er små endringar i planområdet samanlikna med dei opphavlege kartleggingane. Ved Lesto er det ikkje registrert naturtypar på land, men det er registrert fleire raudlista artar.. Det er registrert eit område (Figur 4-4) med hagemark ved Eide på eit areal som er sett av til LNF i gjeldande detaljreguleringsplan.



Figur 4-4 Registrering av hagemark ved Eide.

4.7 Marin natur og vassmiljø

Kunnskapsgrunnlaget i området er godt, med undersøkingar av både marin natur og miljøgifter i sediment frå dei siste åra. Det er òg utarbeidd ein fagrapport om marin natur og vassmiljø på Lesto frå 2026, som vurderer korleis dei føreslåtte endringane i reguleringsplanen for Lesto næringsområde kan påverke marin natur og vassmiljø.

I influensområdet er det registrert viktige marine naturtypar, særleg tareskog og to ålegrasenger i Lestovika. Ålegrasengene har særst god tilstand, medan tareskogen er spreidd til flekkvis tett. Framandarten pollpryd er funnen i området. Vassførekomsten Moldefjorden har dårleg økologisk og kjemisk tilstand, men sedimentprøver ved Lesto viser i hovudsak låge konsentrasjonar av analyserte miljøgifter.

4.8 Landbruk

I planområdet er det landbruksareal med dyrka mark, innmarksbeite og gardsbruk på Lestoneset og Eide.

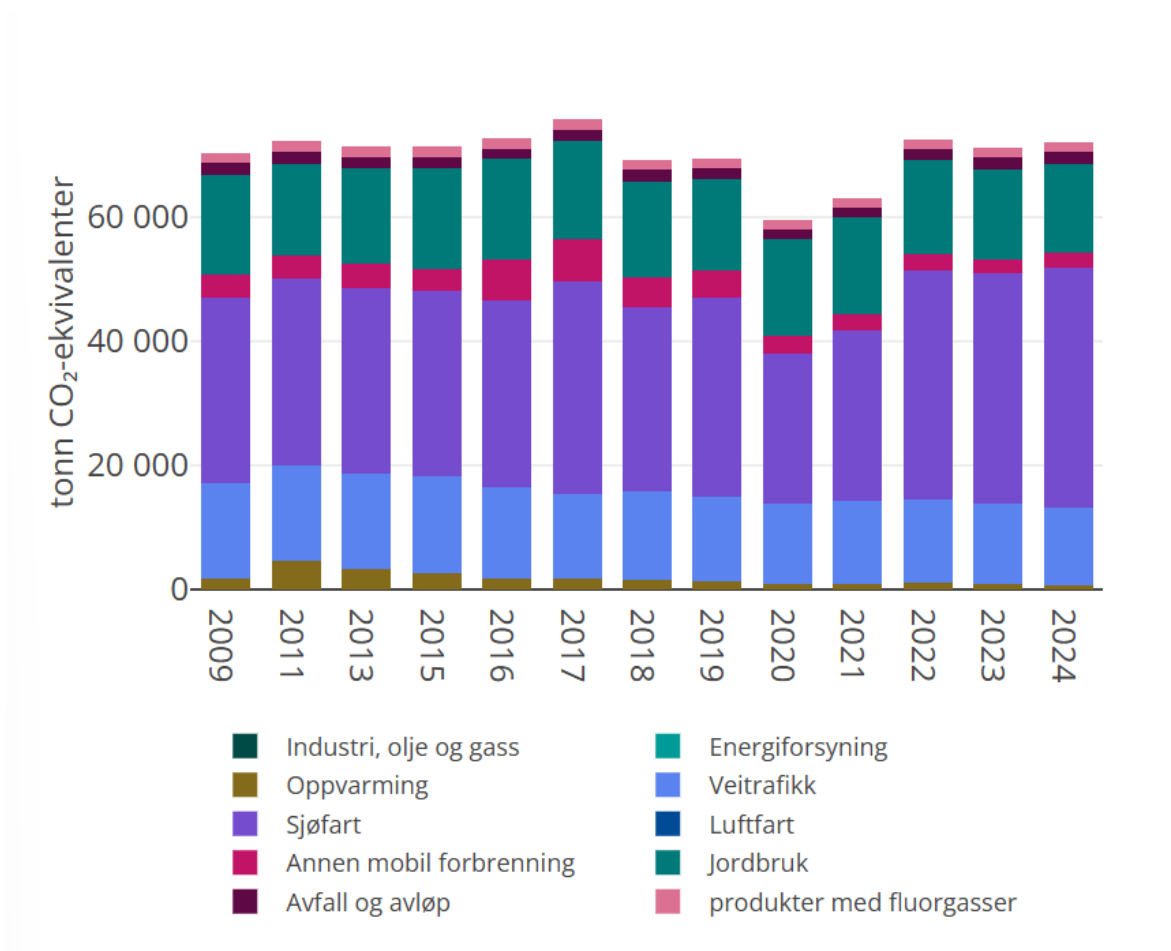
4.9 Trafikkforhold

Det er i dag låg trafikk på fv. 618 Seljevegen, med årsdøgnetrafikk på om lag 800 og 9 % lange køyretøy. Fartsgrensa er 80 km/t, og området har ikkje fortau eller gang- og sykkelveg.

4.10 Klimagassutslepp

Konsekvensutgreiinga i eksisterende reguleringsplan omhandler ikkje klimagassvurderingar.

I følgje Miljødirektoratet si oversikt over sektorfordelte utslepp per år er det sektorane sjøfart, vegtrafikk og energiforsyning som står for dei største utsleppa i Stad i 2024, sjå figuren under (Miljødirektoratet, 2024).



Figur 4-5. Sektorfordelte utslepp per år i Stad kommune. Kjelde: Miljødirektoratet.

4.11 Grunnforhold

Grunnforholda i planområdet ved Lesto er samansette og består av både fast fjell og lausmassar. Berggrunnen er hovudsakleg diorittisk til granittisk gneis og augegneis. I dei øvre delane av terrenget er det stadvis bart fjell eller eit tynt dekke av lausmassar, medan det i fjellsidene bak planområdet finst område med morenemateriale av varierende tjukn.

I dei nedre delane av terrenget er det registrert skredmateriale, noko som tyder på tidlegare masseforflyttingar og som har betydning for vurdering av stabilitet og tryggleik.

Grunnforholda i sjø er kartlagde gjennom geotekniske undersøkingar. Desse viser at sjøbotnen i hovudsak består av eit topplag med finare massar som sand, silt og leire, over grovare og fastare massar. Under desse laga er det truleg morene over berg. Lausmassetjukna varierer frå om lag 0,4 til 13 meter, og bergoverflata ligg mellom om lag -12 og -40 meter.

Det er ikkje utført detaljerte grunnundersøkingar på land, men det er venta at grunnen generelt består av friksjonsmassar som sand og grus over morene.

Under marin grense (om lag kote +12 til +15) kan marine avsetningar av leire og silt førekome.

Samla sett syner grunnforholda eit variert geologisk miljø som krev vidare undersøkingar og tilpassingar i planlegginga, særleg med tanke på stabilitet, fundamentering og handtering av lausmassar. (Multiconsult, 2024)

4.12 Støyforhold

Støyforholda i planområdet er i dag dominert av vegtrafikk langs fv. 618. Det er ingen andre vesentlege støykjelder eller forureinande verksemd i området. Vegarealet langs Seljevegen ligg i raud støysone, medan nærliggjande område ligg i gul støysone.

4.13 Luftforureining

Tidligere vurdering av luftforureining, Stad skipstunnel, 2016

Ei vurdering av luftforureining blei gjennomført av NILU i 2016 i samband med arbeidet med områderegulering for Stad skipstunnel (nasjonal arealplan-ID 4649_1441201702, ikraftsetjingsdato 09.05.2017). Vurderinga bygde på resultat frå forprosjektet gjennomført i 2000. Det blei konkludert med at det kan førekome støvflukt frå deponi på land som følgje av masseuttak frå tunnelen, samt oppvirvling av vegstøv og eksosutslepp av NO_x og partiklar ved massetransport. Støvflukt aukar i periodar med lite nedbør og mykje vind, medan oppvirvling av vegstøv og eksosutslepp òg er avhengig av omfanget av anleggstrafikken. Utsleppsberäkningar og NO₂-konsentrasjonar frå skipstrafikk ved tunnelmunningane blei gjennomførte i forprosjektet. Desse blei i vurderinga frå 2016 haldne opp mot grenseverdien for NO₂-timesmiddel for forureina luft frå tunnelar (8 tillatne overskridingar av 150 µg/m³, NO₂-timesmiddel), fastsett i ei tidlegare utgåve av Vegdirektoratet si handbok N500 Vegtunneler. Det blei konkludert med at timesmidla NO₂-konsentrasjonar over 150 µg/m³ ved næraste bustader kunne førekome i maksimalt om lag 4–5 timar per år under vêrforhold med svak vind og stor skipstrafikkmengde.

Nyleg vurdering - støvnedfallsmålingar, hausten 2025

Hausten 2025 blei det gjennomført støvnedfallsmålingar ved dei næraste bustadtomtene i nærleiken av planlagde munningar ved Kjødipollen og Moldefjorden, med den hensikta å skaffe referansemålingar for no-situasjonen før oppstart av anleggsarbeid med utsprenging av tunnel. Målingane er ein del av måleprogrammet for støv frå anleggsverksemd fastsett i YM-planen. Analyseresultata frå NILU viste at nivåa for støvnedfall i no-situasjonen låg under grenseverdien for støvnedfall fastsett i forureiningsforskrifta kapittel 30 (30 g/m²/30 dagar, mineralsk del) ved alle målepunkta i alle dei tre måleperiodane hausten 2025.

4.14 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)

Det blei utarbeidd ein ROS-analyse for gjeldande plan av Multiconsult (2023), som har identifisert tre uønskete hendingar, med forslag til tiltak.

Uønskete hendingar		Tiltak i planen
Nr. 1	Havnivåstigning/stormflo	Det leggjast inn føresegn med krav om at anlegg innafor sikkerheitsklasse F2 leggjast på kote +3.
Nr. 2	Grunnforhold	Ingen. Det er utført grunnundersøkinga i sjø og på land ved Lesto og Eidekrysset. Planlagde tiltak er vurdert som gjennomførbare og sikkerheit mot kvikkleireskred er vurdert som tilfredsstillande.
Nr. 3	Skred i bratt terreng	Det vert lagd inn omsynssone i plankart som samsvarar med faresonene i skredvurderinga (10226405-13-RIGberg-NOT-001).

Tabell 4-1: Identifiserte uønskete hendingar i gjeldande ROS-analyse (Kjelde: Multiconsult, 2024)

4.15 Næring

Dagens næringsaktivitet i planområdet er i hovudsak knytt til fiske og landbruk, med avgrensa annan næringsverksemd.

5 Skildring av planforslaget

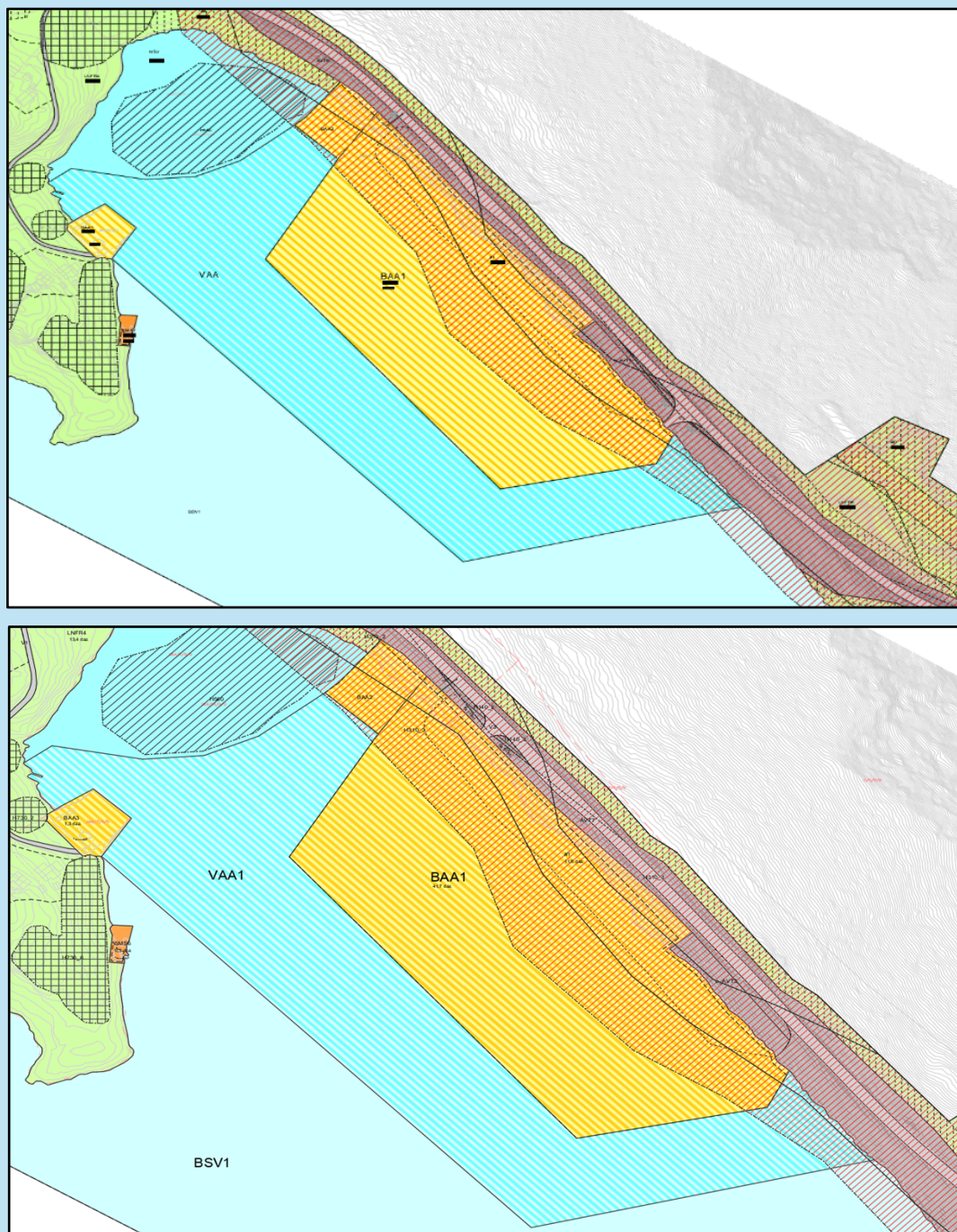
5.1 Planlagt arealbruk

Endringane gjeld i hovudsak utviding av fylling mot søraust, noko utviding av landareal i sjøen, tilrettelegging for betre rassikring og tilrettelegging for eventuell mellombels steinlager på sjøfylling.

5.1.1 Administrative endringar

Det er gjort ei endring i plankartet for Lesto næringsområde. Avkøyrsla frå fv. 618 Seljevegen vert flytt om lag 260 meter lenger nord.

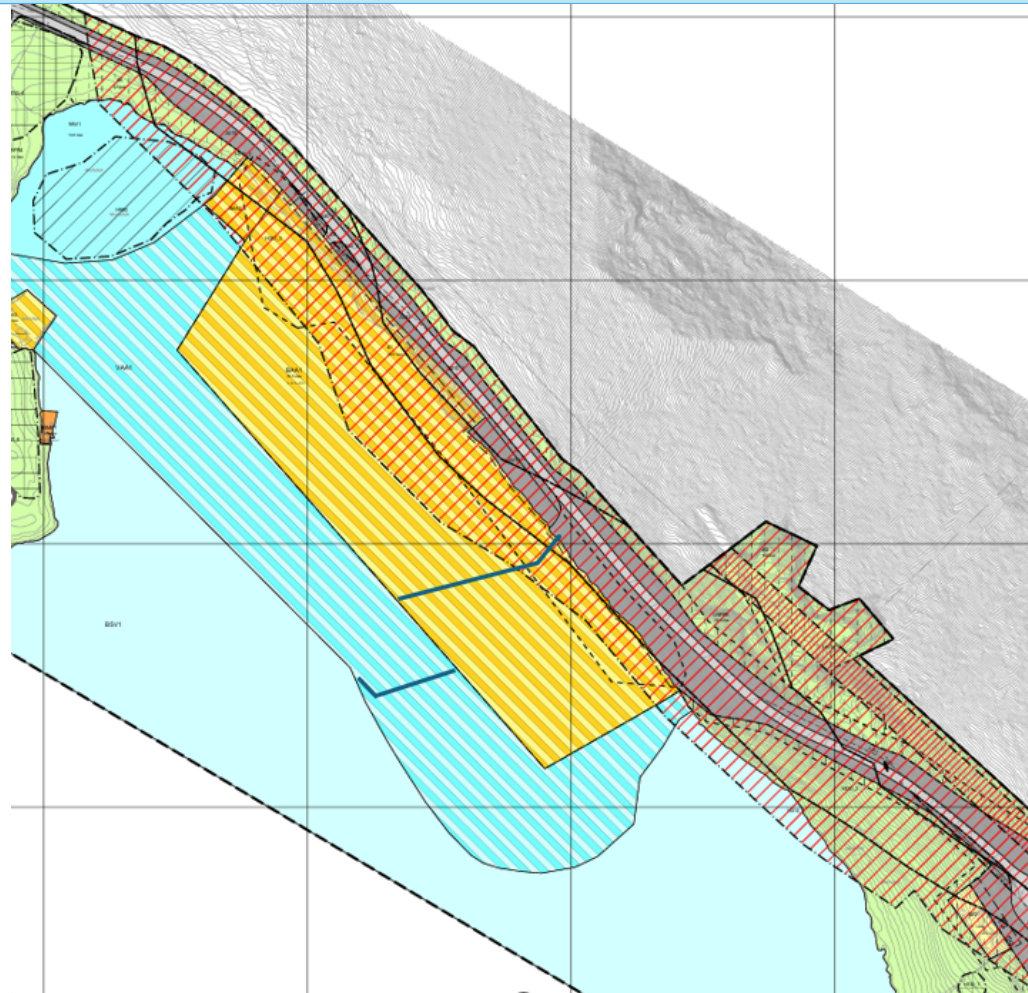
Administrative endringer



Figur 5-1: Utsnittet viser avkøyringa som vert flytta som ein administrativ endring og som vert innarbeid i plankartet (Kjelde: COWI)

5.1.2 Reguleringsendringar

Planendringar



Figur 5-2: Utstnittet visar kva endringar i reguleringsplanen som gjeld (Kjelde: COWI)

5.1.3 Reguleringsformål

Planen regulerer områda som skal endrast til følgjande føremål:

Arealformål	Gjeldende plan	Planendring	Differanse
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)	Areal (daa)	Areal (daa)
1111 - Bustader-frittliggjande-småhus (2)	1,88	1,88	0
1588 - Småbåtanlegg i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (8)	6,4	6,4	0
1800 - Kombinert byggje- og anleggsformål	1.12	1.12	0
1900 - Angitt byggje- og anleggsformål kombinert med andre angitte hovudformål (BAA1-3)	44,86	62,69	17,83
Sum areal denne kategori:	54,29	72,12	17,83
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)	Areal (m²)	Areal (m²)
2010 - Veg (14)	1,23	1,23	0
2011 - Køyreveg (20)	19,45	19,45	0
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg (45)	47,41	47,41	0
Sum areal denne kategori:		68,09	
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (m²)	Areal (m²)	Areal (m²)
3031 - Turveg	4,76	4,76	0
Sum areal denne kategori:		4762,8	
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	Areal (m²)	Areal (m²)	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for naudsynte tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (16)	45,12	45,12	0
5200 - LNFR areal for spreidde bustader-fritidsbygningar eller næringsbygningar m.m. (2)	3,43	3,43	0
Sum areal denne kategori:		45, 47	

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (m²)	Areal (m²)	Areal (m²)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (4)	205,32	174,19	-31123,1
6610 - Naturområde i sjø og vassdrag	14,821	14,821	0
6900 - Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudformål	41,931	55,22	13,29
Sum areal denne kategori:		244,23	244,23

Tabell 5-1: Arealføremål med angitt areal

5.1.4 Skildring av aktuelle endringar av reguleringsformål

Feltbetegnelse	Beskriving
BAA1	Som følgje av behov for større område for deponi av massar, så utvidast området for BAA1.
BAA1 - Føresegnområde #1	Behov for sikringsvoll for skred.
Utforming - sikringsvoll	
V3	Avkøyrse til område BAA1 er gjennom administrativ behandling, flytta om lag 260 meter lengre nord. Dette beheld gode siktforhold og gir vesentleg mindre utfyllingar. Bakgrunnen for at dette lyt seg gjennomføre er at rassikringstiltak kan etablerast som fanggjerdje på oppsida av fylkesvegen.

Tabell 5-2: Arealføremål som vert endra

5.2 Relevante tema knyt til planendringa

5.2.1 Trafikkløysing

Som følgje av administrativ planendring, vedteken i mai 2026, er køyretilkomst til næringsareal BAA1 frå fv. 618, Seljevegen flytta, om lag 260 meter nord-vest.

5.2.2 Omsyn til natur og vassmiljø

Endringane i omreguleringa omfattar ikkje terrestrisk natur.

Planendringa gjeld i hovudsak utviding av sjøfylling mot søraust, noko auka landareal i sjø, tilrettelegging for rassikring og moglegheit for mellombels steinlager i anleggsfasen knytt til Stad skipstunnel.

I sjø vil fyllinga leggje beslag på eit større areal (auke på 13 295 m²) og endre område med blandingsbotn til hardbotn (fyllingsfront). Strandlinja var i opphavleg reguleringsplan regulert til annan veggrunn og det vert ikkje lagt beslag på meir strandsone utanfor denne.

5.2.2.1 Endring i føresegner 3.4.2 om bruk av siltgardin

Gjeldande føresegner fastset at det skal nyttast siltgardin eller anna skadereduserande tiltak for å redusere tilslamming ved utfylling av områda. Etter erfaring kan det vere svært krevjande eller umogleg å nytte siltgardin under alle vêr- og vindforhold. Føresegna er difor endra til at siltgardin/anna skadereduserande tiltak skal nyttast så langt det er praktisk gjennomførbart. I løyve til utfylling etter forureiningsregelverket set Statsforvaltaren elles grenseverdiar for turbiditet, noko som òg reduserer faren for tilslamming.

5.2.3 Kulturminne

Dersom det vert gjort nye funn i samband med gravearbeid, skal arbeidet stansast og styresmaktene informerast. Planområdet er ikkje utvida.

5.2.4 Massehandtering

Føremålet med planendringa er å leggje til rette for justeringar i massehandteringa knytt til utbygginga av Stad skipstunnel innanfor Lesto næringsområde. Endringane gjeld i hovudsak å leggje til rette for utvida sjøfylling mot søraust, samt auka nyttbart næringsareal og nødvendige rassikringstiltak.

Planendringa skal bidra til ei meir føremålstenleg disponering av overskotsmassar innanfor prosjektområdet. Det blir lagt til rette for at massar kan handterast nært tiltaksområdet, i samsvar med overordna mål om ressursutnytting og redusert transportbehov.

Sjøfyllingsområdet vert auka med 13 295 m² på sjøbotnen, medan landarealet vert auka med 17 828 m². Utvidinga gir eit auka volum til masselageret til om lag 1 mill. m³, frå 583 000 m³ i gjeldande regulering.

Kapittelet omtalar berre dei endringane i massehandteringa som følgjer av planendringa for Lesto næringsområde. Den samla massehandteringa for Stad skipstunnelprosjektet må sjåast i samanheng med dei andre reguleringsplanane for prosjektet.

5.2.5 Avbøtande tiltak/løysingar ROS

Planlagde endringar eller dei administrative endringane, vil ikkje ha nokon påverknad for samfunnssikkerheita skildra i gjeldande ROS-analyse. Det vert difor vurdert at det ikkje er naudsynt å utarbeide ein ny ROS-analyse.

6 Verknader av planforslaget

6.1 Forholdet til overordna planar og føringar

Dei føreslåtte endringane endrar ikkje hovudgrepet i gjeldande plan eller det overordna forholdet til kommunale, regionale og statlege føringar. Endringane inneber likevel noko større inngrep i sjø og strandsone, i tillegg justeringar i massehandtering, rassikring og trafikktilkomst. Etter ei samla vurdering er det lagt til grunn at planendringa kan gjennomførast innanfor rammene av gjeldande statlege planretningslinjer og regionale planar, føresett at omsyn til strandsone, vassmiljø, klima og trafikk blir følgde opp i vidare planlegging og gjennomføring.

6.2 FN sine berekraftsmål

Berekraftsmål	Relevans for planen	Påverknad frå tiltaket	Avbøtande tiltak	Samla vurdering
 8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST	Planendringa legg til rette for auka nyttbart næringsareal og meir føremåls-tenleg massehandtering i tilknytning til Stad skipstunnel.	Tiltaket kan styrkje grunnlaget for lokal verdiskaping og framtidige arbeidsplassar, både i anleggsfasen og ved seinare næringsbruk.	Det bør stillast krav til miljøoppfølging og trygg gjennomføring, slik at næringsutviklinga skjer innanfor forsvarlege rammer.	Samla vurdert som positiv.
 9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR	Planen støttar opp under utvikling av infrastruktur og areal for næringsaktivitet i tilknytning til eit nasjonalt samferdsletiltak.	Tiltaket gir betre kapasitet for massehandtering og kan styrkje funksjonaliteten i området for framtidig næringsbruk.	Det bør leggjast vekt på robuste tekniske løysingar, rassikring og avklaring av vidare miljøkrav i prosjektering og gjennomføring.	Samla vurdert som positiv.
 11 BEREKRAFTIGE BYAR OG LOKALSAMFUNN	Planen er relevant fordi han omfattar tryggleik, rassikring, næringsutvikling og	Tiltaket kan gi positive verknader gjennom betre tryggleik og auka utviklingsmoglegheter, men også negative	Avbøtande tiltak bør omfatte landskapstilpassing, god anleggs-gjennomføring, rassikring og	Samla vurdert som moderat positiv.

	omsyn til lokalsamfunn og omgevingnader.	verknader gjennom større inngrep i sjø og landskap.	omsyn til naboar og nærmiljø.	
 12 ANSVARLEG FORBRUK OG PRODUKSJON	Planen er relevant fordi han legg til rette for lokal nyttiggjering av overskotsmassar i staden for transport til eksterne mottak.	Tiltaket kan gi betre ressursutnytting og redusert transportbehov, men inneber samstundes auka arealbeslag i sjø.	Det bør stillast krav til miljømessig forsvarleg massehandtering, kontroll med partikkelspreiing og oppfølging i anleggsfasen.	Samla vurdert som positiv.
 13 STOPPE KLIMAENDRINGA	Planen er relevant fordi endringane påverkar transportbehov, massehandtering og utslepp i anleggsfasen.	Tiltaket kan redusere utslepp frå transport ved meir lokal massehandtering, men vil òg gi utslepp frå utfylling og anleggsarbeid.	Det bør arbeidast vidare med klimavennlege transportløysingar, energieffektiv anleggsgjennomføring og oppfølging av klimagassutslepp i vidare planlegging.	Samla vurdert som svakt positiv til usikker.
 14 LIVET I HAVET	Planen er særleg relevant fordi han omfattar utvida sjøfylling og kan påverke marine naturtypar, vassmiljø og økologiske funksjonar i sjø.	Tiltaket medfører auka arealbeslag i sjø og kan påverke tareskog, ålegrasenger, botnforhold og vassmiljø negativt, særleg i anleggsfasen og ved varige inngrep.	Det bør stillast strenge krav til overvaking, avgrensing av partikkelspreiing, omsyn til marine naturverdiar og andre avbøtande tiltak i utføringa.	Samla vurdert som negativ.

Tabell 6-1: Relevante berekraftsmål

6.3 Landskap

Planendringa ligg innanfor gjeldande plangrense og påverkar det same landskapsområdet som tidlegare plan. Influensområde, landskapskarakter og verdi er difor den same som for gjeldande reguleringsplan.

Planendringa omfattar utviding av fylling, hovudsakleg i sjø, ny plassering av tilkomstveg og forlenga rasvoll. Føresegnene for gjeldande reguleringsplan vil i hovudsak bli vidareførte i ny utforming, slik at ny utforming vil bli ei forlenging

av gjeldande plan/utfylling. Ny utforming vil forsterke påverkinga på omkringliggende landskap noko, og vil bli noko meir synleg grunna større areal. Formålet er framleis i tråd med KDP for sjøareal, og grad av påverknad vert difor berre noko meir negativ enn for gjeldande plan. Markøren på linjal for påverknad vert flytta noko nærmare *forringa*, men er ikkje over grensa til *forringa*.

6.4 Naturmangfald og vassmiljø

6.4.1 Påverknad på terrestrisk natur

Dei raudlista artane på Lesto vil ikkje bli meir påverka som følgje av planendringa samanlikna med opphavleg reguleringsplan, då det meste av nye tiltak vil skje i sjøen.

Samla er vurderinga at planendringa ligg innanfor rammene som allereie er konsekvensutgreia. Med føresetnad om at reguleringsføresegna og avbøtande tiltak blir følgt opp, er det vurdert at verknadene for terrestrisk naturmangfald er handterbare og utan nye vesentlege konsekvensar på plannivå.

6.4.2 Påverknad på marin natur og vassmiljø

Planendringa gir i hovudsak dei same verknadene som har vore vurdert tidlegare, men med noko større lokal belastning. I anleggsfasen gjeld dette særleg auka støy under vatn, partikkelspreiing, plasttilførsel og tilførsel av naturleg førekommande tungmetall frå steinmassane. Permanent vil tiltaket gi auka arealbeslag i sjø og tap av delar av eksisterande tareskog, i tillegg til endring av botnforholda i fyllingsfronten. Det er venta rekolonisering med marine hardbotnartar, men med uvisse knytt til spreiding av frammandarten pollpryd.

Samla er det vurdert at planendringa ligg innanfor rammene som allereie er konsekvensutgreia. Med føresetnad om at planføresegnene, avbøtande tiltak og krav i løyve etter forureiningslova blir følgt opp, er det vurdert at verknadene for marin natur og vassmiljø er handterbare og utan nye vesentlege konsekvensar på plannivå.

6.4.3 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova

§ 8: Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget for marin natur og vassmiljø i planforslaget byggjer på reguleringsplanarbeidet, konsekvensutgreiing (Multiconsult, 2024), samla oppsummert fagrapport om marin natur og vassmiljø (COWI, 2026) og faglege vurderingar knytt til løyver etter forureiningslova. Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som tilstrekkeleg for vurdering av planendringa på dette plannivået.

For terrestrisk natur byggjer kunnskapsgrunnlaget på tidlegare konsekvens-utgreiingar utarbeidd av Multiconsult i 2024. Utover dette har COWI gjort undersøkingar på fugl og framandartar i 2025.

Kunnskapsgrunnlaget frå tidlegare vurderingar gjennom konsekvensutgreiingar for naturmangfald vil framleis vere gjeldande og det er vurdert å ikkje vere naudsynt med ny kartlegging av området, då dei fleste artsgrupper er godt kartlagde, og planendringa som er foreslått er liten.

§ 9: Føre-var-prinsippet

Sidan kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som tilstrekkeleg for planendringa, får føre-var-prinsippet avgrensa sjølvstendig betydning. Det er likevel lagt til grunn at planføresegner, løyvevilkår og avbøtande tiltak skal redusere risiko for skade på naturmangfaldet.

§ 10: Økosystemtilnærming og samla belastning

Planforslaget fører til auka mellombels belastning på det marine miljøet i anleggsfasen (særleg partikkelspreiing og støy), og permanente endringar i sjø ved utfyllingar som vil gi tap av naturtypar (blautbotn og tareskog, så som sukkertareskog som raudlista naturtype). For tareskog er rekolonisering vurdert som sannsynleg over tid ved stabile miljøforhold. Stadbundne makroalgeartar vil måtte konkurrere om substrat med framandarten pollpryd. Samla belastning er vurdert i gjeldande reguleringsplan og løyve, og det er fastsett vilkår for å avgrense påverknad på sårbare naturtypar og det marine økosystemet. Ved omregulering aukar belastninga.

Planendringane omfattar ikkje terrestrisk natur utover eit område med hagemark ved Eide på et areal som er sett av til LNF (landbruk-, natur- og friluftsområde) i gjeldande reguleringsplan. Ved Lesto er det registrert fleire raudlista arter. Registrerte naturverdiar og raudlista artar blir i liten grad påverka utover det som allereie er vurdert i gjeldande reguleringsplanar.

§ 11-12: Kostnadsdekning og miljøforsvarlege teknikkar

Tiltakshavar må bere kostnader knytt til naudsynte avbøtande tiltak, miljøoppfølging og eventuell istandsetjing. Ved gjennomføring av tiltaket skal det nyttast løysingar og metodar som reduserer skade på naturmangfaldet, mellom anna ved forsvarleg handtering av massar, plast og støyande aktivitetar.

6.4.4 Økosystemtenester

Endringa av reguleringsplanen for Lesto næringsområde gjeld i hovudsak utviding av sjøfylling mot søraust, tilrettelegging for betre rassikring og høve til mellombels steinlager på sjøfyllinga. Endringane rører i hovudsak ved marine regulerande og forsynande økosystemtenester.

Utvidinga av sjøfyllinga inneber eit større permanent arealbeslag i sjø enn i gjeldande reguleringsplan. Dette fører til ytterlegare tap av marine naturtypar,

mellom anna tareskog, som yter regulerande økosystemtenester som stabilisering av botnsediment, reduksjon av partikkelspreiing og bidreg til karbonbinding. Samstundes vert forsynde økosystemtenester knytt til marine leveområde for fisk og botndyr redusert.

Mellombels steinlager på sjøfyllinga kan i anleggsfasen føre til auka partikkelspreiing og lokal forstyrring av marine økosystemprosessar. Dette inneber ei mellombels svekking av regulerande økosystemtenester utover det som er vurdert i gjeldande plan.

Endringane er vurdert å ha avgrensa verknad for landbaserte økosystemtenester, sidan tiltaka i hovudsak skjer i sjø og innanfor eit område som allereie er omfatta av planen.

Samla sett inneber omreguleringa for Lesto næringsområde auka tap av marine økosystemtenester samanlikna med gjeldande reguleringsplan, særleg knytt til regulerande og forsynde funksjonar i sjø.

6.5 Trafikkforhold og trafikksikkerheit

Avkjørselen fra fv. 618 Seljevegen er i reguleringsplanen flytta om lag 260 meter lengre nord i samband med ei mindre reguleringsendring i mai 2026. Dette sikrer gode siktforhold og gir vesentleg mindre utfyllingar. Bakgrunnen for at dette lar seg gjennomføre er at rassikringstiltak kan etablerast som fanggjerd på oppsida av fylkesvegen.

6.6 ROS

Endringane som er foreslått i denne planomtala inneheld ikkje nye risikomoment, og det er difor vurdert at det ikkje er naudsynt med ein ny ROS-analyse.

6.7 Støy

Utvida fylling mot søraust og eventuell tilrettelegging for mellombels steinlager vil kunne føre til at støy frå anleggsaktivitetar i samband med etablering av fylling og tipping av stein vil breie seg over eit større område enn tidlegare planlagt. Det er likevel venta at støybelastninga ikkje blir vesentleg auka som følge av dette, dersom ikkje aktivitetsnivået generelt aukar vesentleg frå det som tidlegare er planlagt.

Støy frå tipping av stein er kjend for å vere særleg plagsam for naboar som blir påverka. Det er viktig å ta omsyn til dette og gjennomføre naudsynte tiltak for å redusere belastninga.

Uvissa ved tidlege prognosar er stor, og ved reguleringsendringar som ikkje aukar støybelastninga vesentleg, er det vurdert som lite føremålstenleg å berekne

på nytt. Det er likevel viktig at støy frå byggje- og anleggsaktivitetar blir utgreidd nærare i samband med vidare detaljprosjektering og byggjesakshandsaming.

6.8 Massehandtering

Planendringa legg til rette for at ein større deil 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.

Samstundes 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.

Massehandteringa kan samtidig gi negative verknader dersom ho ikkje blir gjennomført med tilstrekkelege avbøtande tiltak. Dette gjeld særleg risiko for partikkelspreiing til sjø, støy og støv i anleggsperioden, trafikkulempar og utfordringar knytte til handtering av forureina massar.

Det er krav om at det skal utarbeidast massehandteringsplan før det blir gitt rammeløyve til tiltak knytte til Stad skipstunnel. Denne planen vil vere sentral for å avklare forventa massevolum, massetypar og disponeringsløysingar. Nærare vurderingar av behov for avbøtande tiltak, miljøoppfølging og eventuelle nye eller oppdaterte løyve etter forureiningsregelverket må også gjerast i den vidare prosjekteringa.

Samla sett er planendringa vurdert å gi potensielt positiv verknad ved at ho kan leggje til rette for betre lokal ressursutnytting og redusert transportbehov, men verknaden er samstundes prega av uvisse, sidan endeleg massefordeling og konkret disponering ikkje er avklart på noverande tidspunkt.

6.9 Luftforureining

Varsla endringar knytte til utviding av fylling i sjø mot søraust, utviding av landareal i sjøen, tilrettelegging for betre rassikring og tilrettelegging for mellombels steinlager på sjøfylling er ikkje venta å påverke lokal luftkvalitet utover det som allereie er vurdert i tidlegare utgreiingar, då det heller ikkje er gjennomført ei oppdatert trafikkanalyse som følgje av endringane. Utvidingar og endringar kan likevel føre til at området som blir påverka av støvflukt og luftforureining i anleggsfasen, blir noko endra. I reguleringsføresegnene for gjeldande detaljreguleringsplan for Stad skipstunnel er det fastsett føresegnar for luftkvalitet i kapittel 2.3 og 2.3.1. Føresegnene gjeld etterleving av føringar og grenseverdiar i retningslinje T-1520, samt krav til avbøtande tiltak i anleggsfasen. Det blir tilrådd at desse blir vidareførte i endra reguleringsplan. Som ein del av måleprogrammet for støv bør det òg setjast i verk støvnedfallsmålingar i anleggsfasen for å dokumentere støvnedfall som følgje av støvande anleggsverksemd.

6.10 Klimagassvurdering

Planendringa for Lesto næringsområde inneber utviding av sjøfylling og tilrettelegging for mellombelse masselager. Planavgrensinga på land er ikkje endra i samband med reguleringsendringa, og det er difor ikkje venta konsekvensar i form av endra utslepp frå arealbruksendringar.

Den utvida sjøfyllinga kan påverke klimagassutsleppa, særleg gjennom utslepp knytte til sjølve utvidinga og til massehandtering og transport i anleggsfasen. Manglande data i tidleg fase gjer det vanskeleg å gjennomføre klimagassberekningar for dette på noverande tidspunkt. Samstundes kan bruk av lokale fyllingar, både permanente og mellombelse, redusere behovet for massetransport til eksterne mottak og dermed redusere direkte klimagassutslepp frå prosjektet.

Det er utarbeidd eit klimagassbudsjett for prosjektet som heilskap, der to alternative løysingar for massehandtering er vurderte: eksterne mottak og lokale løysingar. Føresetnadene i desse utrekningane er lagde til grunn også for denne vurderinga av omreguleringa, sidan det per no ikkje ligg føre ny informasjon. Skilnaden mellom dei to alternativa er berekna til om lag 8 000 tonn CO₂-ekvivalentar, noko som svarer til ein reduksjon på om lag 6 prosent.

Utfylling i sjø avgrensar samstundes høvet til lokal gjenbruk av steinmassar og inneber redusert ressursutnytting. Det kan føre til at massar som ressurs ikkje kan nyttast til føremål i andre område eller prosjekt med underskot på massar. Klimagasskonsekvensen av dette er ikkje talfesta, men bør takast omsyn til i den samla vurderinga.

Samla sett er det vurdert at dei varsla endringane vil føre til noko lågare klimagassutslepp som kan reknast direkte til prosjektet.

6.11 Grunnforhold

Ved Lesto består grunnen i hovudsak av faste friksjonsmassar, dominert av sand- og grusavsetningar, med avgrensa førekomst av blaute masselag. Dei geotekniske vurderingane viser at grunnforholda gir tilfredsstillande stabilitet for planlagd utfylling utan behov for omfattande stabiliserande tiltak. Det er likevel identifisert eit lokalt behov for mudring i den inste delen av Lestovika for å sikre tilfredsstillande stabilitet og gode fundamenteringsforhold for fyllinga, jf. fagrapport Geoteknikk – endring av reguleringsplanen for Stad skipstunnel og Lesto næringsområde).

6.12 Trafikkforhold

Dei viktigaste endringane frå tidlegare plan er knytte til auka arealbruk og massedisponering. For Lesto inneber endringane i hovudsak utvida fyllingsareal, rassikringstiltak og moglegheit for mellombels lagring av massar.

Det er òg venta ei justering i fordelinga av trafikk for næringsområda Lesto og Kjøde. Dette kjem av at det blir ei endring i korleis det forventta talet på tilsette vil fordele seg mellom dei to næringsområda. Dette gir ein mindre auke i trafikk til/frå Lesto, og ein tilsvarande reduksjon til/frå Kjøde. Den samla mengda nyskapt trafikk for dei to områda er ikkje venta å endre seg.

Anleggsfasen vil gi ein mellombels auke i tungtrafikk, særleg i ein innleiande periode, men også dette er vurdert å vere innanfor det vegnettet kan handtere. Dagens vegsystem har låg ulykkesrisiko, sjølv om enkelte geometriske forhold kan gi lokale utfordringar.

Samla sett er planendringane vurderte at prosjektet blir betre gjennomført, utan vesentlege negative konsekvensar for trafikkavvikling eller trafikktryggleik.

6.13 Jordressursar/landbruk

Endringane i planane vil ikkje omfatte matjord direkte. Det er gjort ei endring i planføresegnene pkt. 2.2.

Det er innanfor planområda knytt til skipstunnelen store grøntareal som skal opparbeidast eller tilbakeførast. All matjord som må omdisponerast permanent i samband med utbygginga av skipstunnelen, ligg på Kjøde. Det er få aktive gardbrukarar i og nær Kjøde. Ein stor del av jordbruksareala i området er ute av drift, og nokre av areala står i fare for å gro att. Ved ei utbygging av skipstunnelen skal store grøntareal opparbeidast og tilbakeførast. For å redusere behovet for innkjøp og frakt av jord, blir det lagt til grunn at noko av matjorda som må omdisponerast permanent, kan nyttast til opparbeiding eller tilbakeføring av grøntareal. Dette er no teke inn i planføresegnene. Jord som

eventuelt blir brukt på ny til grøntareal, vil vere tilgjengeleg i området og kunne nyttast til jordbruksproduksjon igjen i framtida dersom det blir naudsynt

6.14 Teknisk infrastruktur

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.15 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Planendringa er ikkje venta å gi vesentlege direkte økonomiske konsekvensar for kommunen. Endringane kan medføre noko auka ressursbruk til planhandsaming, oppfølging og eventuell framtidig teknisk tilrettelegging, men legg samstundes til rette for auka næringsareal og framtidig verdiskaping. Eventuelle positive økonomiske verknader for kommunen vil i hovudsak vere knytt til vidare næringsutvikling og auka aktivitet over tid.

6.16 Konsekvensar for næringsinteresser

Planendringa vurderast samla å ha positive konsekvensar for næringsinteresser. Endringane legg til rette for auka nyttbart næringsareal, meir føremålstenleg massehandtering og betre funksjonalitet i området, noko som kan styrkje grunnlaget for framtidig næringsverksemd knytt til sjøtransport, marine og maritime næringar. Samstundes vil den faktiske verknaden for næringsinteressene vere avhengig av vidare utbygging, marknadstilhøve og korleis området vert teke i bruk over tid.

6.17 Interesse motsettingar

Planendringa inneber fleire interesse motsetningar. På den eine sida legg ho til rette for betre massehandtering, auka nyttbart næringsareal, næringsutvikling og betre tryggleik gjennom rassikring. På den andre sida fører tiltaket til større inngrep i sjø, auka påverknad på marin natur og vassmiljø, samt noko større belastning på landskap og nærområde. Det ligg òg ei avveging mellom redusert transportbehov ved lokal massehandtering og omsynet til alternativ bruk av steinmassar i andre prosjekt. I anleggsfasen kan det vidare oppstå motsetningar mellom framdrift og omsynet til naboar som kan bli råka av støy, støv og anleggsaktivitet.

6.18 Avveging av verknader

Samla vurdert gir planendringa positive verknader ved at ho legg til rette for meir føremålstenleg massehandtering, auka nyttbart næringsareal og betre tryggleik gjennom rassikring. Samstundes medfører endringane negative verknader knytte til større inngrep i sjø, påverknad på marin natur og vassmiljø, samt noko auka belastning på landskap og nærområde. Etter ei samla avveging er det vurdert at dei positive verknadene for gjennomføring av prosjektet og

framtidig arealutnytting veg tyngst, føresett at avbøtande tiltak og miljøoppfølging blir gjennomførte.

6.19 Samla verknader for planområdet

For denne reguleringsendringa er det vurdert både kva verknader sjølv planendringa kan få, og kva samla verknader utbygginga kan ha for heile planområdet når det også blir teke omsyn til dei delane av gjeldande plan som ikkje vert endra. Ei slik samla vurdering er viktig fordi planendringa inngår i eit større utbyggingsgrep knytt til Lesto næringsområde og Stad skipstunnel, og fordi fleire av verknadene må sjåast i samanheng på tvers av delområde og tiltak.

Sjølv planendringa fører i hovudsak til auka inngrep i sjøen gjennom utvida sjøfylling, noko større belastning på marin natur og vassmiljø, i tillegg til auka visuell påverknad på landskap og nærområde. Samstundes legg endringa til rette for betre massehandtering, auka nyttbart næringsareal og betre tryggleik gjennom rassikring. Når ein ser heile planområdet samla, vil utbygginga føre til ei vesentleg omforming frå eit i hovudsak sjø- og strandsoneprega område med spreidd busetnad, landbruk og mindre tekniske inngrep, til eit meir utbygd nærings- og hamneområde med tilhøyrande infrastruktur. Dette gir samla sett positive verknader for næringsutvikling, ressursutnytting og prosjektgjennomføring, men også negative verknader for marine naturverdiar, landskapsoppleving og delar av nærmiljøet. Sjølv om dei delane av planen som ikkje vert endra allereie er vedtekne og utgreidde, inngår dei i den samla belastninga og må reknast med i vurderinga av korleis planområdet som heilskap vert påverka.

6.20 Konklusjon og tilråding

Etter ei samla vurdering vert planendringa tilrådd. Det er lagt til grunn at negative verknader kan avgrensast gjennom reguleringsføresegner, avbøtande tiltak og vidare miljøoppfølging.

7 Vedlegg

A: Plandokumenter

B: Illustrasjoner/plankart/varslingsgrense

C: Utredninger

D: Andre plandokumenter

A1: A269108-PLAN-NOT010_Reguleringsføresegner - Lesto næringsområde

B1: A269108-PLAN_Plankart_Lesto næringsområde

B2: A269108-PLAN_Varslingsgrense_Lesto_næringsområde

C1: A15-RAP-RIG-003 Stad skipstunnel - fylling på sjø

C2: Biota Rapport 95 - Forundersøkelser overvåkning naturmangfold

C3: A05-NOT-YM-00007 Rapport fremmedarter

C4: A05-NOT-YM-00013 Notat sjøfugl og rovfugl

C5: A15-NOT-YM-00002_Fagnotat marin natur & vannmiljø_ omregulering Lesto

C6: A15-NOT013_Fagrapport Trafikk - Trafikkanalyse og trafiktrygging

D1: A269108-PLAN-NOT011 Varslingsbrev

D2: A269108-PLAN-NOT012 Oppstartsmøte referat