FAGRAPPORT TRAFIKK

ENDRING AV REGULERINGSPLANEN FOR STAD SKIPSTUNNEL, LESTO NÆRINGSOMRÅDE OG KJØDE NÆRINGSOMRÅDE.

PLANID: 2022010 (STAD)/2022014 (LESTO)/2022013 (KJØDE)

PROSJEKT	AVROP
A269108	A15

REVISJON	DATO	REVISJONEN GJELDER	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
1	22.06.2026	Første utgave	SNRJ	YUSA	ESVI

INNHOLD

Sammendrag		4
1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Mål for prosjektet og planarbeidet	7
1.3	Kort omtale av tiltakene	7
2	Dagens vegnett	11
2.1	Trafikksikkerhet	11
2.2	Veigeometriske risikofaktorer	12
3	Trafikkgrunnlag: Endret plan	14

Sammendrag

Denne rapporten omhandler endringer i reguleringsplanene for Stad skipstunnel, næringsområder på Lesto og Kjøde. Formålet med planarbeidet er å tilpasse tidligere vedtatte planer til oppdaterte behov i gjennomføringen, samtidig som hovedmålet om tryggere og mer forutsigbar sjøtransport forbi Stad opprettholdes. Rapporten er utarbeidet for å dokumentere og vurdere endringene i trafikale forhold i forbindelse med foreslått planendring.

De viktigste endringene fra tidligere plan er knyttet til økning i arealer og massedisponering. Dette inkluderer utvidelse av plangrenser, større sjøfyllinger og tilrettelegging for sjødeponi ved Moldefjorden. Videre legges det til rette for økte næringsarealer, spesielt på Moldefjordsiden, samt mindre justeringer i infrastruktur som alternativ anleggstunnel og endringer i gangforbindelser. For Lesto og Kjøde innebærer endringene primært utvidede fyllingsarealer, rassikringstiltak og mulighet for midlertidig lagring av masser.

Trafikkmessig medfører endringene en moderat økning i nyskapt trafikk knyttet til Stad Skipstunnel, fra om lag 375 til 440 kjøretøy per døgn. Denne økningen vurderes som liten og gir ikke kapasitetsproblemer på det eksisterende vegnettet. Det forventes også en justering i fordeling i trafikk for næringsområdene Lesto og Kjøde, som skyldes at det blir en endring i hvordan forventet antall ansatte vil fordele seg på de to næringsområdene. Dette gir en mindre økning til/fra Lesto, og tilsvarende reduksjon til/fra Kjøde. Total mengde nyskapt trafikk summert for de to områdene forventes ikke å endre seg.

Anleggsfasen vil gi en midlertidig økning i tungtrafikk, særlig i en innledende periode, men også dette vurderes å være innenfor det vegnettet kan håndtere. Dagens vegsystem har lav ulykkesrisiko, selv om enkelte geometriske forhold kan gi lokale utfordringer.

Samlet sett vurderes planendringene å gi bedre gjennomførbarhet for prosjektet, uten vesentlige negative konsekvenser for trafikkavvikling eller trafikksikkerhet.

Lenke til prosjektet hos Kystverket https://www.kystverket.no/utbygging/stad-skipstunnel/

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

*Sjøtransporter er viktige langs hele norskekysten. Det er av nasjonalt interesse at disse transportene går trygt og sikkert, og for å unngå det som trolig er det mest værutsatte og farligste havstykket langs kysten er det planlagt å bygge en skipstunnel for å forbedre fremkommelighet for sjøtransporter forbi Stad. På den måten kan fartøy gå i roligere farvann ved det mest utsatte områ*det.

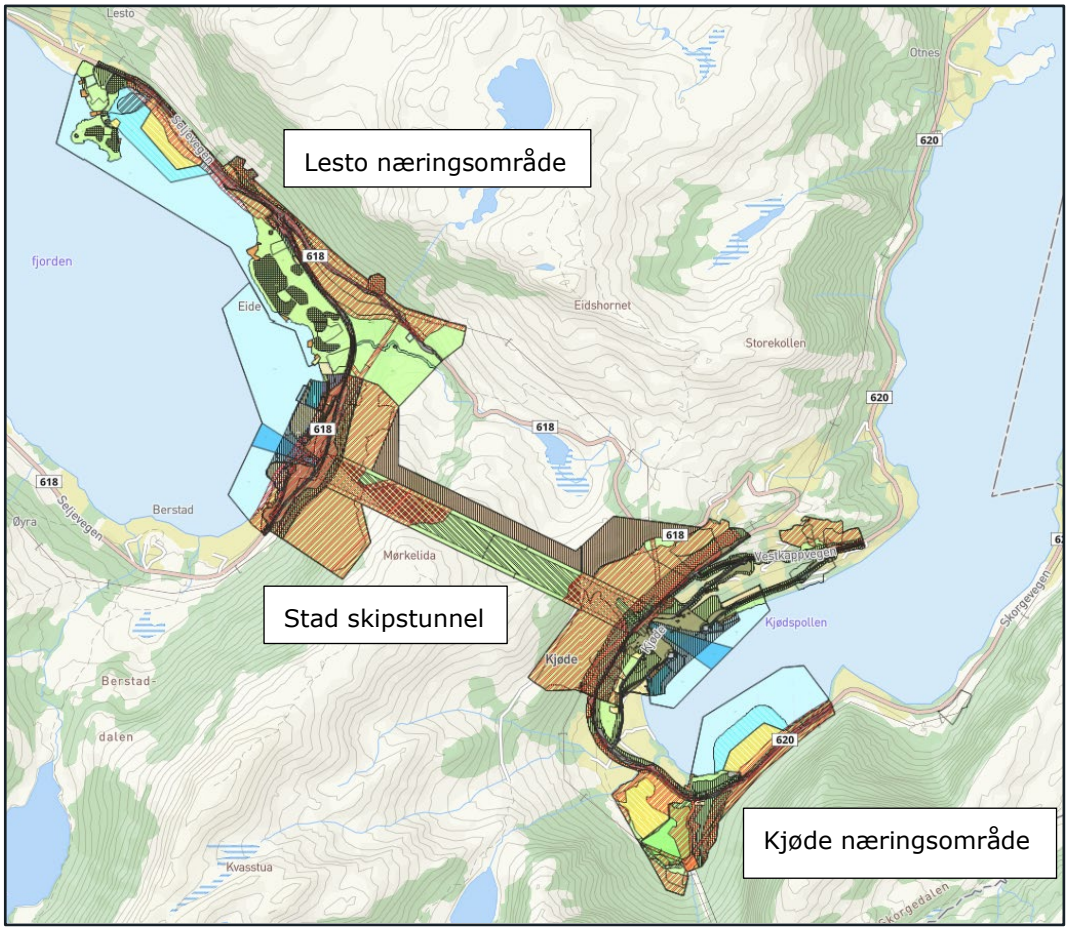
Figur 1-1 Kartutsnittet viser plasseringen av området for Stad skipstunnel, i grensen mellom fylkene Vestland og Møre og Romsdal. Kilde: kommunekart.com

Som grunnlag for å bygge tunnelen er det utarbeidet en reguleringsplan som viser en skipstunnel der Stadlandet er på det smaleste, mellom Moldefjorden og Kjødepollen, som ligger i Vanylvsfjoden. I tillegg er det utarbeidet ytterligere to reguleringsplaner som blant annet viser hvordan masser fra tunnelen kan tas imot, for å sikre så korte transportreiser som mulig jf. Lesto næringsområde, planid 2022014, og Kjøde næringsområde, planid 2022013.

Kystverket er tiltakshaver og tunnelen blir 1,7 km lang (22 km fra ytterkant til ytterkant), 50 m. høy og har en bredde på 36 m. Fartøy opp til størrelsen på Kystruten/Hurtigruten vil med denne tunnelen få en sikker seilas forbi Stadlandet.

Forutsetningene for utbyggingen har blitt endret over tid og det er behov for å se på justeringer av de tre reguleringsplanene som allerede hjemler byggingen av tunnelen. Det er endringene som blir vist i denne planprosessen som er formål for omregulering. De deler av

reguleringsplanene som ikke blir endret vil fortsatt gjelde som grunnlag for byggingen av tunnelen. De er ikke heller formål for ny utredning eller høring fordi de allerede har blitt utredet på tidligere tidspunkt.



Figur 1-2 Kartutsnittet viser området for Stad skipstunnel, med de tre gjeldende reguleringsplanene. Kilde: kommunekart.com

1.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Målet med prosjektet er å sikre en tryggere seilas, og mer forutsigbar regularitet for skipstrafikken forbi Stad.

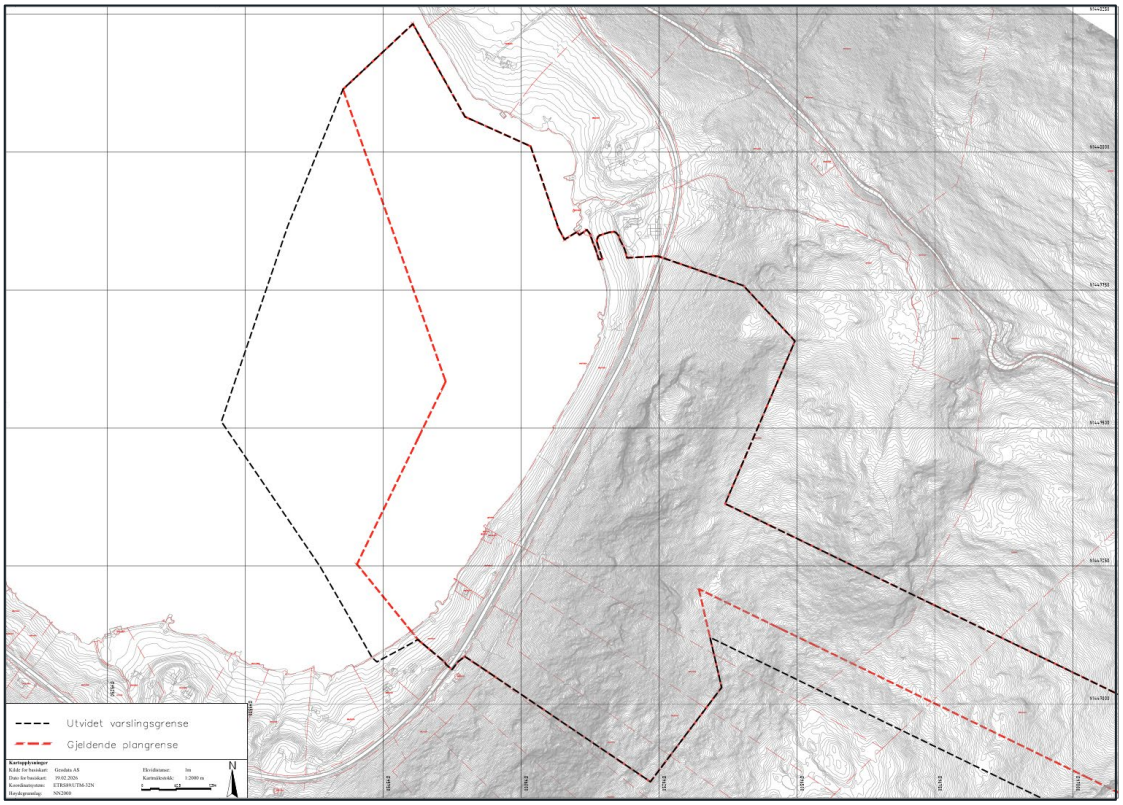
1.3 Kort omtale av tiltakene

Det er tre reguleringsplaner som er formål for endring samtidig. I denne rapporten er det alle planene som blir vurdert.

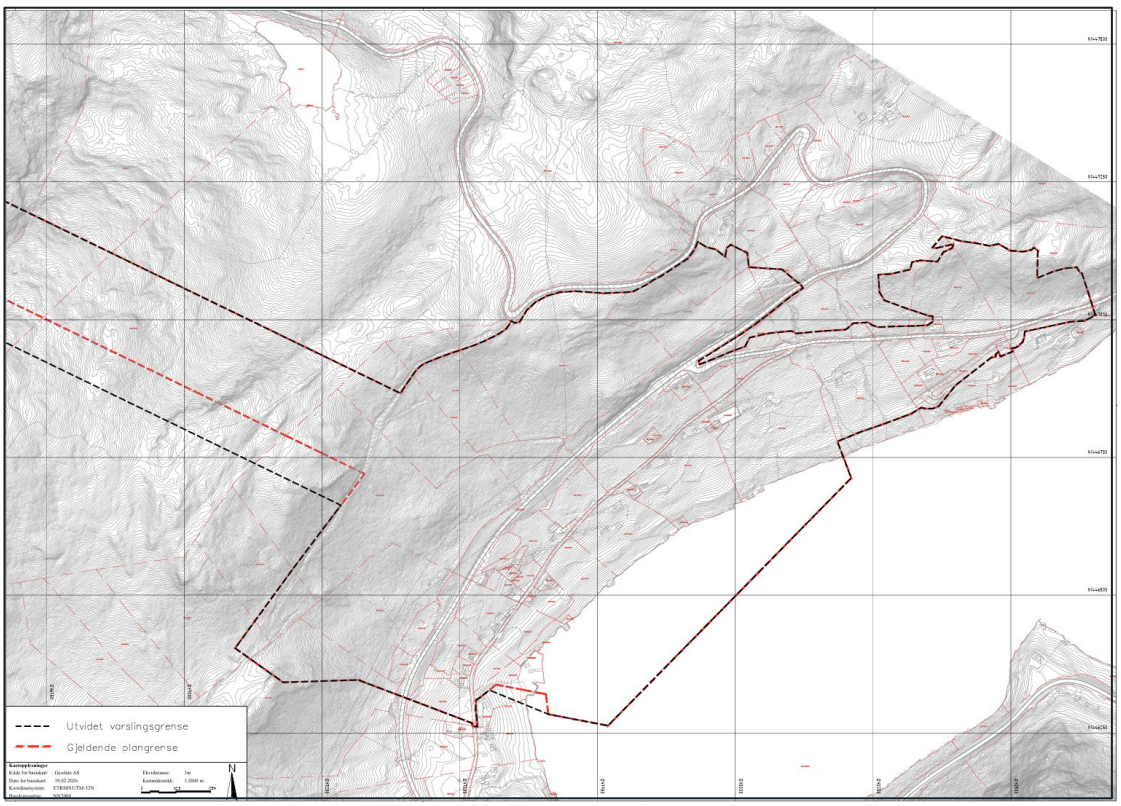
*Reguleringsplanen **for Stad skipstunnel**, planid. 2022010, ble vedtatt i oktober 2024.*

Området er i dag regulert til selve tunnelen, portalene, tilhørende sideareal, anleggsområde og anleggstunnel. Planen legger til rette for havneareal og småbåthamn og det er åpnet for fritids- og turistformål og vegutbedring.

Endringene vil legge til rette for mulig økt sjøfylling for byggeformål i sjøen, sør for tunnelinngangen på Moldefjordsiden. I tillegg blir det blant annet lagt opp til å innarbeide allerede godkjente endringer fra administrativt endringsvedtak, utvide plangrensen i sjøen mot sør og vest, utvide plangrensen noe på land mot sør, økt potensial for større fyllingsvolum og med det utvidelse av planlagt fylling, tilrettelegging for alternativ anleggstunnel og endring av gang- og sykkelveg over portal i Kjødspollen til sti. Det er også hensikten å legge til rette for å etablere sjødeponi i forlengelsen av sjøfyllingen i Moldefjorden slik at et slikt deponi ved behov for deponering av løsmasser og overskuddsstein i sjøen bidrar til å stabilisere planlagt sjøfylling og resulterer i kortere transportavstander.



Figur 1-3 Figuren viser omriss av gjeldende reguleringsplan på Moldefjordsidaen med rød stiplet linje, og ny varslet plangrense er vist med sort farge.



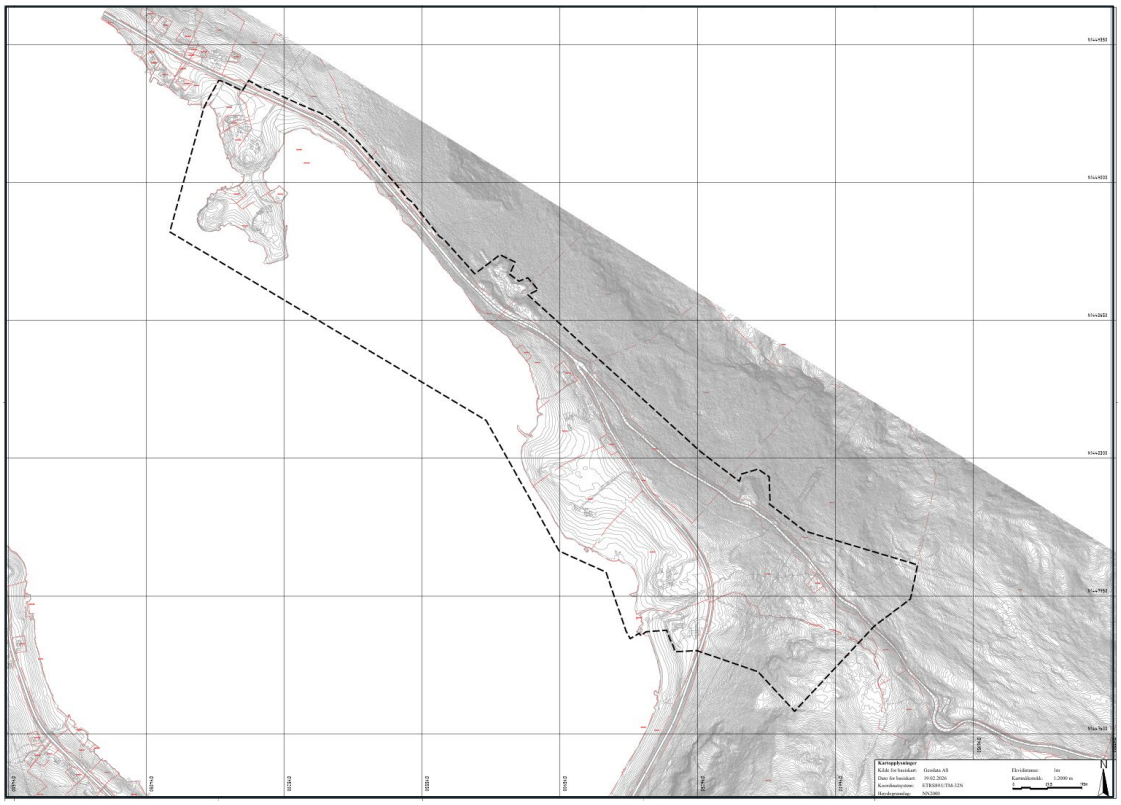
Figur 1-4 Figuren viser omrisset av gjeldende reguleringsplan på *Kjødspollensi*den med rød stiplelt linje, og forslag til ny, utvidet plangrense er vist med sort farge. Kilde COWI AS.

Tilgrensande reguleringsplanendringer for Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde er kortfattet omtalt her for å gi et helhetsperspektiv for endringene som planlegges.

***Lesto næringsområde**, planid. 2022014, vedtatt i oktober 2024.*

Området er i dag regulert til blant annet nytt næringsområde og havneområde, midlertidige anleggsområder for utbygging av skipstunnelen, utbedring av kryss og diverse utbyggingsformål i samsvar med eksisterende arealbruk, i tillegg til LNF-område (Landbruk-, Natur- og Friluftsområde).

Endringene gjelder i hovedsak å utvide fylling mot søraust, utvide noe landareal i sjøen, legge til rette for rassikring for det utvidede fyllingsarealet, og å legge til rette for eventuell midlertidig steinlager på sjøfylling.

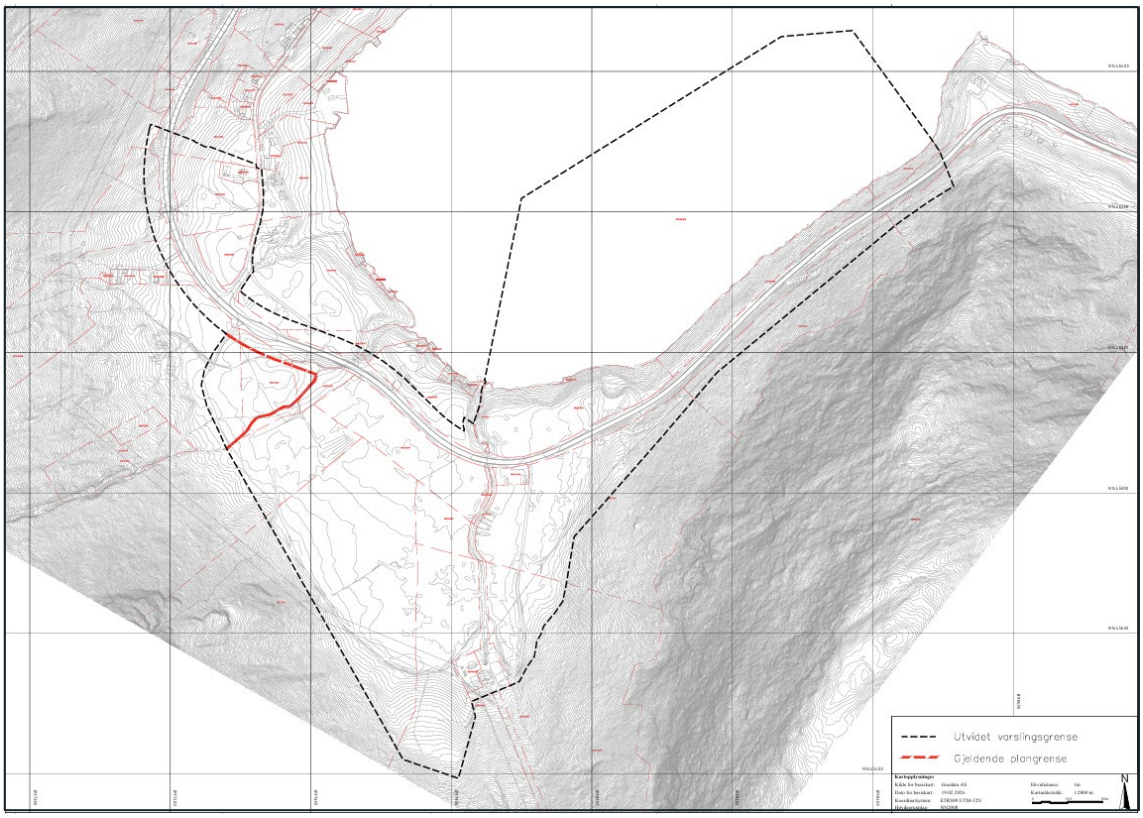


Figur 1-5 Varslet planavgrensing for reguleringsplanendringen er samme som for gjeldende reguleringsplan for Lesto næringspark. Kilde COWI AS.

***Kjøde næringsområde**, planid. 2022013, vedtatt i oktober 2024.*

Området er i dag regulert til å ta imot masser fra skipstunnelen, og for å legge til rette for etablering av nye næringsområder på areal som er fylt ut med løsmasser fra anleggsarbeidene ved utbyggingen av tunnelen. I tillegg åpner planen for eksisterande arealbruk, som LNF-område og havneområde i sjøen/kai.

Endringene gjelder i hovedsak tilrettelegging for rassikring på sjøfylling med sikringsvoll, å leggje til rette for eventuell midlertidig steinlager på sjøfylling og på område sør for fylkesvegen. I tillegg er det ønske om å utvide planområdet på land mot nordvest for å sikre areal for midlertidig lagring av matjord. Det må også vurderes løsning for å forenkle kravene til opparbeidelse av rasteplass.

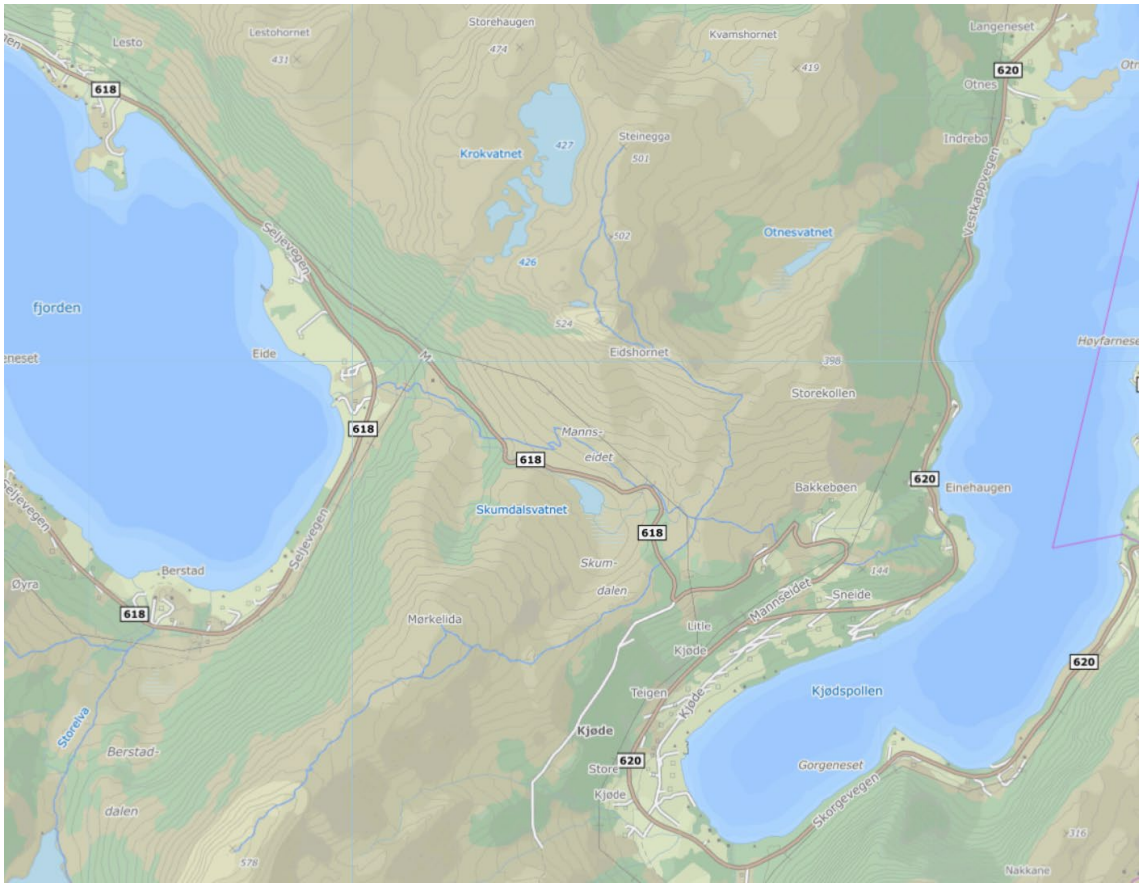


Figur 1-6 Figuren viser omrisset av gjeldende reguleringsplan for Kjøde næringsområde med rød stiplelt linje, og forslag til ny, utvidet plangrense er vist med sort farge. Kilde COWI AS.

2 Dagens vegnett

Områdene langs Moldefjorden og Kjødspollen er i dag forbundte med fylkesveg 618, som vist i figur 1-7. Strekningen har ifølge vegkart.no i dag en estimert ÅDT på 400 kjt/d og en tungtrafikkandel på 14 %. Vegen har en bredde (grovt målt i finn.no sin karttjeneste) på ca. 5,5-6,5 meter fra vegsulder til vegskulder, så det er smalt med tanke på kjøretøy som passerer i motsatt retning. Strekningen har i dag en fartsgrense på 80 km/t og de siste 10 år er det registrert en politirapportert ulykke her. Ulykken involverte et ensligh kjøretøy som kjørte ut av vegbanen i en sving.

På Moldefjord-siden møtes fv. 618 Mannseidet og fv. 618 Seljevegen. Sørover gir fv. 618 Seljevegen adkomst til de planlagte utfyllingene og anleggsområdene tilknyttet Stad Skipstunnel-planen. Krysset er et vikepliktsregulert T-kryss, med en svært krapp svingradius. I dette partiet er både Mannseidet og Seljevegen bredere slik at kjøretøy har plass til å klare svingen. Det er ikke gjennomført sporing av kjøretøt, men ut fra bilder på Google Maps Street View kan det virke som at svingen er vanskelig å klare for enkelte kjøretøy uten å havne over i motsatt kjøreretning.



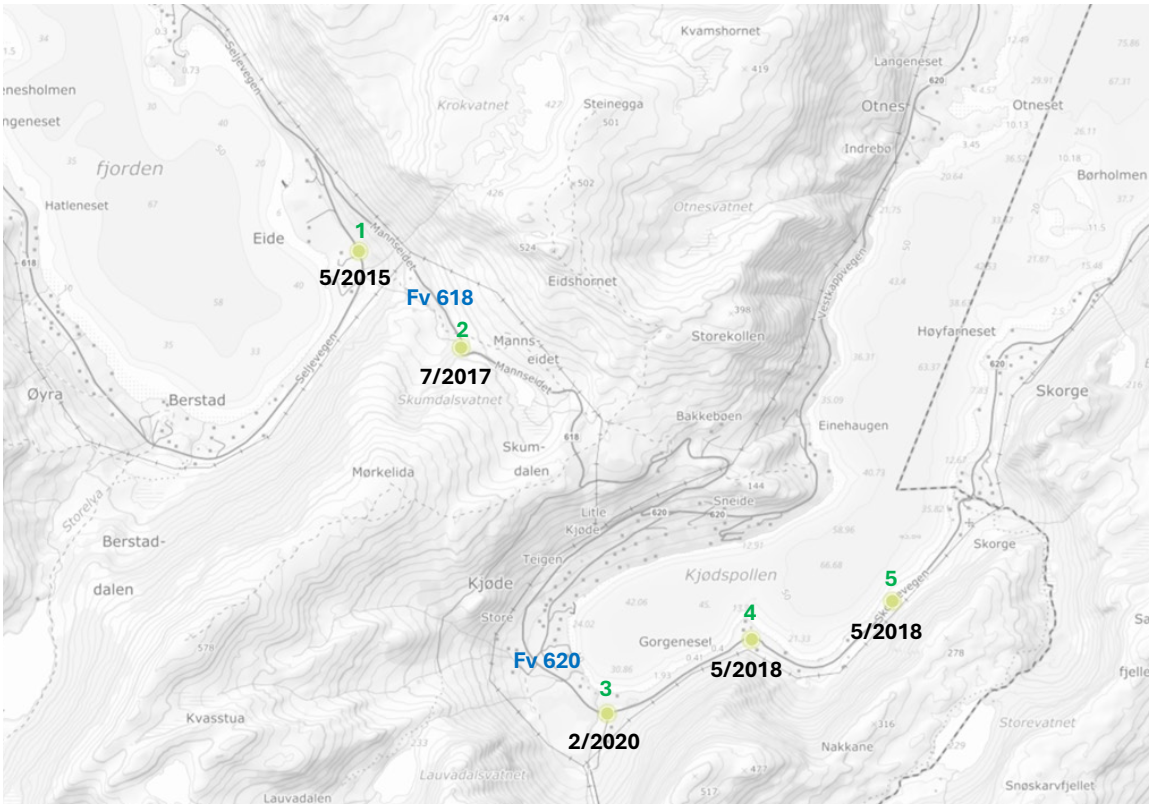
Figur 1-1: Vegforbindelse mellom Moldefjorden og Kjødspollen (kilde: kart.finn.no)

2.1 Trafikksikkerhet

Statens vegvesen har registert 6 personskadeulykker i de siste 10 årene. 3 personskadeulykker på Fv. 618 og 4 personskadeulykker på Fv. 620.

ID	ANTALL SKADDE
1	Fører personbil
2	Fører personbil Passasjerer personbil
3	Fører personbil
4	Fører personbil Fører MC
5	Fører personbil

Det er ingen åpenbare mønstre i ulykkene de siste 10 årene. Basert på disse dataene og nåværende årsdøgntrafikk (ÅDT), vurderes det generelle risikonivået på det eksisterende veinettet som lavt, med en ulykkesrisiko som ligger innenfor det som anses som normalt for spredtbygde fylkesveger med tilsvarende standard.



2.2 Veigeometriske risikofaktorer

Selv om risikoen statistisk sett er lav, har veinettet topografiske og geometriske egenskaper som påvirker sikkerheten:

Fv. 618 over Mannseidet: Veien følger terrenget med kurvatur som kan gi begrensede siktforhold i svingene, spesielt i overgangen mot Skumdalsvatnet.

Fv. 620 rundt Kjødspollen: Dette er en typisk vestlandsk fjordvei. Den ligger tett på topografien med bratte skråninger på innsiden og fjorden på utsiden.

3 Trafikkgrunnlag: Endret plan

En trafikkanalyse ble utarbeidet i 2024 av Multiconsult «Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde, 12.8.2024». Trafikkanalysen er utarbeidet som del av detaljreguleringen for disse områdene.

Trafikkanalysen konkluderte en moderat og håndterbar trafikkøkning for disse områdene, men at næringsarealenes innhold er den største usikkerheten. Analysen begrunner også at nyskapt trafikk kan være overestimert.

Denne nye planen gjør noen endringer og utvidelser av arealer, som vil ha konsekvenser mengden. Følgende arealendringer vises her.

Stad

Tabell 2-1: Næringsareal for tidligere og ny plan. Stad Skipstunnel.

Type areal (m²)	**Tidligere plan**	**Ny plan**	**Differanse**
KBA	**31638**	**51219**	**19581**
KBA1.1	*3390*	*3965*	*575*
KBA2.1	*9528*	*28038*	*18510*

Trafikk generert til/fra hhv. KBA1.1 og KBA2.1 i tidligere plan er utarbeiet av Multiconsult. Utdrag fra rapporten hvor nyskapt trafikk er presentert er vist i figur 2-1. Trafikk skapt av næring i KBA1.1 og KBA2.1 er presentert i figuren under hhv. Kjødspollen sør og Moldefjorden sør, begge markert med rødt.

Nyskapt trafikk

Totalt beregnes Stad skipstunnel å generere 375 kjøretøy/døgn. 280 av disse beregnes generert av næringen dersom det forutsettes at det etableres hotell eller næring med tilsvarende turproduksjon her. Dersom næringen benyttes til et annet arealformål antas turproduksjonen å være noe høyere. Med disse forutsetningene vil trafikkvolumet fordele seg skjevt over både uken og året med betydelig mer trafikk i helger og om sommeren.

Tabell 3-3: Beregnet turproduksjon. Alle volum er oppgitt i kjøretøy/døgn (ÅDT). Total vekst er rundet av.

	Bolig	Fritids-boliger	Utleie-boliger	Småbåt-havn	Hurtigbåt-anlegg	Næring	Park	*Total vekst*
Moldefjorden nord	-	-	5	9	45	176	-	*235*
Moldefjorden sør	-	-	-	-	-	62	-	*60*
Kjødspollen nord	- 18	2	-	-	-	-	40	*25*
Kjødspollen sør	4	-	-	8	-	41	-	*55*

Figur 2-1: Utdrag fra Multiconsult sin trafikkrapport som beskriver nyskapt trafikk fra plan for Stad Skipstunnel.

Det er usikkert hvor mye og hva som bygges ut i tillegg til det som tidligere er utredet. Derfor er tidligere næringsareal (BRA) som lå til grunn i Multiconsult sin analyse skalert opp iht. utvidelsen i areal i tabell 2-1. Forutsetningene til Multiconsult for turproduklsjon for næringsområdene er også benyttet: Næringsarealer = 4,1 bilturer/100 m² daglig. Dette gir en endring i døgntrafikk for områdene tilsvarende:

- KBA1.1 (Kjødspollen sør): +7 kjt/d
- KBA2.2 (Moldefjorden sør): +58 kjt/d

En slik økning vil ikke kunne foreventes å skape problemer med avviklingen hverken på døgn eller timesnivå i området sammenlignet med tidligere plan. Den totale trafikkgenereringen på døgnnivå som følge av Stad Skipstunnel-planen øke fra 375 kjt/d til 440 kjt/d.

Lesto

Tabell 2-2: Næringsareal for tidligere og ny plan. Lesto.

Type areal	**Tidligere plan**	**Ny plan**	**Differanse (kvm)**
BAA	**44858**	**62686**	**17828**
BAA1	*41686*	*59514*	*17828*

Det er tidligere oppgitt at det maksimalt forventes 250 ansatte fordelt på næringsområdene på Lesto og Kjøde. I Multiconsult sin trafikkanalyse fra XX ble ansatte fordselt ut fra områder avsatt til næringsareal. Dette ga følgende fordeling:

Tabell 4-1: Beregnet turproduksjon for Lesto og Kjøde næringsområde basert på referansetall.

	Antall ansatte	Turproduksjonsfaktor	Turproduksjon/døgn
Lesto næringsområde (småbåthavn og hurtigbåtanlegg)			55 bilturer
Lesto næringsområde	95 ansatte	2,5 bilturer/ansatt	238 bilturer
Kjøde næringsområde	155 ansatte		388 bilturer

Figur 2-2: Figur av tabell hentet fra Multiconsult sin trafikkrapport som viser fordeling av ansatte på Lesto og Kjøde næøringsområder,

Anslaget på 250 ansatte er forventet å dekke også ytterligere aktivitet som følge av utvidet fylling på Lesto, så det forventes ikke økning i total trafikk, men heller en justering av fordeling av ansatte.

Tabell 2-3: Ny fordeling av ansatte som forventes på Lesto og Kjøde etter utbygging av nye næringsområder.

	Andel av totalt næringsareal	Antall ansatte	Turproduksjon/døgn
Lesto næringsområde	43%	108	270 kjt/d
Kjøde næringsområde	57%	142	355 kjt/d

Kjøde

Kjøde næringsområde er lokalisert ved planlagt portal og innseiling til Stad skipstunnel. Endringene som omfatter utvidelse av LNFR i den nye planen er ikke trafikkgenerenede. Trafikkforholdene for Kjøde næringsområde endres derfor ikke i ny plan enn det som er vurdert tidligere, med unntak av en omfordeling av forventet antall ansatte på Lesto og Kjøde.

Det vil si at resultatene for kjøde i tidligere trafikknotat er lagt til grunn også for ny plan. Samlet sett vurderes det at ny plan for Kjøde næringsområde ikke medfører endringer i trafikkbelastning eller trafikkavvikling sammenlignet med forrige plan.

Lager og produksjon

Ny regulering utvider arealer for lager og produksjon, men det vurderes at aktiviteten ikke følger med arealutvitvidelsen. Dette betyr at man kan forutsette samme antall ansatte som ble tidligere rapportert. Det vil dermed ikke være noen forskjell i turproduksjon i denne nye planen.

Anlegg

Det vil bli en økt trafikk i anelggsperioden som vil gå igjennom Eidekrysset. Det vil bli noe anleggstrafikk i forbindelse med flytting av sprengmasser og midlertidig lagring av matjord. For å estimere anleggstrafikk er følgende forutsetninger brukt:

- Antas bruk av vanlig 4-akslet tippbil, som kan romme 14-18 m³ (20-30 tonn avhengig av masse)
- Varighet på 2 år for perioden med flytting av sprengmasser.
- Varighet på 3 måneder for perioden med flytting av matjord for midlertidig lagring.
- Det antas at periodene overlapper hverandre, og at dette skjer i starten av anleggsfasen (måned 1-3).
- Volum av sprengmasser antas å tilsvare nytt areal på Lesto x 7m høyde på fylling

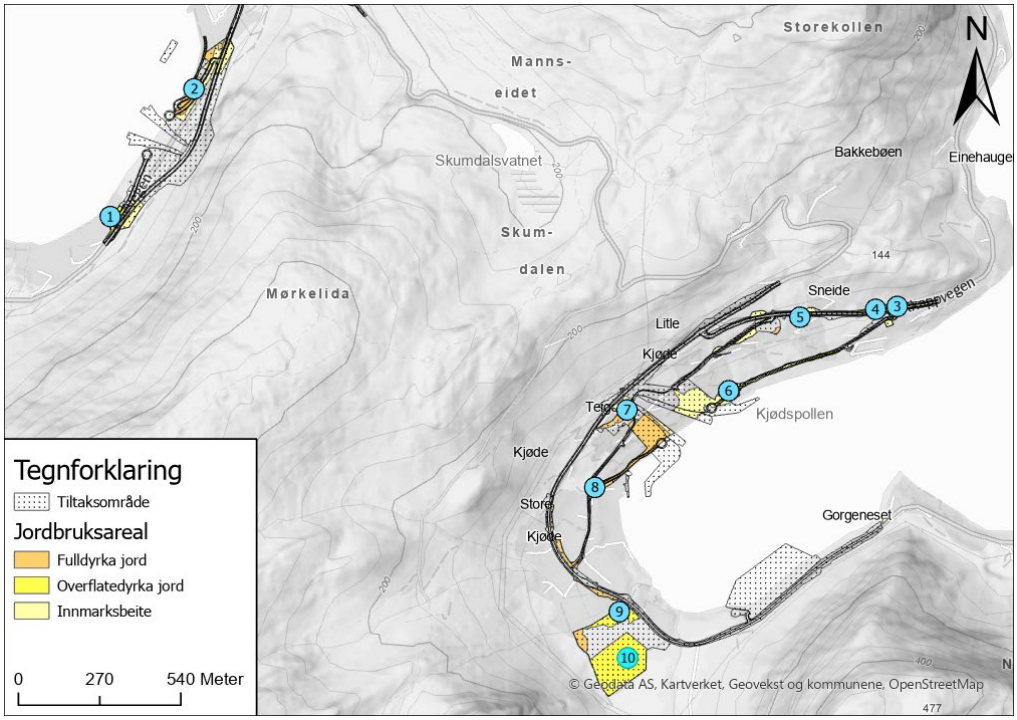
- Det er forventet at området for mellomlagring av matjord ikke vil kunne ta i mot alt som skal midlertidig omdisponeres. Nøyaktig hvor eller hvor mye som må lagres et annet sted er ikke avklart. Det er derfor ikke nøyere vurdert nøyaktig hvor resterende matjord flyttes til, men det antas at det er i noen lunde samme område og at det derfor vil belaste veinettet på ca. samme måte som om alt på lagret på samme sted.

- For beregning av døgntrafikk antas det 220 arbeidsdøgn i året. For perioden på 3 måneder antas det 60 arbeidsdøgn.

- For beregning av timetrafikk antas det at masser fraktes jevnt over hele arbeidstiden. Det forutsettes arbeidsperiode på 12 timer per arbeidsdøgn hvor masser kan fraktes, f.eks. mellom 07:00 – 19:00.

- En last antas å generere to turer (tur/retur).

I «Matjordplan Stad Skipstunnel» (COWI, 2025) er områdene for matjord kartlagt og analysert. Områdene som er blitt vurdert er nummerert og vist i figur 1-2.



Figur 2-3: Områder som er kartlagt med tanke på flytting av jord.

Jorda fra prøveområde M9 og M10 er vurdert til å være torvjord og ikke matjord. Alle områdene med matjord (M1-M8) vil bli berørt mtp permanent og/eller midlertidig omdisponering, med unntak av M5. Volum av matjord fra de ulike områdene er vist i tabell 2-4.

Tabell 2-4: Volum og genererte bilturer fra områder med matjord som skal flyttes

Prøvepunkt	Volum (m^3)	Turer (t/r)
M1	480	60
M2	7950	994

M3	1440	180
M4	780	98
M6	915	114
M7	2445	306
M8	7060	883
Sum	21070	2634

I vurderingen av trafikale påvirkninger antas det at all jorda i tabell 2-4 fraktes til området markert i rødt i figur 2-4.

Det største enkeltbidraget fra anleggstrafikken ifm. flytting av matjord kommer fra området M2. M1 og M2 vil gi mer trafikk på fv. 618 fra Moldefjord mot Kjøde (og motsatt), så det vil kunne bli flere interaksjoner mellom større kjøretøy på strekningen. Dette kan være utfordrende med tanke på passering for møtende trafikk på smale partier. Mengdene isolert sett er ikke av en slik størrelse at man kan forvente en betydelig forverring for avvikling med tanke på trafikknettverket i området.

Figur 2-4: Området for midlertidig lagring av matjord (markert med rødt).

Tabell 2-5: Volum og trafikkmengder for anleggstrafikk ifm. frakt av sprengmasser og matjord.

Masser	Volum (m³)	Antall laster	Antall turer, YDT (kjt/døgn)	Antall turer (kjt/time)
Sprengmasser	124 800	7 800	35	3
Matjord	21 070	1317	44	4

Tabell 2-6: Estimert trafikkfordeling av anleggstrafikk i anleggsperioden.

Trafikkfordeling anleggsperiode	Måned 1-3	Måned 4-24
Døgntrafikk (YDT)	79 kjt/d	35 kjt/d
Timetrafikk	7 kjt/t	3 kjt/t

Den største belastningen i anleggsperioden blir de første tre månedene om matjord og sprengmasser flyttes samtidig. Det er ikke snakk om store mengder totalt sett, men det kan skape noe mer trykk på fv.618 mellom Moldefjorden og Kjødepollen med tanke på de smalere partiene. Dette vil i mindre grad være et problem når flytting av matjord fra M1 og M2 ved Moldefjorden er ferdig.

Det er noe usikkerhet knyttet til om dette vil foregå samtidig, samt at flytting av matjord kun kan forekomme under visse forhold slik at et tidsestimat med kortere horisont raskt kan komme til å utvides. Det er også ikke fastsatt hvor Derfor illustrerer et slikt belastningsscenario som beskrevet her et «worst case»-scenario.