

Detaljregulering for Stad skipstunnel – 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 skips skulle byggast. Føremålet med samferdsleprosjektet var å gjere skipstrafikken ved Stadlandet tryggare (Stortinget, 2021). I januar 2023 blei komplett forslag til detaljreguleringsplan sendt inn av Multiconsult AS på vegne av forslagsstillar Kystverket og Stad kommune. Detaljregulering for Stad skipstunnel vart vedteken i oktober 2024. Reguleringsplanen bygde på ein områdereguleringsplan vedteken i 2017 (jf. Planomtalen kap. 1.1).

Etter at gjeldande reguleringsplan blei godkjent i 2024 starta detaljprosjekteringa for tunnelen opp, og i den samanheng blei det oppdaga behov for endringar av planen. For å halde framdrifta blei det naudsynt å innleiingsvis 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 verknader 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 12.05.2026.

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 utbygging 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 Stad skipstunnel med planID 2022010.

Plan- og forvaltning tilrår at forslag til endra detaljregulering for Stad skipstunnel 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 *Merknader 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:

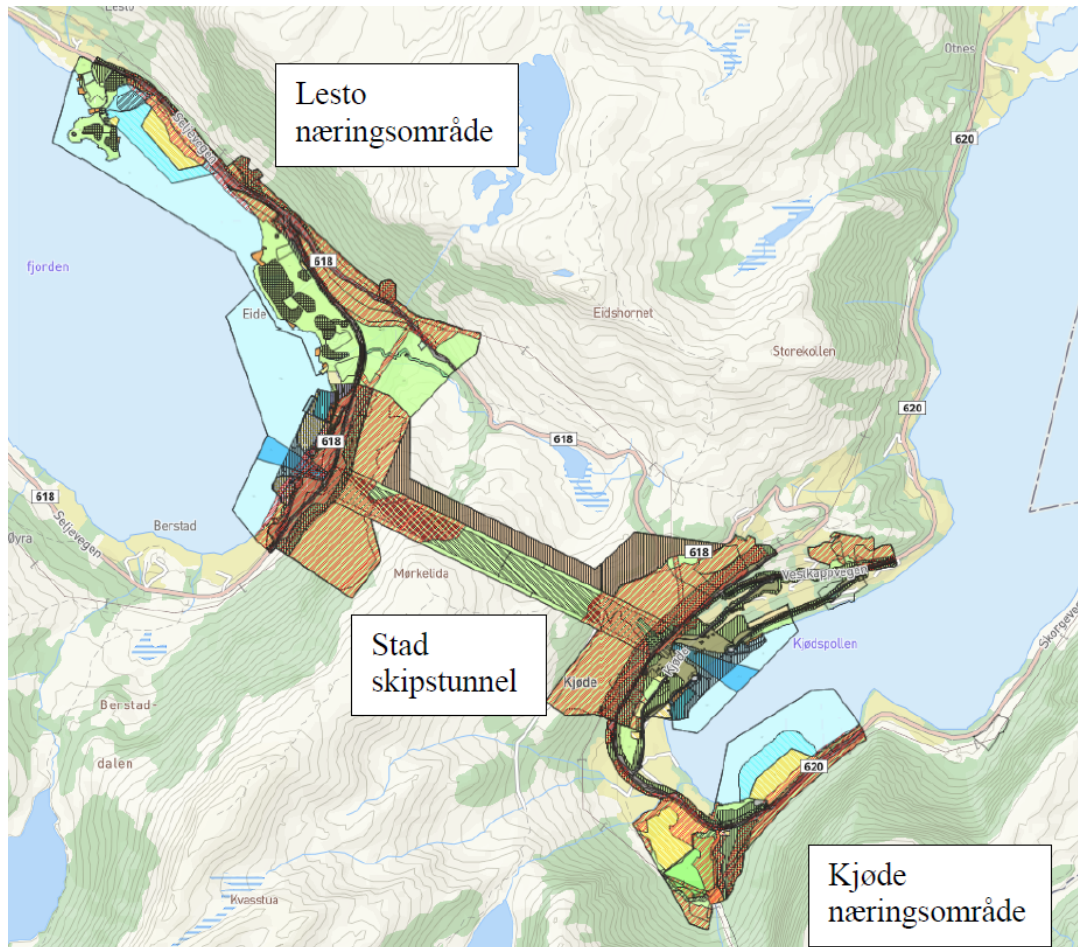
Det blei halde folkemøte om planendringane i januar 2026, og i samband med oppstartsvarslinga i april 2026 blei det invitert til kontordag for dei som ønskte å få meir informasjon om planarbeida. Kontordagen blei varsla samtidig som oppstart av planarbeida blei varsla. Plankonsulenten COWI orienterte Stad formannskap som planutval om

planrevisjonen i møte den 11.juni 2026. Den 15. juni vart det halde digitalt informasjonsmøte for sektorstyresmaktene.

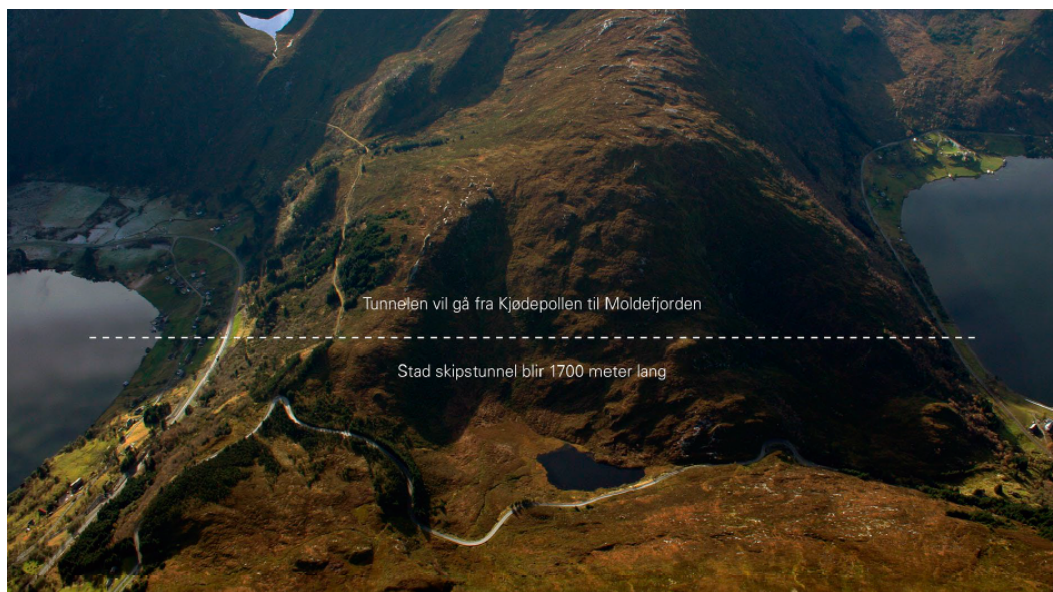
I samband med høring og offentlig ettersyn skal det gjennomførast informasjonsmøte om planarbeid og prosjektgjennomføring for Stad skipstunnel. Møte vert halde i Selje den 2.september 2026.

Lokalisering:

Planområdet ligg i Stad kommune, på den smalaste delen av Stadlandet. Planområdet er lokalisert innerst i fjordarmene Kjødspollen og Moldefjorden i Stad kommune (jf. Planomtalen s.7).



Kartutsnitt som viser dei tre planane (Planomtalen figur 1-2).

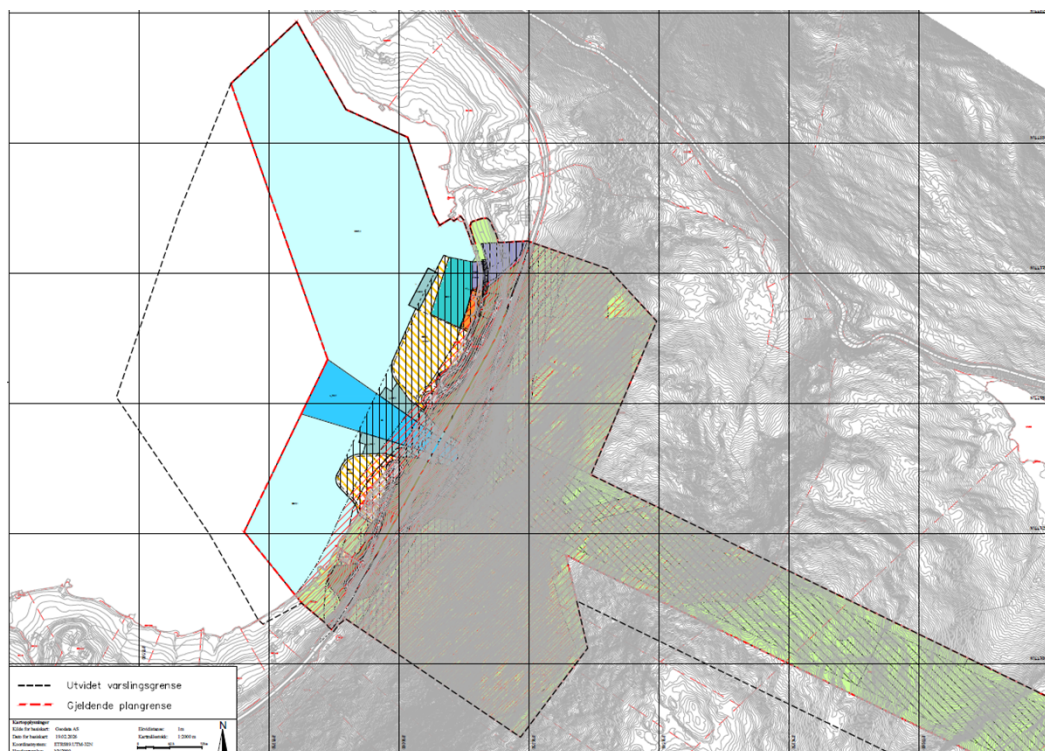


Bilete som viser Stad skipstunnel vil gå fra Kjødepollen til Moldefjorden

Planavgrensing:

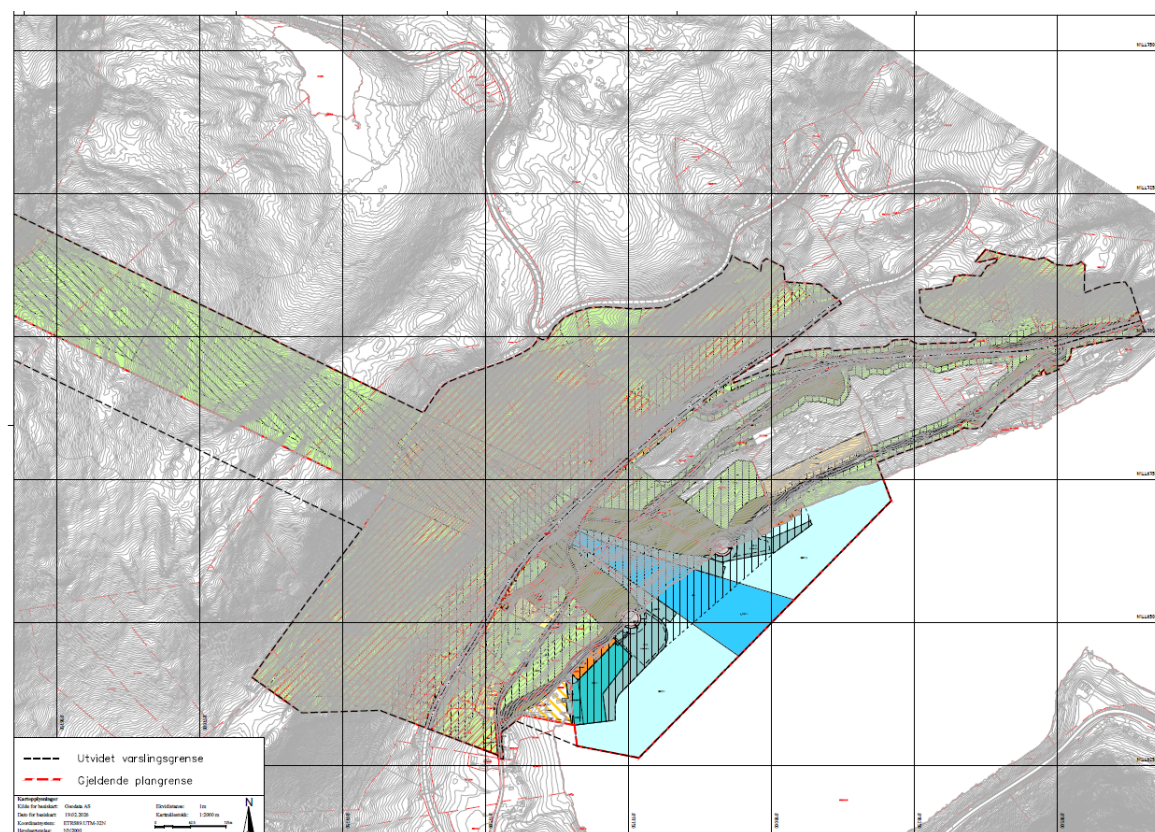
Planrevisjonen for detaljregulering for Stad skipstunnel medfører endra planavgrensing. Planområde er utvida med totalt 153,7 daa. Det går fram av ny planomtale kap. 5.3.12 kva arealformål som vert utida i høve gjeldande reguleringsplan.

Moldefjorden:



Kartet viser varslingsgrense for Moldefjorden.

Kjøde:



Kartet viser varslingsgrense for Kjøde.

Kunnskapsgrunnlag

Det vert gjort greie for kunnskapsgrunnlaget i ny planomtale kap. 3.2. Planforslaget er vurdert opp mot relevante statlege retningslinjer og nasjonale føringar. Desse er i hovudsak følgde opp gjennom oppdatert kunnskapsgrunnlag, vurderingar av natur, klima, samfunnstryggleik og medverknad, i tillegg til løysingar for redusert transportbehov og betre massehandtering.

Følgjande omsyn er særleg vekta:

- ✓ Strandsona
- ✓ Tilgang for ålmenta
- ✓ Støy og luftkvalitet
- ✓ Universell utforming

I planomtalen kap. 6.2 vert det konkludert med at planendringa ikkje får større konsekvens for overordna føringar, sett i forhold til vedteken og gjeldande detaljregulering for Stad skipstunnel. Konklusjonen baserer seg på vurdering av både FN-sine berekraftsmål og statlege planretningslinjer. Planforslaget er etter ei samla vurdering i samsvar med overordna føringar for berekraftig utvikling. Både gjeldande plan og revidert planforslag legg til rette for trygg og framtidsretta infrastruktur, med målsetnad om å avgrense negative verknadar for natur-, klima og lokalsamfunn.

Som nemnd er skal gjenbruk av massar skje i samsvar med ressurspyramiden og større sjøfyllingar i nærleiken av skipstunnelen vil redusere transportbehovet. I driftsfasen er ålmenta sikra tilkomst til strandsona og friområde. Vidare ligg det før oppdatert kunnskap frå

supplerande utgreiingar og avbøtande tiltak for marin natur, vassmiljø, terrestrisk natur, landskap og friluftsliv.

Forholdet til anna lovverk

Det blir gjort greie for forholdet til anna lovverk i ny planomtale kap. 3.2.1:

Forureiningslova/forureiningsforskrifta:

Tiltak som kan føre til forureining, mellom anna utfylling i sjø, deponering av massar, utslepp frå anleggsverksemd, støy, støv og handtering av forureina sediment eller massar, skal vurderast og handterast i samsvar med gjeldande krav og eventuelle løyve frå forureiningsstyresmakta. Reguleringsplanen i seg sjølv gir ikkje fritak frå slike krav. For eit tiltak som dette vil også krav til reinsing og handtering av anleggsvatn, overvaking, grenseverdiar og avbøtande tiltak vere sentrale.

Kulturminnelova:

Det skal takast omsyn til automatisk freda kulturminne, vedtaksfreda kulturminne og andre kulturhistoriske verdiar. Dersom det under anleggsarbeidet kjem fram gjenstandar, konstruksjonar eller andre spor etter eldre aktivitet, skal arbeidet stansast og rette styresmakt varslast i samsvar med lova. Dette gjeld også moglege kulturminne i sjø. Omsynet til automatisk freda kulturminne er sikra i planføresegn 2.1.

Eventuelle krav om nærare undersøkingar eller avklaringar med kulturminnestyresmaktene må følgjast opp før gjennomføring av tiltak.

Vurdering av 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 blir 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 tilleggsgutgreiingar for å avklare verknadane av dei nye tiltaka som følgjer av planendringane. Dette gjeld mellom anna:

- supplerande geotekniske undersøkingar
- 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
- vurdering av landskapsverknader.

I tillegg kjem dei ordinære vurderingane for reguleringsplanarbeid som mellom anna er knytt til friluftfriluftsliv, vurdering av verknader for matjord/landbruk, verknader for strandsona og kulturmiljø og kulturminne (Planomtalen kap. 2.1).

Formålet med planendringa:

Føremålet med planrevisjonen er i hovudsak å leggje til rette for at ein større del av overskotsmassane frå skipstunnelen kan plasserast nærare anleggsområda, særleg i Moldefjorden. Målsetnaden er betre massebalanse og reduksjon av transportbehov. I tillegg blir planlagd gang- og sykkelveg over tunnelportalen i Kjøde føreslått endra til tursti, og det blir lagt til rette for at det kan etablerast anleggstunnel sør for planlagd skipstunnel. Behovet

for disse endringane og diverse andre justeringar i plankarta og i planføresegnene, har kome til i samband med prosjekteringa av tiltaket og har til hensikt å sikre god gjennomføring av planen (jf. Plan omtalen kap. 1.2).

Endringane av reguleringsplanane er skildra i følgjande dokument:

- Endringer i de ulike planene for Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde
- Endring av reguleringsplan for Stad skipstunnel, planID 2022010 – Planomtale for endringar , juni 2026.

Dokumenta er utarbeidd av COWI og følgjer som vedlegg.

Risiko og sårbarheit (ROS-analyse)

I samband med reguleringsplanarbeidet for gjeldande reguleringsplan i 2023, utarbeidde Multiconsult i 2023 ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) for Stad skipstunnel. ROS-analysen har identifisert uønska hendingar med forslag til avbøtande tiltak. Det vert vist til denne ROS-analysen og ny planomtale kap. 4.18.

Planrevisjonen omfattar følgjande dokument til høyring og offentleg ettersyn:

Detaljregulering for Stad skipstunnel vart vedteken i sak 24/139 for Stad kommunestyre den 24.10.2024. Reguleringsplanen omfattar ei rekkje fagrapportar og utgreiingar som framleis skal gjelde, men planrevisjonen medfører behov for å supplere gjeldande kunnskapsgrunnlag. Det er utarbeidd nye fagrapportar og utgreiingar basert på kunnskapsgrunnlag frå gjeldande plan, tilgjengeleg nasjonalt datagrunnlag, synfaringar og nye faglege vurderingar. Følgjande dokument følgjer saka til høyring og offentleg ettersyn:

- Planomtale, datert 22. juni 2026, versjon3.
- Plankart:
 - ✓ R01 – Stad skipstunnel, Moldefjord, vertikalnivå 2 – På grunnen, datert 17.06.2026.
 - ✓ R02 – Stad skipstunnel, Kjøde, vertikalnivå 2 – På grunnen, datert 17.06.2026.
 - ✓ R03 – Stad skipstunnel, Moldefjorden, vertikalnivå 1- Under grunnen, datert 27.05.2026.
 - ✓ R04 - Stad skipstunnel, Kjøde, vertikalnivå 1- Under grunnen, datert 27.05.2026.
 - ✓ R05 – Stad skipstunnel, Moldefjorden, vertikalnivå 4 – I sjø, datert 05.06.2026.
 - ✓ R06 – Stad skipstunnel, Kjøde, vertikalnivå 4 – I sjø, datert 27.05.2026.
- Føresegner, datert 22.06.2026.

Vedlegg:

- Hydrologi, datert 04.02.2026. Utarbeidd av COWI.
- Konsekvensvurdering for utslipp av tunnelvann, datert 02.06.2025. Utarbeidd av COWI.
- Varsel om oppstart av endring av reguleringsplan for Stad skipstunnel, planid2022010, datert 20.03.2026.
- Kart som viser varslingsgrenser for Moldefjorden og Kjøde.

- Merknader og innspel til oppstartsvarsel–endring av tre detaljreguleringsplanar, datert 20.05.2026.
- Samanstilling av merknadar til oppstartsvarsel.
- Marine undersøkelser, datert 27.01.2026. Utarbeidd av COWI.
- Rapport fremmede arter, datert august 2025. Utarbeidd av COWI.
- Modellering av vannkvalitet ved tunnelvannutslipp - Stad skipstunnel, datert 06.02.2026. Utarbeidd av COWI.
- Stad skipstunnel – Forundersøkelser for marint overvåkingsprogram i Moldefjorden og Kjødspollen, datert 28.11.2025. Utarbeidd av Biota Naturkompetanse AS.
- Fagnotat marin natur og vannmiljø, datert 19.06.2026. Utarbeidd av COWI.
- Fagrapport trafikk, datert 22.06.2026. Utarbeidd av COWI.
- Skjøselsplan for vernskog – Stad skipstunnel, datert 19.06.2026. Utarbeidd av COWI.
- Oversikt over hekkende rovfugl og sjøfugl ved Stad skipstunnel, datert 27.11.2025. Utarbeidd av COWI.
- Fagrapport geoteknikk, datert 19.06.2026. Utarbeidd av COWI.

Skildring av planforslaget

I kap. 5 i ny planomtale vert det gjort greie for planendringane, medan konsekvensane av planendringa vert skildra i kap. 6.

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

➤ **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.

Det er også avdekket behov for større fleksibilitet i etablering av anleggsveger i Kjødepollen. Alle disse forholdene har ført til et ønske om å gjøre mindre endringer i de overnevnte reguleringsplanene. Dette er for det meste mindre redaksjonelle endringer, og det er få av disse punktene som har betydning for det ferdige anlegget.

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 26/056 fatta Stad formannskap den 07.05.2026 følgjande vedtak:

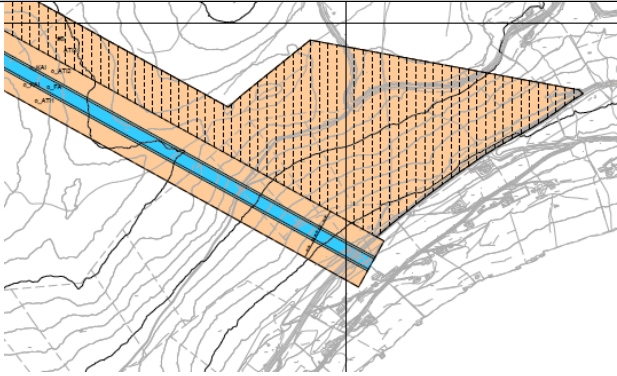
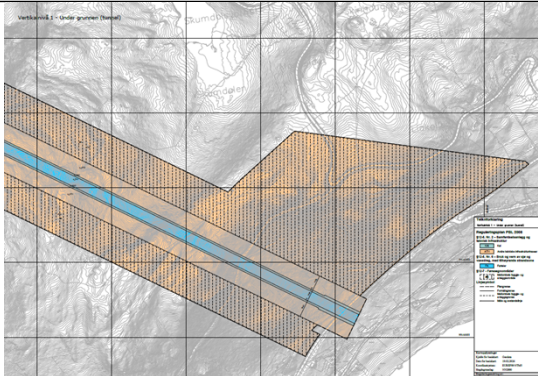
F - 26/056 Vedtak:

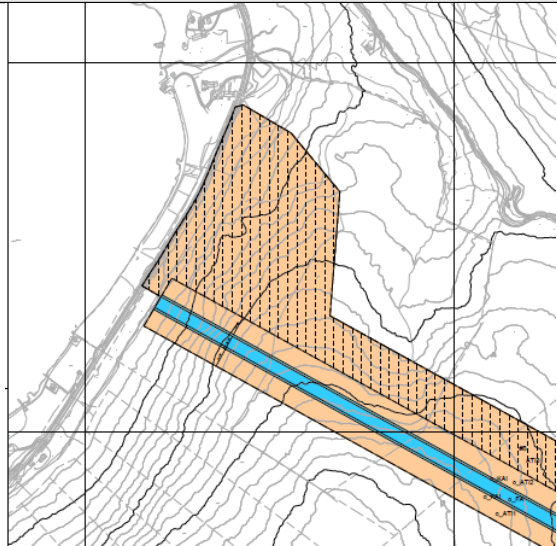
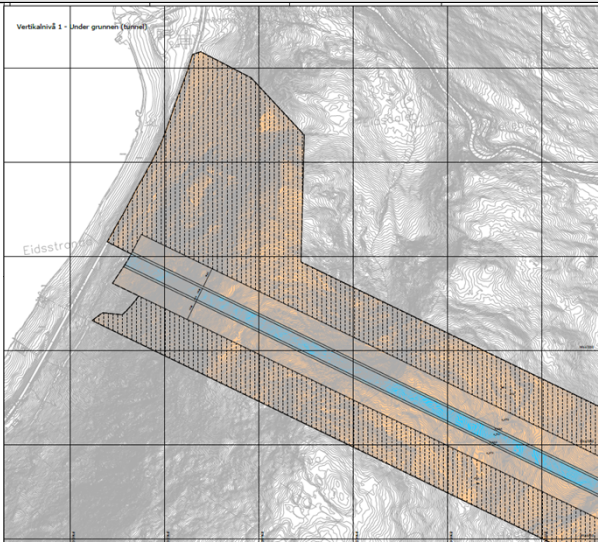
I medhald av plan- og bygningslova § 12-14 andre ledd vert mindre endring av detaljregulering for Stad skipstunnel med planID 2022010 vedteken.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Det er positivt at dei administrative endringane vert innarbeidd i nytt planforslag for Stad skipstunnel. Dette vil gi oversiktelege plandokument som vil forenkle sakshandsaminga.

➤ ***Tilrettelegging for alternativ anleggstunnel på sørsiden av regulert skipstunnel***

Kjøde, vertikalnivå 1, under grunnen	
Gjeldande plankart	Forslag til nytt plankart
	

Moldefjorden, vertikalnivå 1, under grunnen	
Gjeldande plankart	Forslag til nytt plankart
	

Kommunedirektøren sin kommentar:

I gjeldande reguleringsplan for Stad skipstunnel er det lagt til rette for anleggstunnel nord for skipstunnelen. Gjennom planrevisjonen vert det lagt til rette for å etablere alternativ anleggstunnel på sørsida av Stad skipstunnel. Som de ser av kartutsnitta i tabellane over, er

det foreslått å etablere anleggstunnel i arealformål ATI3 og ATI 4. Disse arealformåla er omfatta av mellombels bygge- og anleggsområde #B:

Mellombels bygge- og anleggsområde (#B)

Etter ferdig anleggsbruk skal områda inkludert underliggjande LNFR-føremål først attende til bruksformål i gjeldande overordna plan.

Anleggstunnelen kjem ikkje i konflikt med arealformål Andre tekniske infrastrukturer , ATI 1-2.

Entringsområda i Moldefjorden:

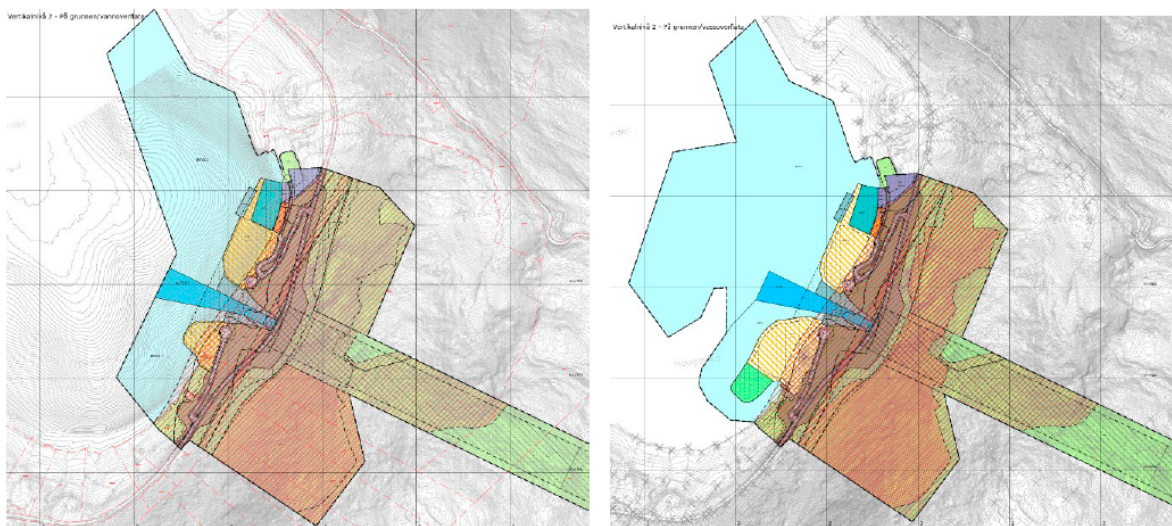
➤ Utvida plangrense i sjø i sør og mot vest i Moldefjorden

Det vert gjort greie for utviding av plangrenser i ny planomtale kap. 5.1:

Planendringa legg opp til justering av plangrensa.

Ved Moldefjorden er det gjort endringar i sjøen og nokre justeringar på land sør for tunnelmunningen. Dette opnar for moglegheita til å fylle ut meir massar i sjøen. Det er òg lagt opp til meir deponering av massar i sjøen. Planavgrensinga er i den samanhengen utvida for å sikre at utfyllingar og deponi får plass innanfor den nye plangrensa. I figuren under er plangrensa vist for både gjeldande reguleringsplan (til venstre) og for ny plan (til høgre). For begge plankarta er alle undersjøiske fyllingane, inklusive fyllingsfot på sjøbotn dekkja

(sjå omtale i kap. 5.3.2-5.3.4). Det inneber at sjøfylling og deponi ikkje vil gå ut over desse plangrensene.



Figur 5-1 Det venstre kartutsnittet viser planavgrensinga for gjeldande reguleringsplan, for den delen av planen som ligg mot Moldefjorden. Det høgre kartutsnittet viser ny og utvida plangrense, som følgje av justering av arealføremåla, særskilt i sjøen. Kjelde: kommunekart.com/COWI AS.

Kommunedirektøren sin kommentar:

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 utsleppsløyve frå Statsforvaltaren og løyve til tiltak etter Plan- og bygningslova.

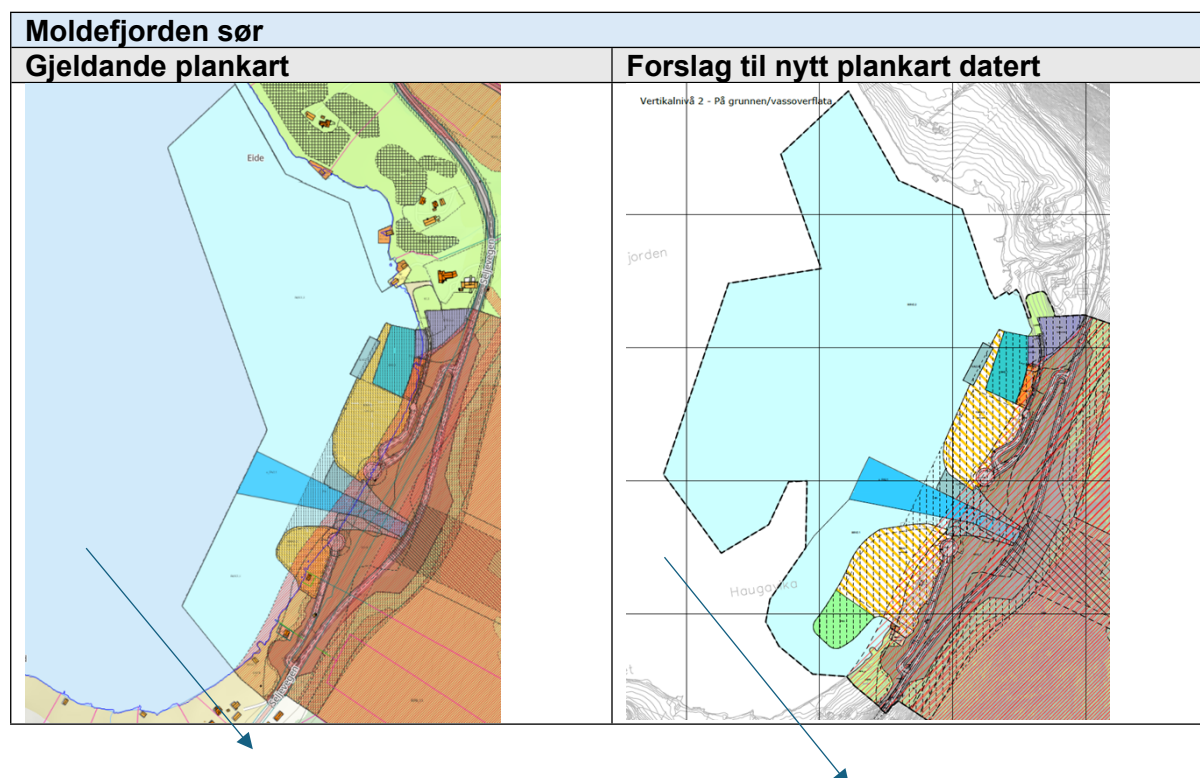
Det er Kystverket som er ansvarleg for å prioritere kven som skal få tildelt overskotsmassar frå Stad skipstunnel. For å redusere kostnadar har Kystverket prioritert at delar av steinmassane skal nyttast ved etablering av entringsområda og dei nye næringsareala på Lesto og i Kjøde. Difor er desse tiltaka prioritert først. Kystverket har vidare fått aksept frå Nærings- og fiskeridepartementet til å gjenbruke resten av steinmassane til å etablere nye eller utvide eksisterande tiltak i nærliggande kommunar, framfor å nytte det godkjende deponiet på sjøbotnen i Moldefjorden. Det blir såleis lagt opp til å nytte overskotsmassane frå skipstunnelen som ein ikkje-fornybar ressurs av stor verdi, i tråd med prinsippa om sirkulær økonomi (ressurspyramiden).

Kommunane Stad, Kinn og Vanylven har vore involvert i prosessen kring fordeling av massar og stiller seg bak Kystverket si prioritering, men det er per i dag usikkert om og i kor stor grad dei ulike mottakarane kan ta imot tunnelmassar.

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, men kommenterer temaet massehandtering ytterlegare seinare i saka.

- **Noe utvidet plangrense på land mot sør for å tilrettelegge for eventuelt permanent landtak for sjøledning**

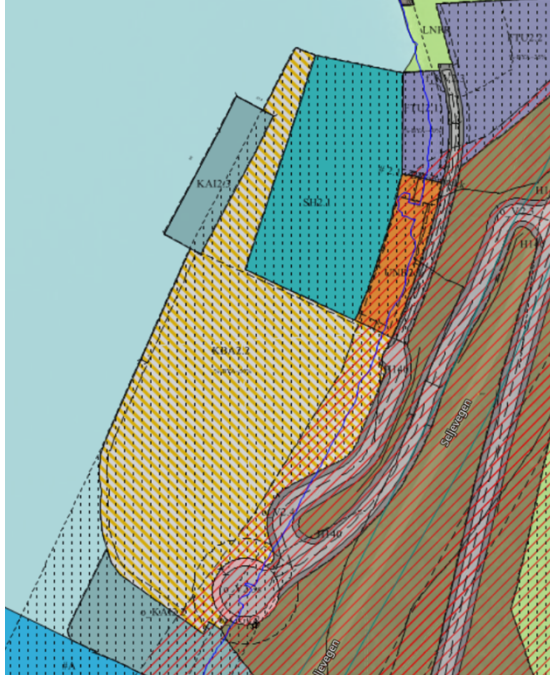
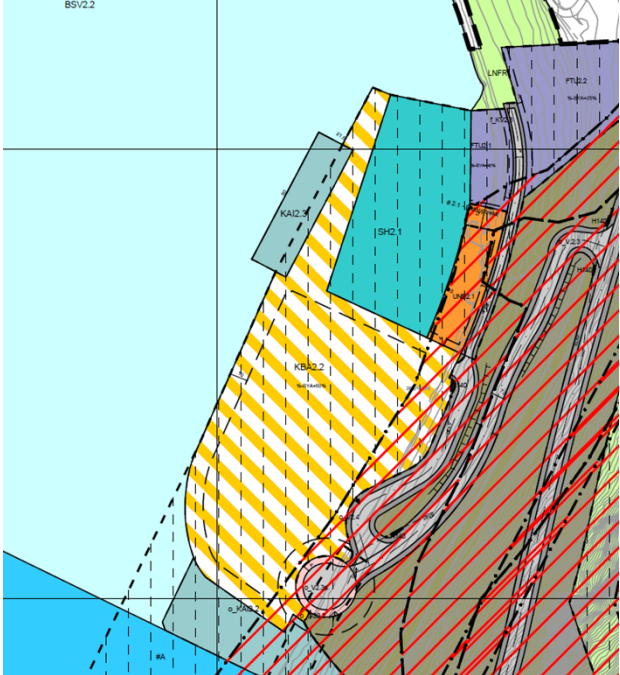
Denne endringa gjeld for Moldefjorden sør og plankart for vertikalnivå 2.



Kommunedirektøren sin kommentar:

Arbeidet med prosjektering av Stad skipstunnel har avdekket ein del forhold som ikkje fullt ut er dekket av gjeldande plan. Det er difor viktig at denne planrevisjonen i størst mogeleg grad vert tilpassa tiltaket slik det er prosjektert. Dette vil redusere behovet for dispensasjonar i byggesakshandsaminga.

➤ **Moldefjorden – Større sjøfylling – o_VAA2.1, o_VAA2.2 og o_VAA2.3**

Moldefjorden – nord, vertikalnivå 2	
Gjeldande plankart	Forslag til utvida sjøfylling i plankart datert
	
Som det går fram av gjeldande plankart og forslag til nytt plankart, er det ingen endringar for Moldefjorden nord i vertikalnivå 2. Kystverket legg i planrevisjonen til rette for ei sjøfylling som ikkje vert synleg over havnivå. Endringane går difor fram av plankart for vertikalnivå 4 (på botnen i hav/sjø), sjå tabellen under.	

Moldefjorden – nord og sør, vertikalnivå 4 (på botnen i hav/sjø)	
Gjeldande plankart	Forslag til nytt plankart, datert



Det vert i planrevisjonen lagt til rette for plassering av meir massar på sjøbotnen, (vertikalnivå 4), som følgje av utfyllinga av landareal, både sørvest og nord for tunnelmunningen på Moldefjordsida. Endringa omfattar eit auka areal på om lag 215,7 DAA, som totalt blir til om lag 355,7 DAA utfylling inklusiv fyllingsfot (jf. ny planomtale kap. 5.3.3).

O_VAA2.3 er nytt arealformål og det er utarbeidd følgjande forslag til føresegner:

6.1.3 Massedeponi (o_VAA2.3)

Innanfor sjøområde o_VAA2.3 vertikalnivå 4 (på botn) er det tillate med fylling av sprengstein opp til maks kote -15.

Det er krav til dokumentasjon om tilstrekkeleg tryggleik i samband med igangsettingstillatelse for etablering av fylling og deponi av massar i sjøen, knytt til stabilitet i sjøfyllingar, erosjon, og påverknad på trygg navigasjon.

Kommunedirektøren sin kommentar:

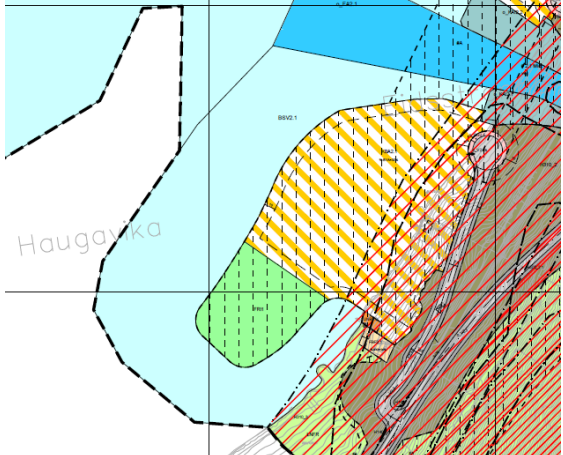
Som det går fram av plankarta over, er det føreslått å utvide sjøfyllinga ved portalområda i Moldefjorden. O_VAA2.2 vert i liten grad endra, medan det vert lagt til rette for utviding av fyllingsutslaga o_VAA2.1. I tillegg er det føreslått eit nytt massedeponi, o_VAA2.3 der ein kan fyller med sprengstein til kote -15. Det er utarbeidd føresegner for kvart av desse formåla.

I ny planomtale kap. 5.3.3 er det opplyst at *endringane vil leggje til rette for plassering av meir massar på sjøbotn, (vertikalnivå 4), som følgje av utfyllinga av landareal, både sørvest og nord for tunnelmunningen på Moldefjordsida. Endringa omfattar eit auka areal på om lag 215,7 DAA, som totalt blir til om lag 355,7 DAA utfylling inklusive fyllingsfot.*

Kommunedirektøren har forståing for at eit samferdsleprosjekt av denne storleiken vil ha behov for ein viss fleksibilitet knytt til massehandtering. I ny planomtale kap. 5.4.1 vert det gjort greie for massehandtering:

➤ **Moldefjorden sør – Større sjøfylling - Utviding av KBA2.1 og FR11**

Moldefjorden – sør, vertikalnivå 2

Gjeldande plankart	Forslag til utvida sjøfylling i plankart datert
	
Arealføremålet KBA2.1 opnar i gjeldande plan for bygningar til næring/hotell, fritids- og turistføremål, lager, parkering, ope areal for evakuering ved ulykke i tunnelen og liknande. Fyllinga i sjø er i dag regulert til om lag 9 500 m² (jf. ny planomtale kap. 5.3.1)	Forslaget til endring vidarefører gjeldande arealføremål, men arealet for sjøfylling av steinmassar blir utvida, samanlikna med tidlegare regulert løysing. Dette kjem etter nye vurderingar om kor mykje massar som vil kome av tunneldrivinga og kor stort areal som er naudsynt i den samanhengen. Det inneber at utvida nytt landareal blir større. Dei nye areala blir fordelt mellom blanda arealføremål som vist i gjeldande reguleringsplan og heilt nytt landareal for blanda føremål (same føremål som tidlegare) og friområde. Arealføremålet vil auke med om lag 16,5 DAA til 50,8 DAA (jf. ny planomtale kap. 5.3.1).



Biletet er henta frå kap. 5.3.2 i ny planomtale og illustrerer korleis det nye friområdet kan bli.

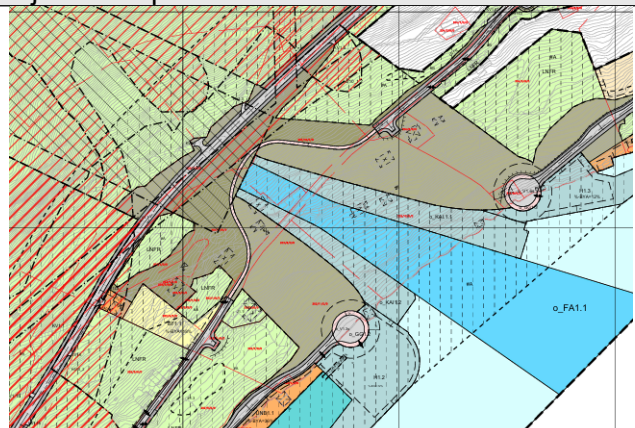
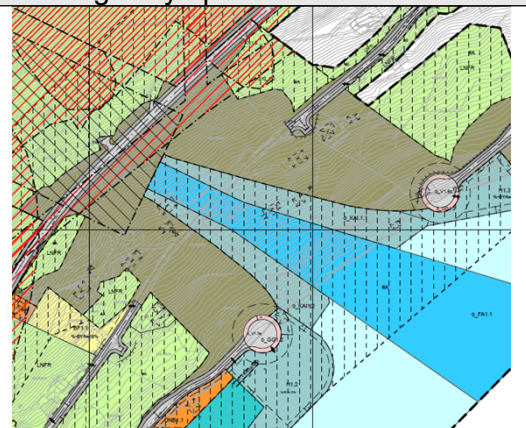
Kommunedirektøren sin kommentar:

Som det går fram av forslag til nytt plankart over, er det føreslått å utvide sjøfyllinga i portalområdet sør i Moldefjorden. Dette medfører at arealføremål KBA2 vert utvida. For å sikre

buffersone mot busetnaden i nærleiken, har ein valt å regulere resterande areal til friområde. Byggegrense til sjø vert endra frå 5 meter til 10 meter i KBA2 for å sikre areal for strandpromenade. Strandpromenaden skal sikre ferdsel for ålmenta til friområde, og det er sett rekkefølgekrav til at strandpromenaden skal vere opparbeidd før det kan gjevast bruksløyve til bygningar i KBA2. Planføresegn 4.3.1 3040 – Friområde (FRI), stiller krav om at arealet skal *setjast i stand og plantast til å bli eit parkliknande areal*. Kommunedirektøren rår til at det vert nytta stadeigen vegetasjon.

Entringsområda i Kjøde:

- ***Endring av GS-veg over portal i Kjødepollen til bestemmelsesbasert sti gjennom grøntareal (AVG) for forbindelse mellom nord og sør i Kjødebygda.***

Kjøde, vertikalnivå 2, på grunnen	
Gjeldande plankart	Forslag til nytt plankart
	

Gjeldande føresegner	Forslag til endra føresegner
4.2.3 2016 – Gangveg/gangareal/gågate (o_GG1.1 – o_GG1.3 og o_GG2.1 – o_GG2.2) Gangveg o_GG1.1 skal knyte lokalvegane o_V1.2 og o_V1.4 saman. Maks stigning på gangvegen er 1:10. Det er tillat å forbetre stigning ved å justere utforming og plassering gjennom detaljprosjektering. o_GG1.1 skal ha breidde 3 meter. Gangveg skal ha fast dekke eller asfalt. Gangveg o_GG1.2, o_GG1.3, o_GG2.1 og o_GG2.2 kring snuplassane skal alle ha breidde 4 meter. Gangveg o_GG1.2, o_GG1.3, o_GG2.1 og o_GG2.2 kring snuplassane skal vere køyresterkt, med lav kant mot vegbane, slik at arealet kan nyttast som parkering for utrykkingskøyretøy.	4.2.3 2016 – Gangveg/gangareal/gågate (o_GG1.1 – o_GG1.3 og o_GG2.1 – o_GG2.2) Gangveg o_GG1.2, o_GG1.3, o_GG2.1 og o_GG2.2 kring snuplassane skal alle ha breidde 4 meter. Gangveg o_GG1.2, o_GG1.3, o_GG2.1 og o_GG2.2 kring snuplassane skal vere køyresterkt, med lav kant mot vegbane, slik at arealet kan nyttast som parkering for utrykkingskøyretøy.

4.2.5 2019 – Annan veggrunn – grøntareal (AVG)

Anna veggrunn omfattar trapper, gangveg, gangstiar, stiar, skråningar, skjeringar, murar og andre sideareal til veg og skipsportalane.

Det er tillat med bygging av sikringskonstruksjonar for skipsportalane i området.

Det er tillat med etablering av brufundament knytt til veg o_V2.1.

Området kan nyttast som mellombels bygge- og anleggsområde i realiseringa av Stad skipstunnel. Det kan etablerast mellombels anleggsveg i området etter løyve frå vegmynde. Ved annan bruk av arealet, må det søkast om løyve frå vegmynde. Dette gjeld også for bygge- og anleggsfasen.

Sikt- og tryggingssoner langs vegen må oppretthaldast. Nødvendige anlegg og mindre tekniske bygg som har med drift av skipstunnelen, kan etablerast i føremålet. Det same gjeld for navigasjonsanlegg, lys med meir. Tekniske bygg skal integrerast i sidepall til skipsportalane, BYA= maks 200 m² pr. bygg.

Fjellskjeringar mot tunnelpåslaga skal sikrast med gjerde. Det kan etablerast viltgjerde.

Det er tillat å forbetre på gangveg (o_GG1.1) ved å justere utforming og plassering gjennom detaljprosjektering.

Eksisterande traktorveg bak UNB1.2 kan rustast opp med grus.

Før det blir sett i verk tiltak innanfor AVG (gnr. 205, bnr.2) skal det gjennomførast arkeologisk utgraving av det automatisk freda kulturminnet, Askeladden id. 298082 som er markert som område for føresegn #1.6. Tiltakshavaren skal ta kontakt med Vestland fylkeskommune i god tid før tiltak etter planen skal gjennomførast, slik at omfanget av den arkeologiske granskinga kan fastsetjast. Sjå punkt 2.1, 4.2.4, 4.3.1, 8.1 og 8.3.

4.2.5 2019 – Annan veggrunn – grøntareal (AVG)

Anna veggrunn omfattar trapper, gangveg, gangstiar, stiar, gjerdar, skråningar, skjeringar, murar og andre sideareal til veg og skipsportalane.

Det er tillat med bygging av sikringskonstruksjonar for skipsportalane i området.

Det er tillat med etablering av brufundament knytt til veg o_V2.1.

Innanfor området rundt tunnelportalen i Kjøde skal det frå o_V1.1 til o_V1.4 etablerast ein turveg med breidde på minimum 1,5 meter. Turvegen skal ha fast dekke og maksimum 15 % stigning. Mot terrassane og over skipstunnelen skal det monterast køyresterkt rekkverk.

Området kan nyttast som mellombels bygge- og anleggsområde i realiseringa av Stad skipstunnel. Det kan etablerast mellombels anleggsveg i området. Avkøyrse til offentlig veg kan berre etablerast etter løyve frå vegmynde. Ved annan bruk av arealet innanfor byggegrensa mot offentlig veg, må det søkast om løyve frå vegmynde. Dette gjeld også for bygge- og anleggsfasen.

Sikt- og tryggingssoner langs vegen må oppretthaldast. Nødvendige anlegg og mindre tekniske bygg som har med drift av skipstunnelen, kan etablerast i føremålet.

Det same gjeld for navigasjonsanlegg, lys med meir. Tekniske bygg skal integrerast i sidepall til skipsportalane, BYA= maks 200 m² pr. bygg.

Fjellskjeringar mot tunnelpåslaga skal sikrast med gjerde. Det kan etablerast viltgjerde.

Eksisterande traktorveg bak UNB1.2 og tilliggjande LNFR-område, kan rustast opp med grus.

Kommunedirektøren si vurdering:

Endringa av kart og føresegner medfører at gang- og sykkelveg o_GG1 vert teken ut av plankart og føresegner. I staden for gang- og sykkelveg med breidde på 3 meter og fast dekke, samt maksimal stigning på 1:10, vert det i planrevisjonen lagt til rette for tursti på 1,5 meter i areal for annan veggrunn (AVG), med krav til stigning på maks. 1:15 og utan krav om fast dekke. Dette meiner kommunedirektøren er uheldig og viser til planomtalen kap. 6.2.11 i gjeldande plan:

6.2.11 2016 – Gangveg/gangareal/gågate GG (5)

Det skal etablerast ein gangveg (o_GG1.1) over tunnelmunning i Kjøde for å ivareta forbindelse mellom den austre og vestre delen av bygda, som kompensasjon for den opphævelege fv620. Gangvegen skal være trinnfri og ha ei breidde på 3 meter. Gangveg skal knyte lokalvegane o_V1.2 og o_V1.8, på kvar side av tunnelmunningen, saman. Maks stigning på gangvegen er 1:10. Gjennom detaljprosjektering skal ein prøve å oppnå betre stigningstilhøve på vegen. Det er difor opna for at gangvegtrassen kan få justert plassering.

Innbyggjarane i den vesle bygda Kjøde har i lang tid og gjennom fleire planprosessar vore uroa for konsekvensane av Stad skipstunnel. Bustadhus skal rivast og innbyggjarane er uroa for kva som er att i bygda etter at tunnelen er bygd. I førre planprosess var både Kystverket og Stad kommune opptekne av å gi noko tilbake til bygdene Kjøde og Moldefjorden når driftsfasen for skipstunnelen skal avløyse ei omfattande anleggsperiode. Dette var bakgrunnen for at ein la vekt på å skape gode møteplassar i portalområda til glede for dei besøkande, men også som eit nytt samlingspunkt for dei som framleis bur i dei to bygdene.

I Kjøde - nord er det i gjeldande plan, tråd med innspel frå folkemøte, lagt til rette for nærmiljøanlegg med gapahuk og utescene m.m. Rekkefølgekrav til detaljregulering for Stad skipstunnel, sikar at nærmiljøanlegget skal vere ferdigstilt ved søknad om mellombels bruksløyve eller ferdigattest. I portalområde sør i Kjøde vert det planlagt småbåthamn med båtslepp m.m. Dei to portalområda skal som nemnd ovanfor bindast saman med gangsamband etter at den kommunale vegen vert broten.

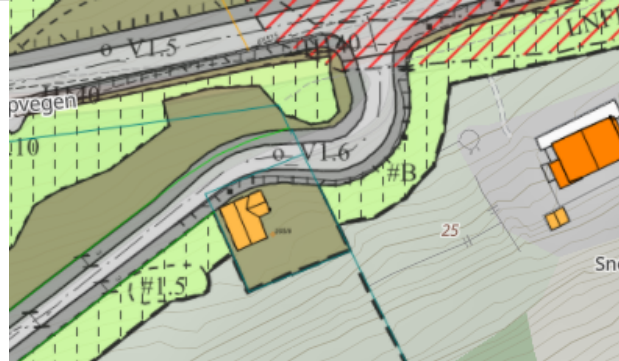
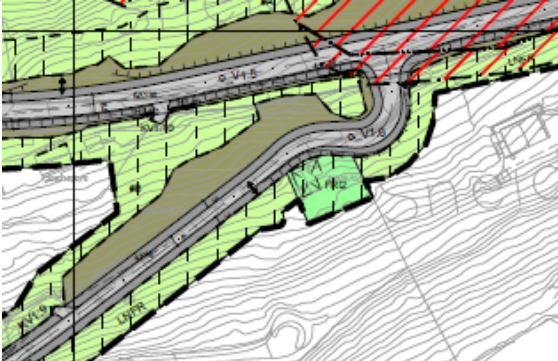
Kommunedirektøren rår frå at ein i planrevisjonen endrar gangsamband til ein tursti med ei breidde på 1,5 meter, maksimal stigning 1:15 der berre delar av stien får fast dekke.

Bakgrunnen for endringa er skildra i ny planomtale kap. 5.3.5 og det er vurdert at etablering av tursti etter gjeldande plan både vil vere krevjande med omsyn til stigningskrav, men også svært kostbar i høve venta bruk.

Kommunedirektøren har forståing for at det kan vere krevjande og kostnadsdrivande å innfri stigningskrava, men ser ikkje at endra breidda frå 3 meter til 1,5 meter vil ha eit særleg stort innsparingspotensiale. Det vert også etter kommunedirektøren si vurdering uheldig å peike på at gangsambandet vil få ein høg kostnad i høve venta bruk. Som nemnd over må nærmiljøanlegga og dette gangsambandet sjåast som avbøtande tiltak i høve ulempene for dei som er direkte råka av prosjektet. Det bur få menneske i Kjøde og talet på besøkande er vanskeleg å forskottere. Det er såleis ikkje mogeleg å seie noko om kostnaden i høve venta bruk.

Endret friområde frå AVG til FRI2 på gamle skoleområdet.

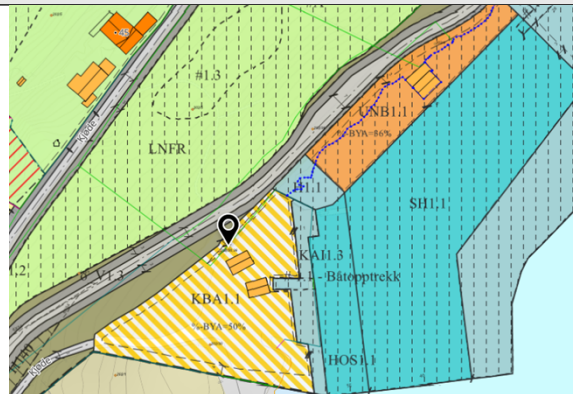
- **Lagt til rette for ny avkjørsel ved FRI2.**

Kjøde, vertikalnivå 2, på grunnen	
Gjeldande plankart	Forslag til nytt plankart
	
I gjeldande plan var gbnr. 205/9 regulert til areal for annan veggrunn (AVG).	Undervegs i planprosessen kjøpte Hovden Senior AS gbnr. 205/9, og ynskjer at området skal regulerast til friområde med høve til å føre opp gapahuk og sanitæranlegg.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Kommunedirektøren har ikkje kommentarar til planendringa.

- **Utvidet areal på KBA 1.1 for tilrettelegging for plasthall til lagring av utstyr, ca. 0,25 daa.**
- **Justert molo for å tilrettelegge for tilkomst til kai-området ved Hovden Senior.**

Kjøde, vertikalnivå 2, på grunnen	
Gjeldande plan	Forslag til utvida sjøfylling i plankart datert
	

I samband med planrevisjonen har ein sett behovet for mindre revisjon av planføresegn
4.1.7 1800 – Kombinert byggje- og anleggsformål (KBA1.1,KBA2.1, KBA2.2):

4.1.7 1800 – Kombinert byggje- og anleggsformål (KBA1.1,KBA2.1, KBA2.2):	
Gjeldande føresegn	Forslag til endra føresegn
KBA1.1 I område er det opna for bustad, næring, kontor, lager,	<u>KBA1.1</u>

overnatting og servering. Maks utnytting %BYA = 50 Nye bygg skal planerast på minimum kote + 3,0. Byggehøgd maks 12,5 meter over planert terreng. Nye bygg skal ha eit takfall på minimum 10 grader. Parkering må opparbeidast på eiga tomt jf. krav til parkering punkt 2.11. KBA1.1 kan etablere ny tilkomst frå o_V1.3 når anleggsarbeida for Stad skipstunnel er ferdigstilt.

I område er det opna for bustad, næring, kontor, lager, overnatting og servering. Maks utnytting %BYA = 50
Nye bygg skal planerast på minimum kote + 3,0. Byggehøgd maks 12,5 meter over gjennomsnittleg planert terreng. Nye bygg skal ha eit takfall på minimum 10 grader. Parkering må opparbeidast på eiga tomt jf. krav til parkering punkt 2.11. KBA1.1 kan etablere ny tilkomst frå o_V1.3 når anleggsarbeida for Stad skipstunnel er ferdigstilt. Når eventuell ny tilkomst frå o_V1.3 til KBA1.1 vert etablert, skal vegtilkomst KV1.7 stengast.

Kommunedirektøren sin kommentar:

KBA1.1 vert utvida med 0,25 daa for å legge til rette for oppføring av plashall. Dette er i samsvar med føresegn for KBA1.1. Hovden Senior AS har tidlegare spelt inn at avstanden på 16+40=56 meter mellom kai (KA1.3) og moloarmen (H1.2) er for liten for å sikre tilstrekkeleg manøvreringsareal. Avstanden på 16+54=70 meter er no lagt inn i forslag til endra plankart og imøtekjem Hovden Senior AS sitt innspel.



Bilete som syner område KBA1.1 i Kjøde slik det framstår i dag.

➤ **Andre endringar:**

I ny planomtale kap. 5.3.10 vert det gjort greie for andre mindre justeringar av plankartet m.a justering av linjer og grense, samt plassering av avkøyrslépilar.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Kommunedirektøren har ikkje kommentarar til planendringa.

➤ **Endring av planføresegner**

Det vert gjort greie for korleis føresegnene er endra i ny planomtale kap. 5.3.11. Nokre føresegner er tekne ut, medan andre er endra. I tillegg er det utarbeidd ny føresegner, mellom anna for friområda FRI1 og FRI2 som er nye arealformål. For dei endringspunktta

som omfattar endring av både plankart og føresegner, er endring av føresegna omtalt i dei føregåande avsnitta i dette dokumentet.

Relevante tema knytt til planendringa:

I ny planomtale kap. 5.4 vert det gjort greie for ulike tema som er relevante for planendringa og undervegs i planprosessen er det nokre tema som er via særleg merksemd. I følgjande kapittel vil kommunedirektøren gjere greie for massehandtering, støy og støv, skredfare, grunnforhold og landbruk:

Massehandtering:

Følgjande står skrive om massehandtering i ny planomtale kap. 5.4.1:

Endringa av reguleringsplanen legg til rette for at ein større del av overskotsmassane frå Stad skipstunnel kan handterast nærare anleggsområda, særleg i Moldefjorden. Føremålet er å gi betre massebalanse og redusere transportbehovet.

Den samla massehandteringa for prosjektet ser likevel dei tre reguleringsplanane Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde i samanheng. I tillegg er det fleire eksterne prosjekt som vil ta imot massar som ikkje er omtalte direkte her. Det er gjort overordna vurderingar av ulike disponeringsløyningar, der alternativa er vurderte opp mot samfunnsnytta.

Massane består i hovudsak av sprengstein frå tunneldriving, men òg av lausmassar frå forskjeringar, vegbygging og andre terrenginngrep. Lausmassar skal så langt mogleg nyttiggjerast lokalt, medan matjord, vegetasjonsmassar, massar med framande artar og forureina massar skal handterast etter eigne planar og godkjenningar, jf. planføresegnene.

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 med 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.

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 slik at lossing ikkje blir forseinka.

Det er Kystverket som har vore ansvarlege for å prioritere kven som skal få tildelt overskotsmassar frå Stad skipstunnel. Kommunane Stad, Kinn og Vanylven har stilt seg bak Kystverket si prioritering og Kystverket vil levere stein i medhald av denne prioriteringa.

Det er behov for steinmassar i regionen på grunn av manglande lokale steinuttak og det er ein målsetnad at overskotsmassar skal nyttast som ein ressurs framfor å bli handtert som

avfall. Nokre av mottakarane har avgrensingar i tidsperiode for mottak av massar på grunn av gyteperioden for kysttorsk.

Sprengstein som av ulike grunnar ikkje kan brukast om innanfor eller utanfor tiltaksområdet, kan dumpast i godkjende sjødeponi i Moldefjorden.

Tanken er framleis at hovuddelen av overskotsmassane skal ha meir samfunnsnyttig bruk andre stader enn i direkte nærleik til anlegget. Samstundes har ein, i samband med gjennomgang av masserekneskapet kome fram til at netto masseoverskot kan bli opp til 10-15 % høgare enn det som tidlegare er berekna, fordi omrekningsfaktoren ved bruk i sjøfylling er vesentleg høgare enn ved annan bruk der massane blir komprimerte. Det er òg uvisse om nokon av mottakarane faktisk er i stand til eller klare for å ta imot massar i den storleiksordenen, eller i det heile teke. For å unngå å måtte køyre steinmassar til sjødeponi ytst i Moldefjorden er det difor ønskjeleg med alternativ plassering av større mengder i anleggsområdet.

Fyllingane i entringsområdet i Moldefjorden vil òg kunne etablerast direkte frå land utan bruk av lekter, og det gir ei monaleg innsparing i CO₂-rekneskapen (jf. ny planomtale kap. 5.4.1).

Handtering av sprengstein inngår i massehandteringsplanen som skal ligge føre i søknad om rammeløyve.

Lausmassar:

Prosjektet vil gi lausmassar frå forskjeringar, vegbygging og etablering av Kjøde næringsområde. Det er estimert at om lag 300 000 fm³ med lausmassar må takast ut i prosjektet, der om lag 180 000 fm³ er på Kjødesida og om lag 120 000 fm³ er på Moldefjordsida.

Ved Kjøde er lausmassar planlagde transporterte til utkanten av Kjøde næringsområde (for tildekking av sprengsteinsskråningar) og til Gorgeneset. Moldefjorden er lausmassar mellom anna planlagde deponerte i to tidlegare masseuttak, og eventuelt i regulert sjødeponi.

Lausmassar av friksjonsmateriale som sand og grus skal ein prøve å bruke om, og morenemassar med høgt finstoffinnhald skal ein prøve å bruke der dette er mogleg. Matjord skal handterast og disponerast som skildra i eigen matjordplan, og massar med framande artar skal disponerast som skildra i eigen tiltaksplan for framande artar. Vegetasjonslag skal lagrast og nyttast til revegetering avbåde entringsområda og andre påverka område (jf. ny planomtale kap. 5.4.1).

Det er påvist noko forureina massar ved påhogga i Kjøde og i Moldefjorden. Dei forureina massane skal deponerast i tråd med tiltaksplan for forureina grunn.

Det er ikkje venta at reguleringsendringa vil påverke volumet av lausmassar i særleg stor grad og handtering av lausmassar inngår i massehandteringsplanen som skal ligge føre i søknad om rammeløyve.

Masseoverskot:

Prosjektet Stad skipstunnel vil gi eit masseoverskot, men som nemnd ovanfor er det knytt uvisse til både volum og disponering av massane. Det er også som nemnd usikkert om og i kva grad eksterne mottakarar er i stand til å ta imot steinmassar. Kystverket har difor sett

behov for å sikre ei meir føreseieleg fordeling av massane ved å utvide sjøfyllinga ved entringsområde i Moldefjorden og næringsarealet på Lesto. Målsetnaden er:

- raskare massefordeling for å sikre framdrifta i anleggsperioden
- redusert transportbehov som gir reduserte kostnader og mindre CO2-utslepp
- avgrensa bruk av sjødeponiet i Moldefjorden

I medhald av rekkefølgekrav 11.2.1 *Rammeløyve til tiltak knytt til Stad skipstunnel*, skal det ligge føre plan for handtering av massar før det kan gjevast rammeløyve.

Masshandteringsplanen skal vere godkjend av Kystverket og Stad kommune.

Landbruk:

Det vert gjort greie for landbruksfaglege vurderingar i ny planomtale kap. 5.4.3. Planendringa vil føre til noko endra påverknad for jordbruksareal. På gbnr. 203.1 i Kjøde vil eit mindre område med fulldyrka jord bli omdisponert som følgje av at gang- og sykkelvegen vert endra til tursti. Når turstien og sikringstiltak vert ferdigstilt, vil omkringliggende areal bli planert og sådd til.

Planendringa fører også til at om lag 1 daa jordbruksjord på gbnr. 205/1 vert omdisponert.

Matjorda skal mellomagrast slik at kvaliteten vert ivareteken og nyttast til jordforbetring/dyrkingstiltak lokalt, jf. planføresegn 2.2.

Grunnforhold:

Det er gjort greie for grunnforhold i ny planomtale kap. 4.15 og kap. 6.16. Det er gjennomført nye geotekniske undersøkingar for dei delar av planområdet som blir endra i planrevisjonen:

For nye sjøfyllingar i Moldefjorden rett utanfor tunnelmunningen til skipstunnelen er det gjennomført nye undersøkingar. Multiconsult gjennomførte geotekniske grunnundersøkingar med hydraulisk borerigg under våren 2026. Det er utarbeidd fagrapport Geoteknikk (COWI AS, 2026) som presenterer det som ligg føre av resultat frå desse undersøkingane, og den byggjer òg på eit omfattande eksisterande geoteknisk grunnlag frå tidlegare undersøkingar i området.

Rapporten gir oppdatert kunnskap om sjøbotn, lausmassar og bergnivå i område der det er planlagt nye tiltak som ikkje tidlegare har vore føremål for endring, og resultata viser varierende terreng- og bergnivå, og lausmassemeiktigheta varierer mellom borepunkta. Prøveboringar viser at under topplaget er det påvist middels faste til faste massar ned mot berg. Det er tatt ut prøver frå det blaute topplaget og laboratorieresultatene viser at dette er sand, silt og leire, med varierende innhald av organisk materiale. I nokre av borehola er det påvist sprøbrotsmateriale som kan ha betyding for områdestabilitet.

Vidare går det fram av ny planomtale kap. 6.16 at den geotekniske fagrapporten og konklusjonane frå prøveboringar, gir eit viktig fagleg grunnlag for reguleringsplanen ved å dokumentere grunnforhold, bergnivå, lausmassestypar og førekomst av sprøbrotsmateriale. Det kan bli behov for vidare geotekniske vurderingar, og eventuelle føringar for utforming, sikring og gjennomføring av tiltak for å sikre stabilitet i området, men utgreiinga gjev eit grunnlag for vurdering av byggjegrunn, stabilitet og behov for eventuelle avbøtande tiltak i planområdet.

Utførte analysar viser at sjøfyllinga oppnår tilstrekkeleg sikkerheit i samsvar med gjeldande krav og retningslinjer frå NVE (Noregs vassdrags- og energidirektorat) dersom det blir gjennomført mudring over ei breidde på om lag 75 meter. Dersom stabiliteten både for sjøfyllinga og det planlagde sjødeponiet skal ivaretakast, viser berekningane at mudringsbreidda må aukast til om lag 180 meter.

I den vidare prosjekteringa bør det gjennomførast nærare vurderingar av samverknaden mellom sjødeponiet og sjøfyllinga, til dømes om eit eventuelt stabilitetsbrot i sjødeponiet kan utløyse eller påverke stabiliteten i sjøfyllinga. Dette vil vere viktig for å dokumentere tilfredsstillande tryggleik for dei samla tiltaka som planen legg til rette for, jf. fagrapport for geoteknikk (COWI, 2026).

Rekkjefølgjekrav i planføresegnene sikrar at det ikkje kan gjevast rammeløyve før geotekniske rapportar der det er naudsynt ligg føre. Det kan ikkje gjevast igangsettingsløyve ved Moldefjorden for etablering av sjødeponi VAA2.3 skal dokumentasjon på geoteknisk stabilitet i forhold til planlagt sjøfylling i aust vere oppfylt. Det er òg krav til dokumentasjon om tilstrekkeleg tryggleik i samband med igangsettingsløyve for etablering av fylling og deponi av massar i sjøen, knytt til stabilitet i sjøfyllingar, erosjon og påverknad på trygg navigasjon.

Skredfare:

Planområdet ligg innanfor aktsemdsområde for skred, og skredfaren er dokumentert gjennom skredfarevurderingar utførte i samband med gjeldande reguleringsplan (NGI 2017, Multiconsult 2022). I gjeldande plan er det lagt inn omsynssoner for ras- og skredfare (H310_1–H310_4) og vernskog (H390), og det er stilt rekkjefølgjekrav om at naudsynte sikringstiltak må vere gjennomførte og tilstrekkeleg tryggleik dokumentert av fagkunnige før byggverk i tryggleiksklasse S2 og S3 kan førast opp innanfor faresonene, jf. TEK17 § 7-3. Planendringa inneber at arealføremålet KBA2.1 blir utvida og delvis lagt på nytt landareal nærare den vestlege tunnelportalen, og at det blir etablert eit nytt offentleg friområde (FRI1). Endringane legg til rette for opphald i og ved areal som ligg i eller nær dokumenterte skredfaresoner i Moldefjorden. På denne bakgrunnen er det gjennomført ei supplerande geologisk vurdering av skredfaren

for dei endra areala, dokumentert i eigen fagrapport om skred (COWI AS, 2026).

Behovet for og omfanget av eventuelle sikringstiltak blir dokumentert der, og naudsynt tryggleik blir sikra gjennom faresoner og rekkjefølgjekrav i reguleringsføresegnene, på same måten som i gjeldande plan. Sikringstiltak skal detaljprosjekterast av fagkunnige og ferdigstillast før tiltak som krev slik tryggleik kan setjast i verk.

Den omlagde fv. 618 over påhogget er eit samferdselstiltak som blir vurdert etter Statens vegvesen sin vegnormal N200, og inngår ikkje i vurderinga etter TEK17. Skredsikring av den omlagde vegen blir følgt opp i vidare detaljprosjektering. Dei sikringstiltaka som blir etablerte ovanfor fv. 618 for å ivareta tryggleiken for KBA2.1, vil i praksis òg redusere skredfaren mot vegen, og det er difor ikkje vurdert som naudsynt med ei eiga skredvurdering av vegen. Samla sett er det vurdert at planendringa ikkje endrar dei grunnleggjande skredtilhøva i området, og at skredfaren kan handterast innanfor det etablerte systemet med

omsynssoner (H310), vernskog (H390) og rekkjefølgjekrav, supplert med dei skredvurderingane som er utførte for dei endra areala.

Støy

I ny planomtale kap. 6.13 vert det gjort greie for temaet støy. Under følgjer eit kort samandrag:

Uomftvida sjøfylling i entringsområda kan føre til at støy frå anleggsaktivitetar knytt til etablering av fylling og tipping av stein blir spreidd over eit større område enn det som tidlegare var lagt til grunn. Dersom omfanget av aktiviteten elles ikkje aukar vesentleg, er det likevel ikkje venta at den samla støybelastninga vil auke.

Tilrettelegging for alternativ anleggstunnel kan føre til at støy frå etablering og drift av anleggstunnelen blir flytta til eit anna område enn det som tidlegare var planlagt. Dette kan bidra til at andre naboar blir påverka av støy enn det som låg til grunn i gjeldande reguleringsplan, samstundes som naboar nær opphavleg plassering av anleggstunnelen kan få redusert støybelastning. Samla sett er det vurdert at planendinga ikkje vil gi vesentlege endringar i støybelastninga samanlikna med vedteken reguleringsplan.

Det er stor uvisse knytt til tidlege støyprognosar. For reguleringsendringar som ikkje er venta å gi vesentleg auka støybelastning, er det vurdert som lite føremålstenleg å gjennomføre nye overordna støyberekningar på dette stadiet. Det er likevel viktig at støy frå byggje- og anleggsverksemd blir greidd ut nærare i samband med vidare detaljprosjektering og byggjesaksbehandling.

Planføresegnene legg opp til at det skal utarbeidast gjennomføringsplan der mellom anna temaet støy skal takast stilling til og den skal vise tiltak for å redusere belastningar for tredjepart i form av mellom anna støy, støv og vibrasjonar. Det er òg krav om eigen plan for at handtering av støy og støv skal vere i samsvar med planføresegnene, og det er sett rekkjefølgjekrav (11.2.1) om at det skal gjennomførast naudsynte tiltak mot støy.

Lufforureining:

Det er ikkje venta at planendinga skal påverke luftkvaliteten utover det som allereie er vurdert i gjeldande plan. I dei gjeldande reguleringsføresegnene 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 til avbøtande tiltak i anleggsfasen. 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.

Vurdering:

Stad skipstunnel er først og fremst eit samferdsletiltak for å sikre ein trygg og føreseieleg sjøveg langs eit av dei farlegaste havstykkane langs norskekysten. Gjennom fleire tiår har Stad skipstunnel vore gjennom omfattande planprosessar for å legge til rett for bygging av verdas første fullskala skipstunnel. Den siste detaljreguleringa for skipstunnelen vart vedteken hausten 2024.

I forslag til statsbudsjett for 2026 varsla regjeringa (10. oktober 2025) at arbeidet med Stad skipstunnel skulle stoppast. Etter trontaledebatten den 14. oktober 2025 vart det likevel gjort følgjande vedtak:

«Stortinget ber regjeringa sikre at Kystverket held fram og fullfører dei pågåande forhandlingane med dei utvalde entreprenørane i arbeidet med Stad skipstunnel for å få fram ein endeleg pris, samt jobbe fram kostnadsreduserande tiltak.»

Med bakgrunn i dette vedtaket fekk Kystverket i oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) om å gjenoppta og gjennomføre anbudsprosessen for Stad skipstunnel. Den 19. juni vedtok Stortinget ei ny kostnadsramme på kroer 8 588 millionar kroner. Etter vedtak i Stortinget har Kystverket motteke nytt oppdrag og tildelingsbrev frå Nærings- og fiskeridepartementet. Dette gjev Kystverket grunnlag for å inngå kontrakt for totalentreprise med utbyggar (Kjelde: Kystverket si nettside).

Parallelt med denne prosessen har Kystverket arbeidd med detaljprosjekteringa av skipstunnelen. Det har vore ein klar målsetnad for Kystverket å optimalisere prosjektet og samstundes legge til rette for kostnadsreduserande tiltak. I arbeidet med detaljprosjekteringa identifiserte Kystverket behov for endringar av reguleringsplanane knytt til Stad skipstunnel. Våren 2026 vart mindre justeringar av detaljreguleringsplanane vedtekne etter forenkla prosess, medan det vart vurdert at dei større endringane krev ordinær planbehandling i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 første ledd.

Kommunedirektøren har forståing for at det er vanskeleg å få oversikt over alle detaljar i planfasen og at det vil behov for å justere reguleringsplanane i prosjekteringsfasen og for å følgje opp Stortinget sine vedtak.

Konsekvensar av omsøkt endring:

Samla sett er det vurdert at planendringa gir større fleksibilitet og som lar seg gjennomføre betre for prosjektet enn gjeldande plan, særleg når det gjeld lokal disponering av overskotsmassar og moglegheit for kostnadsreduserande løysingar.

Endringane medfører nokre auka negative verknader samanlikna med vedteken reguleringsplan, først og fremst knytte til utfylling og deponi i sjø, tap av marine naturverdiar, strandsoneinngrep og noko større nærverknad i landskapet. Desse verknadene er likevel vurderte å vere avgrensa opp mot dei samla fordelane ved tiltaket og innanfor ei ramme som kan handterast gjennom avbøtande tiltak og vidare oppfølging (jf. ny planomtale kap. 7.3).

Vurdering av naturmangfaldlova:

Vurderingar av naturmangfaldlova går fram av kap. 6.6.3 i ny planomtale:

§ 8: Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget for marin natur i planforslaget er basert på reguleringsplanarbeidet, konsekvensutgreiing (Multiconsult, 2021), samla oppsummerande fagrapport (COWI, 2026) og faglege vurderingar knytt til løyver etter forureiningslova. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert

som godt for dei aller fleste vurderingane, men er mangelfull innan verknadene på marin natur av

endra straummønster i samband etablering av deponi i indre Moldefjorden.

Sistnemnde vil kunne påverke partikkelspreiing og bottenforhold og dermed leveområda til sjøfjør og ålegras. Samstundes vart det ikkje sett krav om liknande utgreiingar av påverknad frå endra straumforhold ved opning av tunnelen i eksisterande regulering. Det er ikkje gjort undersøking av fjøresonane som vert tapt ifm omreguleringa.

For terrestrisk natur er kunnskapsgrunnlaget basert på tidlegare konsekvensutgreiingar for naturmangfald laga av Asplan Viak i 2021, supplert av Multiconsult i 2023. Utover dette har COWI gjort undersøkingar på fugl og fremmedartar 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 føreslegen er liten.

§ 9: Føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet vert sikra gjennom reguleringsføresegner og vilkår i løyveretter , med krav til førebyggjande og avbøtande tiltak (mellom anna støyreduserande tiltak ved undervass-sprenging, grenseverdiar for utslepp til sjø, tiltak mot partikkelspreiing, kontroll- og overvåkingsprogram), føresett utgreiing av effektar av endra straumforhold og tiltak mot spreining av terrestriske framande artar.

§ 10: Økosystemtilnærming og samla belastning

Samla belastning vert vurdert i eksisterande reguleringsplan og løyver, og det er fastsett vilkår for å avgrense verknad på sårbare naturtypar og det marine økosystemet. I samband med endringa av reguleringsplanen vert den samla belastninga på marin natur noko auka.

For terrestrisk natur er planendringane av avgrensa omfang, og endringane på land er svært små på begge sider av tunnelen. Registrerte naturverdiar og raudlista artar blir difor i liten grad påverka utover det som allereie er vurdert i gjeldande detaljreguleringsplanar.

§ 11-12: Kostnadsdekking og miljøforsvarlege teknikkar

Tiltakshavar skal dekkje kostnadar til avbøtande tiltak, overvaking og eventuell restaurering, og det blir stilt krav om bruk av beste tilgjengelege teknikk (BAT), medrekna reinsing av tunnel- og anleggsvatn, støyreduserande tiltak og forsvarleg handtering av massar og plast.

Prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8–12 er lagt til grunn og vurdert, og det er fastsett krav/vilkår for å avgrense påverknaden. Det er likevel ikkje mogleg å unngå at planforslaget gjev varig tap av noko marin natur. Påverknad av endringa av reguleringsplanen på terrestrisk natur er derimot liten.

Barn og unge sine interesser:

Kommunedirektøren vurderer at avsnittet Vurdering av barn og unge sine interesser i sak 24/139 for Stad kommunestyre den 24.10.2024 (vedtakssaka for Stad skipstunnel) framleis er dekkande og må ligge til grunn for planrevisjonen:

God og gjennomtenkt planlegging er grunnleggjande for at barn får trygge oppvekstvilkår og er eit godt utgangspunkt for god helse. Ifølgje rettleiaren av 2021 «Barn og unge i plan og byggesak - Hvordan sikre og skape gode oppvekstvilkår for barn og unge gjennom planlegging og byggesaksbehandling» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet), bør ein i arbeidet med nye planar legge til rette for at det er enkelt og trygt å gå og sykle på skule og til fritidsaktivitetar eller besøke vener. Nesten all planlegging har innverknad på nærmiljø og oppvekstvilkår for barn og unge på kort og eller lang sikt. Difor er det viktig at ein i planarbeid tek omsyn til barn og unge sine behov. Barn og unge sine interesser er gjort greie for i planomtalen kap. 8.13. I anleggsfasen for Stad skipstunnel vil det vere avstengde område der ein ikkje kan ferdast og som medfører avgrensingar for aktivitet området. Det er krav om sikring av byggeområdet i anleggsfasen som skal hindre at barn kjem seg inn på anleggsområdet og skadar seg. Barn og unge som følgjer skuleskyss vil potensielt bli utsett for meir trafikk i den tida dei ventar på skuleskyss og kjem heim igjen. Etter anleggsfasen vil born og unge i liten grad bli påverka. Dei vil få eit betre gang- og sykkelsamband som følgje av at dette blir etablert. Planen legg vekt på å skape møteplassar i portalområda og det har vore særleg viktig for både Kystverket og Stad kommune å gi noko tilbake til bygdene Kjøde og Moldefjorden etter at ei lang anleggsperiode er avslutta og skipstunnelen skal over i driftsfasen. I portalområde nord i Kjøde vert det i tråd med innspel frå folkemøte, lagt til rette for nærmiljøanlegg med gapahuk og utescene m.m. Nærmiljøanlegget skal vere ferdigstilt ved søknad om mellombels bruksløyve eller ferdigattest. I portalområde sør i Kjøde vert det planlagt småbåthamn med båtslepp m.m. Dei to portalområda skal bindast saman med gangsamband etter at den kommunale vegen vert broten.

Det følgjer 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 leggast 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.