

Omregulering av Kjøde næringsområde

Planomtale



OPPDAGSNR.

A269108

DOKUMENTNR.

1

VERSJON

1.0

UTGIVELSESDATO

22.06.2026

BESKRIVELSE

Planbeskrivelse

UTARBEIDET

LPLP/HCLA

KONTROLLERT

AKAE/AAAE

GODKJENT

ESVI

Innholdsfortegnelse

1	Innleiing	1
1.1	Bakgrunn.....	2
1.2	Utviding av LNFR (LNFR2)	3
1.2.1	Utviding av flaumsone (H320)	3
1.3	Forslagsstillar, plankonsulent, eigeforhold	3
1.4	Tidlegare vedtak i saken	3
2	Planprosessen	4
2.1	Varsel om oppstart, vurdering av krav om konsekvensutgreiing, medverking.....	4
2.1.1	Varsel om oppstart.....	4
2.1.2	Vurdering av krav om konsekvensutgreiing	4
2.1.3	Medverknad	4
2.1.4	Merknadar og uttale	4
3	Planstatus og rammevilkår	5
3.1	Globale føringar.....	5
3.1.1	FN sine berekraftsmål.....	5
3.2	Statlege planretningslinjer, rammer og føringar	5
3.3	Regionale planer	6
3.4	Kommuneplanens samfunnsdel.....	6
3.5	Kommuneplanens arealdel ev. kommunedelplanar.....	1
3.6	Gjeldande reguleringsplanar	1
3.7	Tilgrensande planer.....	1
4	Skildring av planområdet, eksisterande forhold	3
4.1	Plassering	3
4.2	Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk.....	4
4.3	Stedets karakter	5
4.4	Landskap	5
4.5	Kulturminne og kulturmiljø.....	5
4.6	Naturverdiar.....	6
4.7	Nærmiljø, friluftsliv og uteområde	6
4.8	Landbruk	7
4.9	Fiskeri	7

4.10	Trafikkforhold	8
4.11	Klimagassutslepp	8
4.12	Grunnforhold	9
4.13	Støyforhold	10
4.14	Luftforureining	10
4.15	Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)	10
4.16	Næring	11
6	Skildring av planforslaget	1
6.1	Planlagt arealbruk	1
6.1.1	Reguleringsformål	1
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	2
6.2.1	Reguleringsføremlå skildrast	2
6.2.2	Innarbeiding av administrative endringar	1
6.2.3	Endring av planføresegn	1
6.3	Tilknyting til infrastruktur	2
6.4	Trafikkløysing	2
6.4.1	Køyretilkomst	2
6.4.2	Utforming av vegar (breidd og stigningsforhold, avvik frå vegnormalen vert skildra)	2
6.4.3	Krav til samtidig opparbeiding	2
6.4.4	Tilgjenge for gåande og syklande	2
6.4.5	Felles tilkomstvegar, eigedomsforhold	2
6.4.6	Planlagde offentlege anlegg	2
6.5	Miljøoppfølging	2
6.6	Universell utforming	2
6.7	Uteoppfallsareal	2
6.8	Landbruksfaglege vurderingar	2
6.9	Kulturminne og kulturmiljø	5
6.10	Omsyn til natur og vassmiljø	5
6.10.1	Endring i føreseigner 3.4.2 om bruk av siltgardin	6
6.11	Massehandtering	6
7	Verknader/konsekvensar av planforslaget	7
7.1	Forholdet til overordna planar og føringar	7
7.1.1	FN sine berekraftsmål	7

7.2	Landskap	8
7.3	Kulturminne og kulturmiljø, ev. verneverdi	8
7.4	Naturmangfald	8
7.4.1	Verknad på natur og vassmiljø.....	8
7.4.2	Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova	9
7.4.3	Verknad på økosystemtenester	9
7.5	Massehandtering	10
7.6	Trafikkforhold	11
7.7	Støy	11
7.8	Luftforureining	12
7.9	Klimagass	12
7.10	ROS	13
7.11	Jordressursar/landbruk	14
7.12	Vurdering av flaumfare	14
8	Teknisk infrastruktur	16
9	Økonomiske konsekvensar for kommunen	16
10	Konsekvensar for næringsinteresser	16
11	Interesse motsetningar	17
11.1	Avveging av verknader	17
11.2	Konklusjon og tilråding	18
12	Vedlegg	19

Samandrag

Denne planskildringa gjeld endringar for reguleringsplanen *Kjøde næringsområde*, planID 2022013, 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 Kjøde næringsområde (planID 2022013) 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 Lesto næringsområde (planID 2022014) 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



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

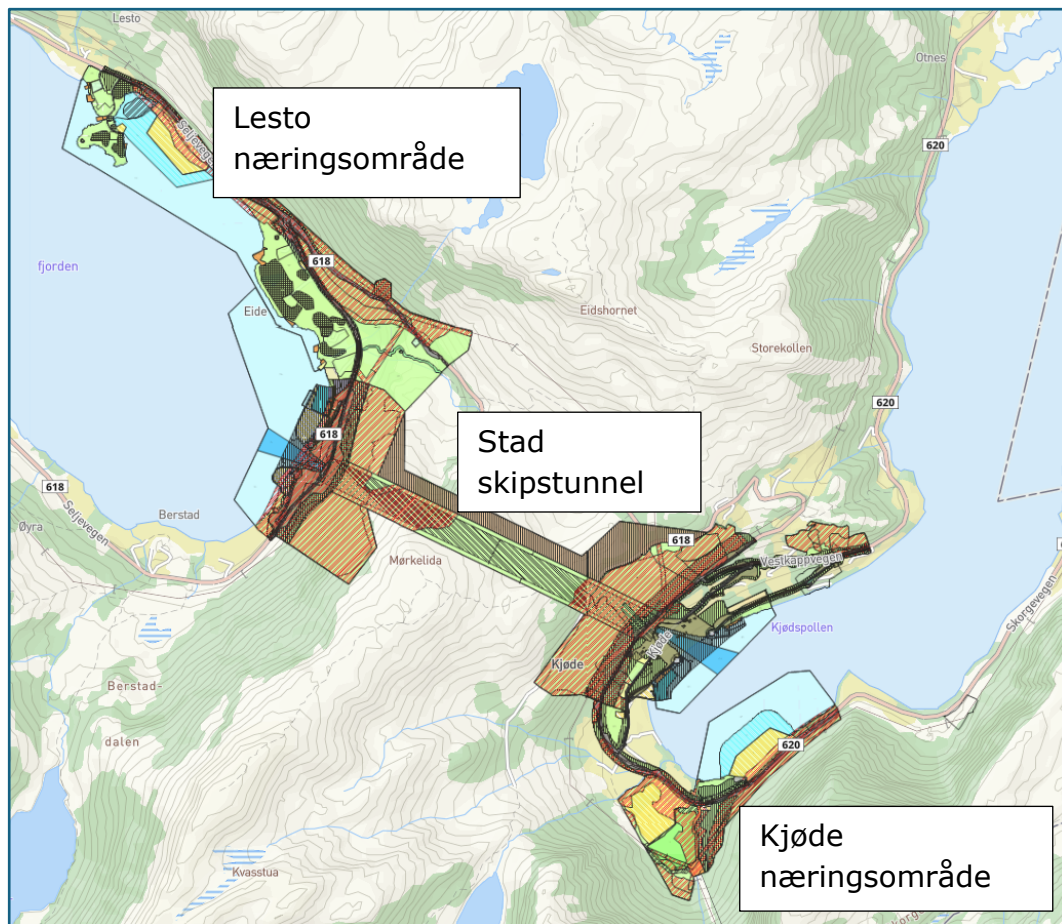
skipstunnel forbi Stadlandet. Tunnelen vil gi fartøy høve til å passere området i meir rolege farvatn.

Som grunnlag for utbygginga er det utarbeidd ein detaljreguleringsplan for ein skipstunnel der Stadlandet er på det smaleste, 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 entringskonstruksjonar i aust og vest), 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 de tre gjeldande reguleringsplanane. (Kjelde: kommune kart.no)

1.1 Bakgrunn

Føremålet med planen er å leggje til rette for mottak av massar frå etablering av Stad skipstunnel. Samstundes skal det leggst til rette for etablering av nye næringsområde og anleggsområde på areal som er fylt ut med slike massar. Gjeldande reguleringsplan for Kjøde næringsområde (planID. 2022013) skal fortsett være gjeldande.

Endringane gjeld i hovudsak tilrettelegging for rassikring på sjøfylling med sikringsvoll, tilrettelegging for eventuell mellombels steinlager på sjøfylling og på område sør for fylkesvegen. I tillegg er det ønskje om å utvide planområdet på

land mot nordvest for å sikre areal for mellombels lagring av matjord. Det må også vurderast løysing for å forenkle krava til opparbeiding av rasteplass.



Figur 1-3: Kartutsnitt viser område for mellombels lagring av matjord. (Kjelde: COWI)

1.2 Utviding av LNFR (LNFR2)

Som ein konsekvens av flytting av matjord i forbindelse med bygginga av Stad skipstunnel, er det naudsynt å mellombels lagra matjorda i rankar under anleggsperioden. Arealføremålet LNFR aukar med om lag 13852,8 m², og omfattar delar av Gnr./Bnr. 202/6, 202/1 og 202/3

1.2.1 Utviding av flaumsone (H320)

I samband med utviding av LNFR2, utvidast også fareområde for flaum (H320).

1.3 Forslagsstillar, plankonsulent, eigeforhold

Det er Kystverket som er forslagsstillar til reguleringsplanen, medan COWI AS er plankonsulent.

1.4 Tidlegare vedtak i saken

Gjeldande plan, *Kjøde næringsområde* (planID. 2022013), vart 1. gongs handsama 06.09.2023 (saksnummer 2022/3526), og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 15.09.2023 – 31.10.2023. Planen blei endeleg vedteken den 24.10.2024.

Det blei vedteken ei mindre endring den 07.05.2026 (saksnummer 2026/6530) som innebar innlegging av mellombels trase for massetransport med dumper, samt endringar i føresegnene m.o.t. dette.

2 Planprosessen

2.1 Varsel om oppstart, vurdering av krav om konsekvensutgreiing, medverking

2.1.1 Varsel om oppstart

I samsvar med §§ 12-3 og 12-8 i plan- og bygningslova (pbl) vert det varsla oppstart av planarbeidet den 14.04.2026. Oppstartsvarslelet blei sendt til offentlege styresmakter, grunneigarar, berørte naboar og interesseorganisasjonar. Saka er annonsert i lokalavisa Fjordens Tidende og på heimesida til Stad kommune. Frist for eventuelle innspel og merknader til varsel om oppstart var søndag 10. mai 2026.

2.1.2 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 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.

2.1.3 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 offentlig ettersyn vert det opna for nytt folkemøte der dei konkrete endringane kan visast og bli forklarte.

2.1.4 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 Globale føringar

3.1.1 FN sine berekraftsmål

Planforslaget er vurdert opp mot relevante mål i FNs berekraftsmål. Mål som er vurdert som særleg relevante for tiltaket er omtala i Tabell 7-1.

3.2 Statlege planretningslinjer, rammer og føringar

Det er fleire planretningslinjer som kjem til anvending i arealplanlegginga, men dei som er lista opp i Tabell 3-1 nedanfor er dei som er gjeldande for endringane i gjeldande plan (detaljregulering Kjøde næringsområde, planID. 2022013).

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 retningslinjer

3.3 Regionale planer

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 gjev ei oversikt over miljøtilstanden i alt vatn og kva dei største miljøutfordringane er.

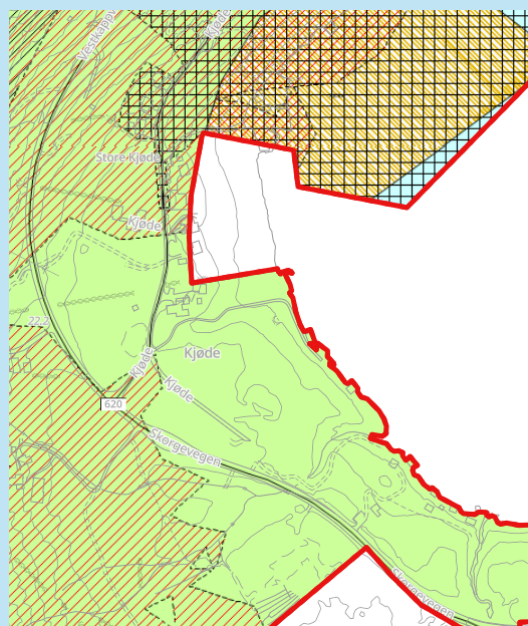
Tabell 3-2: Regionale planar

3.4 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032, *Stad kommune mot 2030*, blei vedteken av Stad kommunestyre 10.september 2020. Ny samfunnsdel er no under utarbeiding og hadde høyringsfrist 28. april 2026.

3.5 Kommuneplanens arealdel ev. kommunedelplanar

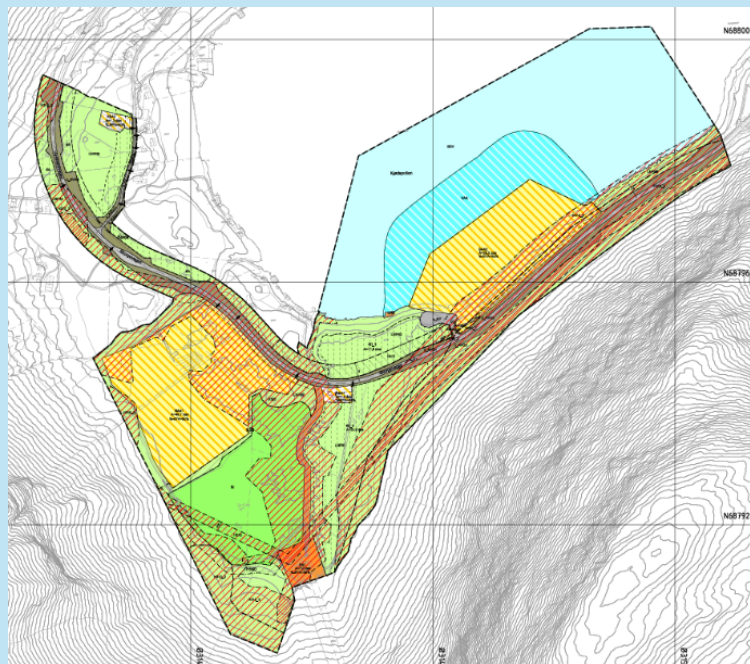
Gjeldande kommuneplanens arealdel er "Arealdelen i kommuneplanen for Selje 2017-2029" (planID. 201701), vedteken 09.11.2017.



Figur 3-1: Utsnitt fra KPA Selje rundt Kjøde (Kjelde: kommunens kartinnsynsløysning)

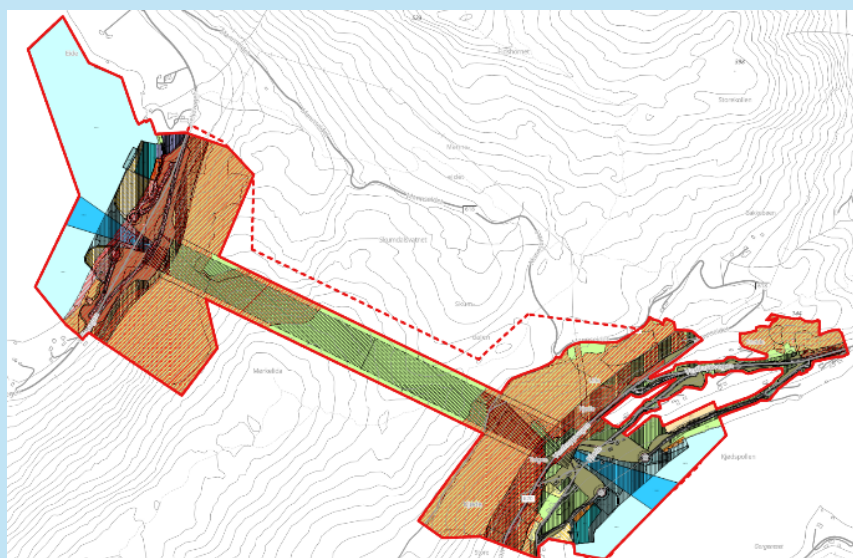
3.6 Gjeldande reguleringsplanar

Detaljreguleringsplan for område er Kjøde næringsområde (planID. 2022013), vedteken 24.10.2024.

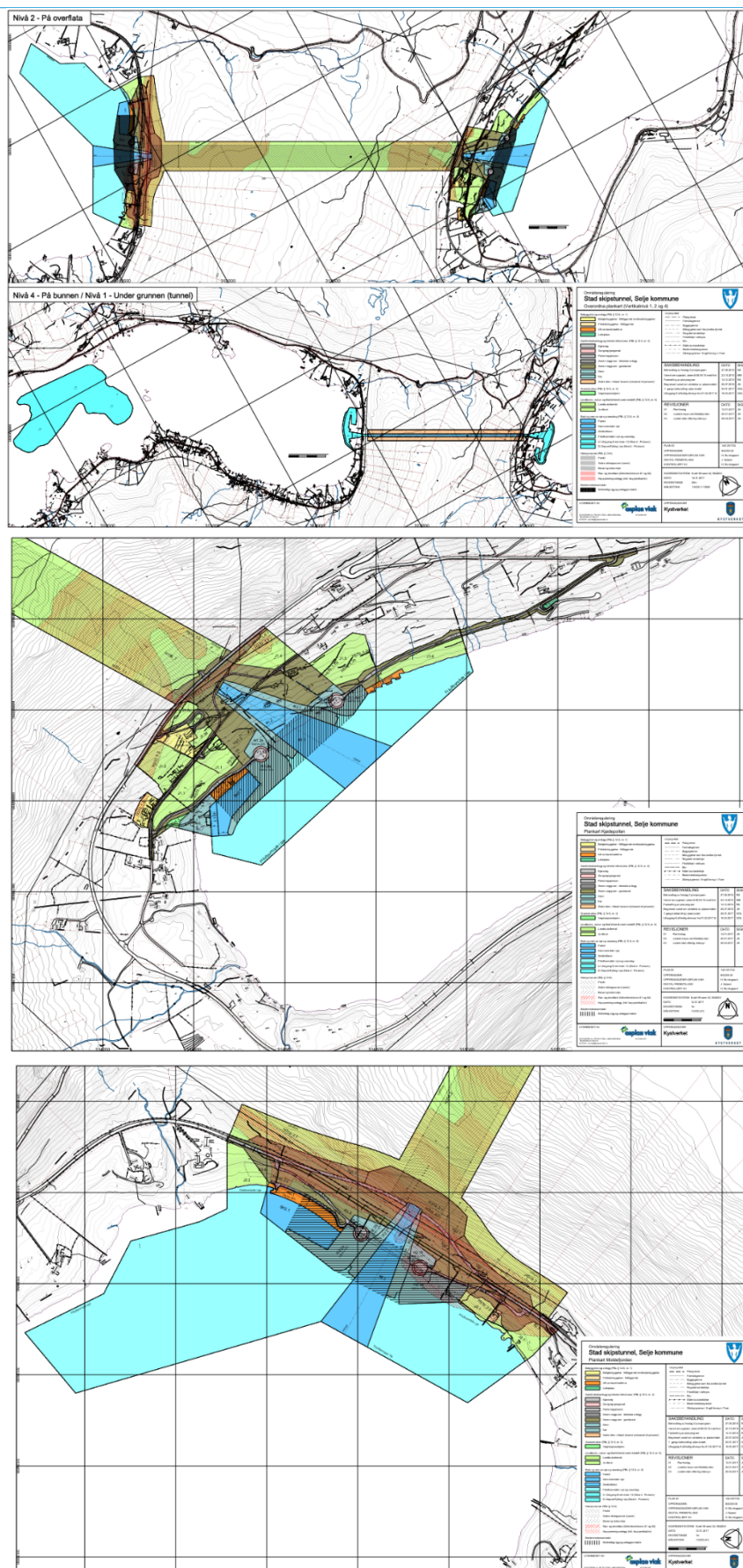


3.7 Tilgrensande planer

Detaljregulering for Stad skipstunnel (planID. 2022010), vedteken 24.10.2024.



**Reguleringsplan
for Stad
skipstunnel,
områderegulering
PlanID. 201702.
For bedre
oppløsning av
plankarta, besøk
arealplaner.no**



Figur 3-2: Karta visar områdereguleringa av Stad skipstunnel (Kjelde: arealplanar.no)

4 Skildring av planområdet, eksisterende forhold

Skildringa av eksisterende forhold tek utgangspunkt i gjeldande og vedteken planomtale for Kjøde næringsområde, der dei eksisterende forholda allereie er kartlagde.

Kapittelet gjer berre greie for dei eksisterende forholda som er relevante for dei foreslåtte endringane i planen, samt eventuelle forhold som er endra sidan vedtaket av gjeldande plan.

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

4.1 Plassering

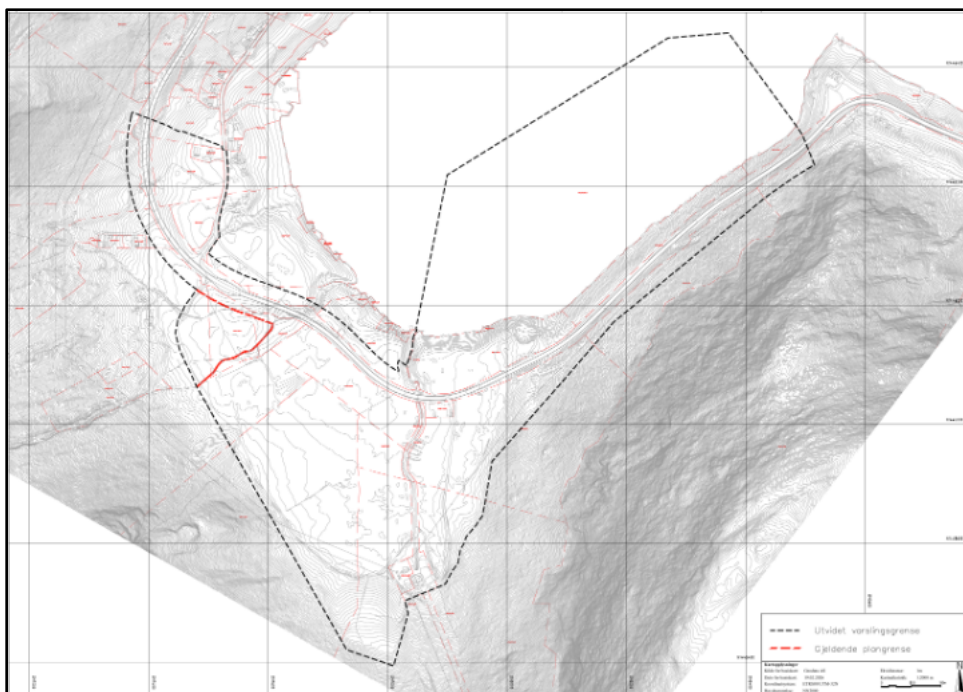
Planområdet ligger ved Kjøde innerst i Kjødspollen i Vanylvsfjorden, se figuren under.



Figur 4-1: Figuren viser planområdet

Området er regulert gjennom gjeldende reguleringsplan for Kjøde næringsområde (plan-ID 2022013), sist vedteken 24.10.2024. Gjeldende plan legg til rette for mottak av massar frå Stad skipstunnel, samt etablering av nye nærings- og anleggsområde på areal som blir fylte ut med lausmassar frå anleggsarbeida. I tillegg opnar planen for vidareføring av eksisterande arealbruk, mellom anna LNF-område og hamneområde i sjø/kai.

Planendringa omfattar i hovudsak tilrettelegging for rassikring på sjøfylling, mellom anna etablering av sikringsvoll, i tillegg til tilrettelegging for eventuell mellombels lagring av stein på sjøfyllinga og på areal sør for fylkesvegen. Dessutan omfattar endringa utviding av planområdet på land mot nordvest for å sikre areal til mellombels lagring av matjord. Det blir òg lagt til rette for løysingar som kan forenkle krava til opparbeiding av rasteplass. Området som blir utvida er vist med raud strek på venstre side i figuren under.



Figur 4-2: Figuren over viser omriss av gjeldende reguleringsplan med raud stiila linje, og forslag til ny, utvida plangrense er vist med svart farge. Ny planavgrensing viser noko utviding i vest, men er elles same som for gjeldende reguleringsplan

4.2 Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk

Planområdet er stort sett ubyggd og består av skog, myr, dyrka mark, open fastmark og sjø. Terrenget har forholdsvis bratt helling ned mot sjøen. Strandsona er ubyggd. Myrområdet sør for Skorge kraftverk er delvis drenert og dyrka.

Fv. 620 Skorgevegen går langs strandsona og ligg innanfor planområdet i nord. Skorge kraftverk med trafoar ligg om lag midt i planområdet. Kraftverket har òg

røyrgate opp fjellsida mot sør. Nordover går ein kanal til sjøen og ein tilkomstveg til fylkesvegen. Mot vest, aust og nord går det tre kraftliner. Ved avkøyringa frå fylkesvegen til Skorge kraftverk er det ein bustad. Ved sjøen er det eit naust.

4.3 Stedets karakter

Aust og vest for planområdet er det kulturlandskap med gardsbruk, naust, kai, hytter og bustader. Ved avkøyringa til Skorge kraftverk er det eit eldre bustadhus. Skorge kraftverk, som ligg i enden av landbruksvegen, starta produksjonen i 1936 og har reguleringsmagasin i Kjødspollen og Skorgevatn på fjellet.

Landskapsområdet har samanhengande fjordside med velhaldne kulturlandskap og grender. Kjødspollen er registrert med landskapstype LT 21-T 04 fjordbotnar (Uttakleiv, 2009). Fjordarmen ligg mellom låge kystfjell med bratte fjordsider. Området har en karakter av det har vært kombinasjon av fiske og jordbruk i lange tradisjonar.

4.4 Landskap

Planområdet ligg inst i Kjødspollen, som er ein del av Vanylvsfjorden, og inngår i eit typisk vestnorsk fjordlandskap.

Landskapet er prega av ein markert fjordarm omgitt av relativt låge, men bratte fjellsider. Langs sjøen finst jordbruksareal, medan fjellsidene i hovudsak er skogkledde. Strandsona er i stor grad ikkje bygd ut.

Kjødspollen er i rapporten *Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane fylke* (Uttakleiv, 2009) klassifisert som landskapstype LT 21-T 04 «fjordbotn», og området inngår i Vanylven landskapsområde, vurdert til verdi C (vanleg landskap). Landskapet er kjenneteikna av ein heilskapleg fjordstruktur med tydeleg samspel mellom sjø, terreng og kulturlandskap.

I NiN-landskap ligg området innanfor landskapstype *LA-TI-K-F-18 Nedskore fjordlandskap med busetnad/infrastruktur*. Landskapstypen omfattar fjordlandskap der dalforma er smal og djupt nedskoren frå omkringliggjande åsar, fjell og eventuelle slettelandskap. Landskapet har eit tydeleg preg av menneskeleg påverknad. Meir enn 2 km² eller meir enn ein fjerdedel av området har spreidd busetnad, gardsbruk, næringsområde, større samferdsleanlegg, flyplassar med større grasareal, konsentrasjonar av busetnad eller teknisk infrastruktur i form av grender, bygder, små tettstader, bustad- og hyttefelt.

Det blir vist til gjeldande planomtale for Kjøde næringsområde og tilhøyrande utgreiingar for ei meir utfyllande skildring og vurdering av landskapet i planområdet.

4.5 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne eller kulturmiljø innanfor planavgrensinga, men det er registrert SEFRAC-bygg som er kartlagt i gjeldande

plan. Det er elles ikkje registrert nye SEFRAK-bygningar i området sidan vedtak av gjeldande reguleringsplan.

Det er registrert eit enkeltminne utanfor planområdet. Store Kjøde, ein dyrkingslagslokalitet som er eit automatisk freda kulturminne fra førromersk jernalder, som blei verna 03.03.2023. Dette enkeltminnet ligg rett nord for planområdet, kulturminneID 298117.

4.6 Naturverdiar

Arealet som inngår i utvidinga av planområdet består i hovudsak av fulldyrka jordbruksareal som per i dag ligg brakk. Området grensar mot myr i søraust, men myrområdet ligg i hovudsak utanfor arealet som vert omfatta av utvidinga. På begge sider av utvidingsområdet renn det bekkar som samlar seg i eitt bekkeløp nærare sjøen.

Kunnskapsgrunnlaget for naturverdiar i området er basert på tidlegare utgreiingar og supplerande undersøkingar. Det vert vist til konsekvensutgreiinga utarbeidd av Asplan Viak i 2017 og til Multiconsult si supplerande kartlegging av naturmangfald og framande artar på land i 2023. I tillegg er det gjennomført supplerande synfaring i 2025. Samla sett vert kunnskapsgrunnlaget vurdert som godt.

Det er ikkje kartlagt naturtypar innanfor sjølve utvidingsområdet. Området er likevel synfart, og naturen her er vurdert som typisk for regionen. Det er heller ikkje registrert tilgrensande naturtypar som tilseier at det er sannsynleg å finne særlege naturverdiar innanfor det utvida arealet. Synfaringa avdekte ingen framande artar i området. Det er også gjort undersøkingar av fugl, og desse viste ingen registreringar av raudlista artar.

For bekkesystema rundt utvidingsområdet er det gjennomført botndyrundersøkingar i begge bekkane. Rapport frå desse undersøkingane vil bli ettersendt. Den visuelle delen av synfaringa tydde på gode forhold i dei undersøkte delane av bekkesystemet. Bekkesystemet er ifølgje Vann-Nett ikkje anadromt, men det ligg føre lokal opplysning om at det tidlegare vart fiska bekkeare i området.

Planendringane går ikkje utover areal som alt er regulerte i sjø. Det er derfor vurdert at det ikkje er behov for eigne nye vurderingar av marin natur som del av denne planendringa.

4.7 Nærmiljø, friluftsliv og uteområde

Følgjande tekst er henta frå gjeldande reguleringsplan:

Stad kommune har kartlagt viktige friluftsområder i kommunen. Området grenser til et viktig friluftsområde Berstad - Rimstad som er et større område med turstier uten tilrettelegging (Kilde: Miljødirektoratets

Naturbase). Fra Skorge kraftverk går det ei trapp ved siden av rørgata opp fjellsida. Tusentrinnstrappa blir brukt av både innbyggere og tilreisende, og er inkludert i område BerstadRimstad friluftsområde. Fra toppen av trappa er det stier videre til turmåla Kyrnosa og Gorgehornet. (Multiconsult, 2024).

4.8 Landbruk

Arealet som inngår i utvidinga av planområdet består av fulldyrka jord. Etter AR5 og DMK er arealet vurdert å ha stor verdi som jordbruksareal. Området er ikkje jordsmonnkartlagt. Tre eigedomar blir råka av tiltaket: gnr./bnr. 202/1, 202/3 og 202/6.

Jordbruksarealet ligg i eit samanhengande landbruksområde ved Kjøde. Store delar av arealet er per i dag ikkje i aktiv drift, men arealet representerer likevel ein jordressurs med verdi for landbruket. Området grensar til bekkesystem og ligg i eit relativt flatt terreng.

Det blir vist til kapittel 6 og 8 for nærare omtale av planlagt bruk av arealet og vurdering av verknader for jordressursar og landbruk.

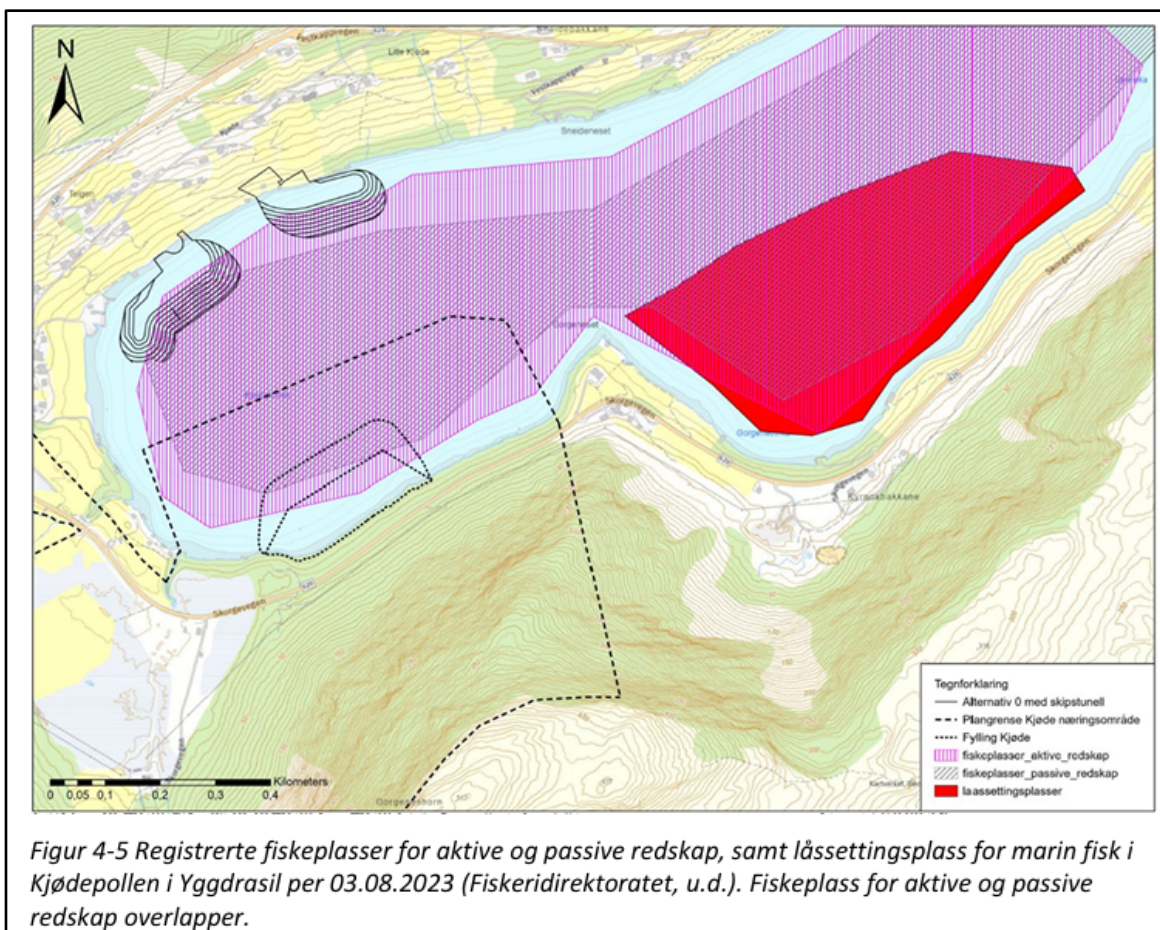
4.9 Fiskeri

Ifølge Fiskeridirektoratet sin database Yggdrasil (Fiskeridirektoratet, u.d.) er det både kommersielt fiske og fritidsfiske i Kjødspollen. Det vert nytta aktive reiskapar for å fiske etter sild, brisling, makrell, hestmakrell og sei. Torsk, hyse, lyr, leppefisk, krabbe og hummer vert fanga med passive reiskapar.

Det er registrert ein låssetjingsplass for sei, sild og makrell i Gorgevika (Fiskeridirektoratet, u.d.). Informasjonen om låssetjingsplassen vart sist oppdatert i 2010, og det er ikkje kjent om plassen vert nytta per i dag.

Næraste akvakulturanlegg er lokalisert i Vanylvsfjorden, og vil på grunn av avstand ikkje bli påverka av tiltaket.

Teksten er i sin heilheit henta frå planomtala til gjeldande plan, utarbeid av Multiconsult, 2024.



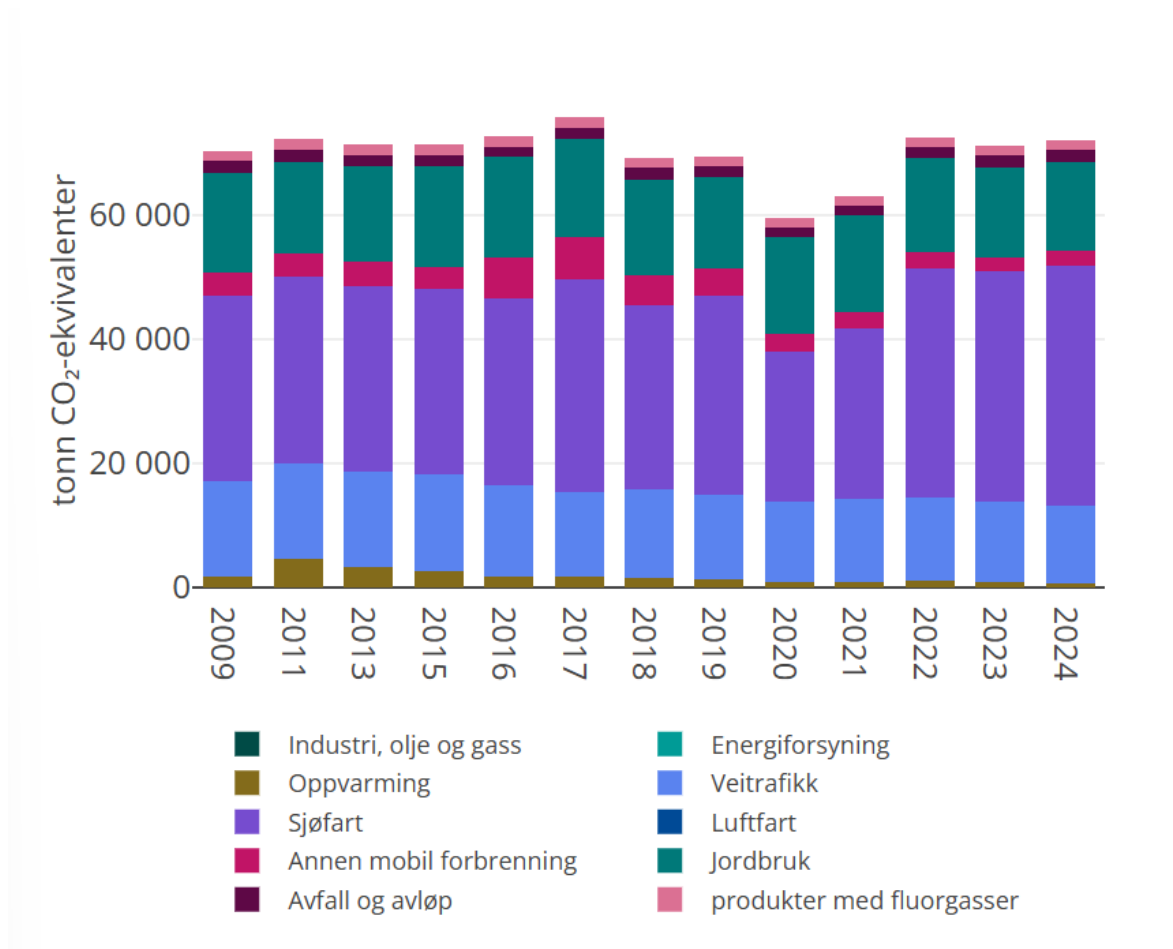
4.10 Trafikkforhold

På fv. 620 Skorgevegen er det i dag lav trafikkmengde, med ÅDT på 720, 13 % andel lange kjøretøy. Fartsgrensa er 80 km/t. (Multiconsult, 2024).

4.11 Klimagassutslepp

Konsekvensutredningen i eksisterende reguleringsplan omhandler ikkje klimagassvurderingar.

Ifølgje 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 4-3. Sektorfordelte utslepp per år i Stad kommune. Kjelde: Miljødirektoratet.

4.12 Grunnforhold

Om grunnforholda i gjeldande planomtale står det:

Både utfyllingsområdet i sjø og næringsområdet på land ligger innenfor aktsomhetsområde for marin leire. Det er utført grunnundersøkelser og geoteknisk vurdering. Multiconsult har utført undersøkelser på land og sjø i perioden mai-juni 2022 (10243085-06-RIG-RAP001). Undersøkelsene på land er i hovedsak utført vest for kanalen mellom Skorge kraftstasjon og Kjødepollen. Undersøkelsene på land viser at løsmassene består av et topplag av myr og torv over sand, grus og morene. Torvlaget varierer fra ca. 0,2 meters mektighet, og på det meste er det tolket ca. 6 meter med myr. Undersøkelsene på sjø viser at løsmassene i hovedsak består av et topplag med sand- og steinholdige masser med en mektighet på 0,1-6 meter under sjøbunn, over morene før berg ble påtruffet. Løsmassemektheten i det undersøkte området på sjø varierer mellom 0,8 og ca. 13 m. (Multiconsult, 2024).

4.13 Støyforhold

Det er ingen støyende verksemder i planområde i dag. Støyen kjem i hovudsak frå vegtrafikk på fv. 620.

4.14 Luftforureining

Vurdering av luftforurensning, Stad skipstunnel, 2016

Vurdering av luftforureining, Stad skipstunnel, 2016

Ei vurdering av luftforureining blei i 2016 gjennomført av NILU (Norsk institutt for luftforskning) i samband med arbeidet med områderegulering for Stad skipstunnel som blei vedtatt i 2017 (planid 1441201702).

Vurderinga var basert på resultat frå eit forprosjekt gjennomført i 2000. Konklusjonen var då at det kan førekome støvflukt frå deponi på land som følgje av masseuttak frå tunnelen, i tillegg til oppvirvling av vegstøv og eksosutslepp av nitrogenoksid (NO_x , ein gruppe gassar som inneheld nitrogen og oksygen som bidreg til luftforureining) og partiklar ved massetransport). Støvflukt aukar i periodar med lite nedbør og mykje vind, medan oppvirvling av vegstøv og eksosutslepp òg er avhengig av mengda anleggstrafikk.

Utsleppsberäkningar og NO_2 -konsentrasjonar frå skipstrafikk frå tunnelmunningane blei gjennomførte i forprosjektet. Desse blei i vurderinga frå 2016 vurderte opp mot grenseverdi for NO_2 -timesmiddel for forureina luft frå tunnelar (8 tillatne overskridingar av $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$, NO_2 -timesmiddel) fastsett i ein tidlegare versjon av Vegdirektoratet si handbok N500 Vegtunneler. Det blei konkludert med at NO_2 -timesmiddel over $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ved dei næraste bustadene førekom maksimalt i 4–5 timar per år under vêrforhold med svak vind og stor skipstrafikkmengd.

Støvnedfallsmålinger, høsten 2025

Hausten 2025 blei det gjennomført støvnedfallsmålinger ved dei næraste bustadtomtane i nærleiken av planlagde munningar ved Kjødspollen og Moldefjorden, med den hensikta å skaffe fram referansemålinger for no-situasjonen før oppstart av anleggsarbeid med utsprengeing av tunnel. Målingane er ein del av måleprogrammet for støv frå anleggsverksemd fastsett i YM-plan (ytte miljøplan). Analyseresultata frå NILU viste at nivået for støvnedfall i no-situasjonen låg under grenseverdien for støvnedfall fastsett i forureiningsforskrifta kapittel 30 ($30 \text{ g}/\text{m}^2/30$ dagar, mineralsk del) ved alle målepunkta i alle dei tre måleperiodane hausten 2025.

4.15 Risiko- og sårbarheit (eksisterande situasjon)

Det blei utført ei ROS-analyse for Kjøde næringsområde av Multiconsult i 2024, i forbindelse med utarbeiding av detaljreguleringsplan Kjøde næringsområde

(planID: 2022013). ROS-analysen har identifisert fire uønskete hendinger, med forslag til tiltak.

Uønskt hending		Tiltak
Nr. 1	Flom i vassdrag	Det leggjast inn føresegn som hendvisar til krav i flomvurdering (10226405-12-RIVASS-RAP-001). Det leggjast inn faresone før 200-års flaum i plankartet med tilhøyrande føresegn om at bygningar og anlegg skal bli utforma slik at naudsynt sikkerheit mot flaum bli ivaretatt.
Nr. 2	Havnivåstigning/ stormflaum	Det leggjast inn i føresegna med krav om at næringsområde/fylling i sjø skal leggjast på minimum kote +3.
Nr. 3	Grunnforhold	Det leggjast inn i føresegna om at det skal gjennomførast mudring ved fyllingsfoten for å sikra stabilitet av sjøfyllinga og ivareta sikkerheit mot områdeskred.
Nr. 4	Skred i bratt terreng	Det leggjast inn hensynssoner i plankart for faresonar for ras og skred iht. skredvurderinga (10226405-12-RIGberg-NOT-001), med tilhøyrande føresegn.

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

4.16 Næring

Forutsetningane for næring har ikkje endrast frå gjeldande reguleringsplan.

Maritime næringsvegar er viktige i heile regionen. Mange av desse næringane brukar sjøvegen til transport lokalt i fylket. Spesielt har Kjødspollen/Vanylvsfjorden vist seg å være viktig for fiske av ein rekke fiskeartar. Desse ressursane er viktige for næringsdrivande lokale fiskarar.

Annan næring er knytt til stadbunden næring og tradisjonelt landbruk i Kjøde. Det er i dag i hovudsak beite på dei landbruksareala der det er drift.

6 Skildring av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Dette er ei endringsbeskriving av dei allereie vedtekne arealføremåla i gjeldande plan for Kjøde næringsområde (planID. 2022013). Det vil difor kunn bli lista opp dei arealføremåla som er knytt til endringane.

6.1.1 Reguleringsformål

Planen regulerer områda som skal endrast til følgjande føremål:

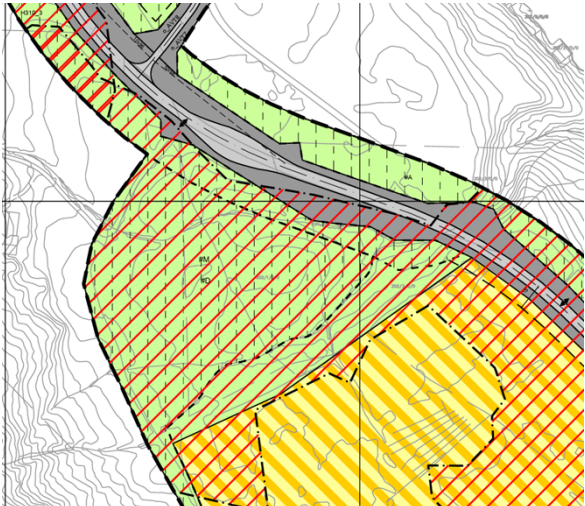
Arealføremål	Gjeldande plan	Plan- endring	Differanse
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (DAA)	Areal (DAA)	Areal (DAA)
1510 - Energianlegg	7,0	7,0	0
1589 - Uthus, naust eller badehus	0,01	0,01	0
1800 - Bebyggelse og anlegg kombinert i samsvar med angitte føreseger. (2)	2,6	2,6	0
1900 - Bebyggelse og anlegg kombinert med andre angitte hovedformål (2)	85,7	85,7	0
Sum areal denne kategori:	95,3	95,3	0
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (DAA)	Areal (DAA)	Areal (DAA)
2010 - Veg (14)	11,4	11,4	0
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg (45)	24,8	24,8	0
2081 - Rasteplass	1,1	1,1	0
Sum areal denne kategori:	37,3	37,3	0
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (DAA)	Areal (DAA)	Areal (DAA)
5100 - LNFR areal for naudsynte tiltak for landbruk og reindrift og gadstilknyttet næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (6)	141,4	155,2	13,8
5120 - Naturformål	37,9	37,9	0
Sum areal denne kategori:	179,3	193,1	13,8
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (DAA)	Areal (DAA)	Areal (DAA)

6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (4)	104,4	104,4	0
6900 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål	34,5	34,5	0
Sum areal denne kategori:	138,9	138,9	0

Tabell 6-1: Arealføremål med angitt areal

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Reguleringsføremåla skildrast

Feltnemning	Beskriving
BAA2/H310_3 Ras- og skredfare	Ivaretaking av rassikring på sjøfylling med sikringsvoll
LNF 	Utviding av regulert LNF-område for eigendommene 202/1, 202/3 og delar av 202/6. Område skal nyttas til mellombels lagring av matjord i rankar. Terrenget kan hevast, for å hindre at området blir flaumutsett.
Hensynssone H320	Utviding av flomfaresone i tilknytning til utvida LNF-område som beskriven ovanfor.

Tabell 6-2: Arealføremål som vert endra

6.2.2 Innarbeiding av administrative endringer

Område	Beskriving
Areal for midlertidig bygge- og anleggsområde #A  Figur 6-1: Utklipp av forslag til endra reguleringsplan. Blå linjer er grenser for midlertidig bygge- og anleggsområder fra gjeldende reguleringsplan og viser de foreslåtte endringane. (Kjelde: COWI)	Det skal tilrettelagas for en alternativ/supplerende trasé for dumper-trafikk fra nedre del av anleggsområdet. Denne vil knyttes til allerede planlagt trasé langs fylkesvegen på gnr./bnr. 202/3. Areal for midlertidig bygge- og anleggsområde (#A) må endrast. Deler av anleggsområde mot KV.4546 og eigedom gnr./bnr. 202/15 tas ut. Endringa medfører en tilføring av 1185 m² areal med midlertidig bygge- og anleggsområde. Endringa medfører ikkje endring av føresegna.
anleggsområde #A	

6.2.3 Endring av planføresegn

Planføresegn	Beskriving
6.2.2	Bokstav b) foreslås strøket. Det er lite hensiktsmessig å dokumentere faktisk gjennomføring i en rammesøknad som primært skal avklare de ytre rammene til tiltaket, og det er et tilsvarende krav for IG.
6.2.3	I bokstav d) er det supplert med ordet «skal», som ser ut til å ha falt ut ved en inkurie. Bokstav g) foreslås strøket. Det er prosjekteringen som i samsvar med §7.3 i TEK17, som avgjør sikringsnivået, og dette vert handtert etter lovverket i byggesakshandsaminga. Tidlegare bokstav h) til o) blir då g) til n).

6.3 Tilknytning til infrastruktur

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.4 Trafikkløysing

6.4.1 Køyretilkomst

Tilknytning til overordna vegnett. Ingen endring frå gjeldande plan.

6.4.2 Utforming av vegar (breidd og stigningsforhold, avvik frå vegnormalen vert skildra)

6.4.3 Krav til samtidig opparbeiding

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.4.4 Tilgjenge for gåande og syklande

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.4.5 Felles tilkomstvegar, eigedomsforhold

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.4.6 Planlagde offentlege anlegg

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.5 Miljøoppfølging

Ingen endring frå gjeldande plan.

6.6 Universell utforming

Ingen endring fra gjeldende plan. Universell utforming vert løyst som skildra i gjeldande planføresegner.

6.7 Uteoppfallsareal

Ingen endring i gjeldande plan.

6.8 Landbruksfaglege vurderingar

Planendringa omfattar eit område med fulldyrka jord som er planlagt nytta til mellombels lagring av matjord i anleggsperioden. Føremålet er å sikre ei forsvarleg handtering av matjord som blir teken av i samband med gjennomføringa av Stad skipstunnelprosjektet.

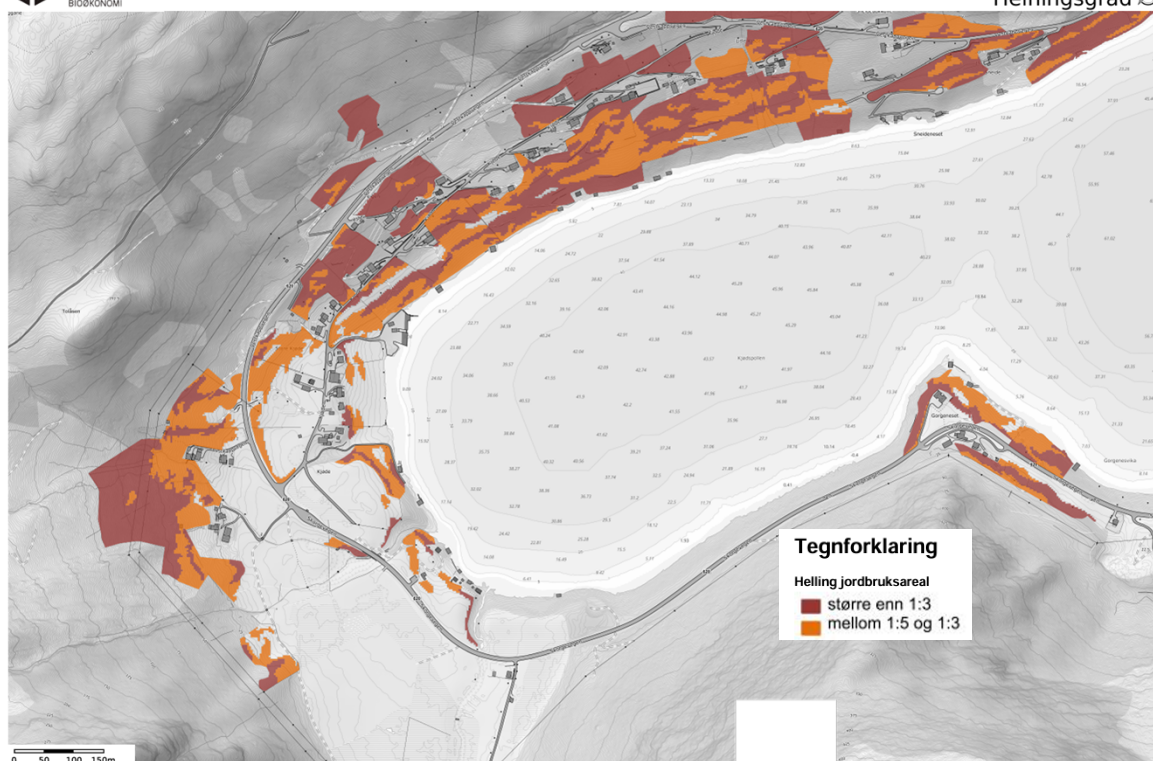
Matjordlaget skal takast av før arealet blir teke i bruk og lagrast i rankar. Handteringa av matjorda skal skje i tråd med matjordplan for prosjektet (Norsk Landbruksrådgeving Vest, 2023) og supplerande landbruksfaglege vurderingar for det aktuelle arealet. Det ligg også føre krav i gjeldande føresegner om at matjord

skal lagrast slik at jordkvaliteten blir ivareteken, at matjorda etter avslutta anleggsperiode skal nyttast til jordforbetring eller dyrkingstiltak i lokale jordbruksområde. I tillegg skal det utarbeidast ein plan for omdisponering av jord, som skal godkjennast av kommunen.

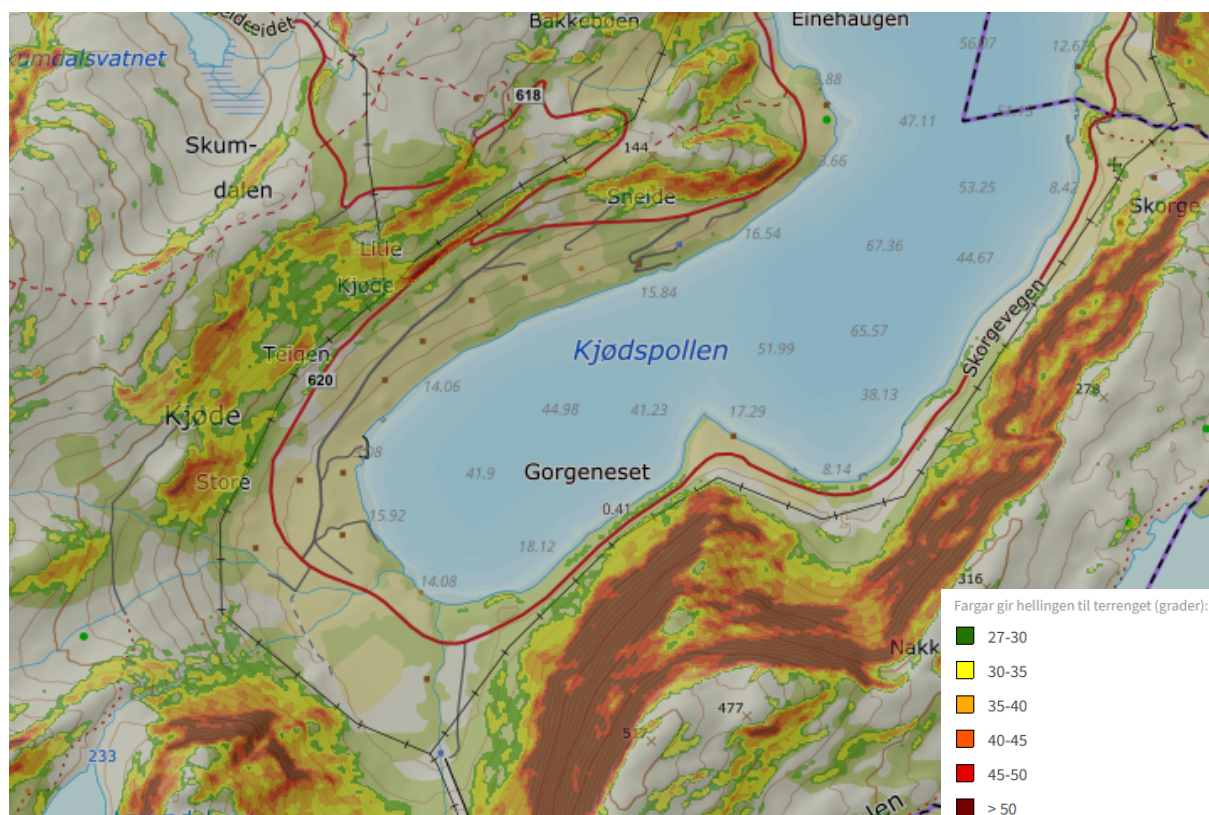
Val av areal er gjort ut frå fleire omsyn (Figur 6-2 til Figur 6-4). Det er lagt vekt på kort transportavstand frå område der matjorda skal takast av, tilgang via anleggsveg, avgrensa hellingsgrad, avstand til naboar og at arealet er stort og samanhengande nok til å kunne fungere som mellomlager gjennom heile anleggsperioden. I tillegg er det lagt vekt på at delar av arealet er ute av drift. Det er også vurdert andre areal, men desse er i større grad aktuelle for annan aktivitet eller masselagring i same periode.

Arealet ligg mellom bekkesystem og innanfor eit aktsemdsområde for flaum, noko som legg føringar for korleis arealet kan nyttast. Med buffersoner på 6 meter og plassering av jord i 7 rankar med høgde på 3 meter, er det berekna kapasitet til mellombels lagring av 19 324 m³ matjord på det aktuelle arealet. Vurderinga av lokal flaumfare, jf. kap. 8.18, avgrensar arealet ytterlegare og må leggjast til grunn for vidare planlegging av buffersoner, plassering av rankar og disponibelt areal.

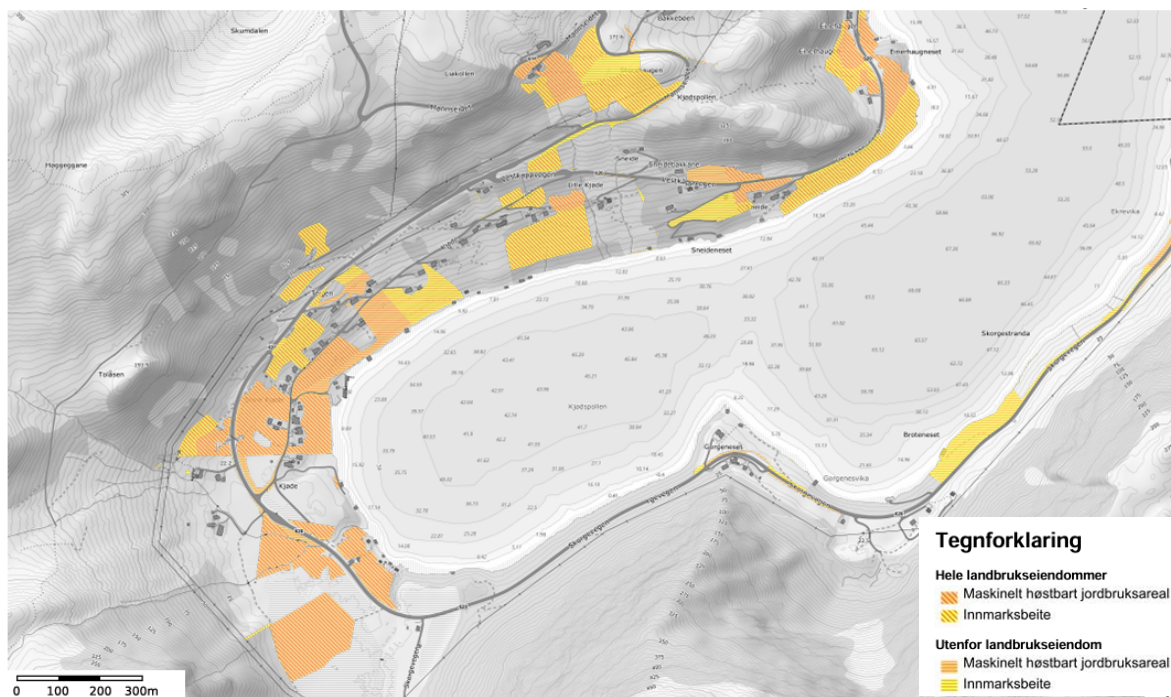
Ved ferdigstilling av anlegget skal matjorda nyttast til jordforbetring/ dyrkingstiltak i jordbruksområde lokalt. Det er også aktuelt å benytte noe matjord til grøntområder tilknytta skipstunnelen. Handtering av matjorda skal dokumenterast i byggjesøknad og kommunen sin *Rettleiar for jordflytting i plan* Stad KS 25.01.24 skal leggjast til grunn. Dette er sikra i planføresegnene pkt. 2.2.



Figur 6-2 Kartet viser helningsgraden på jordbruksarealer i området.



Figur 6-3 Hellingkart frå Regobs.no.



Koordinatsystem: UTM 33

kilden.nibio.no

19.05.2026

Figur 6-4 Kartet syner jordbruksareal som kan vere ute av drift.

6.9 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne eller kulturmiljø innanfor planområdet. Vestland fylkeskommune gjennomførte kulturminneregistreringar i 2023, og har på noverande tidspunkt ingen vesentlege kulturminnefaglege merknader knytte til automatisk freda kulturminne.

Langs fv. 620 ligg det fleire SEFRAX-registrerte bygningar knytt til gardstunet. Desse bygningane er meldepliktige etter kulturminnelova § 25, jf. figur 4-2. For bygningar eldre enn 1850 skal det gjerast ei vurdering av verneverdiar før eventuelle tiltak vert godkjende.

I kommunedelplan for kulturarv for Selje kommune 2019–2029 er det ikkje registrert kulturminne frå nyare tid innanfor planområdet.

Vidare er det ikkje kjent marine kulturminne i området som kan verte direkte påverka av planlagde tiltak, ifølgje Bergens Sjøfartsmuseum. Dei mindre endringane vil ikkje endra forholda til kulturminne, og planføresegnande i noverande plan vil forfarande vere gjeldande.

6.10 Omsyn til natur og vassmiljø

Endringa i reguleringsplanen medfører anleggsarbeid i eit jordbruksareal mellom eit bekkesystem ettersom arealet skal brukas til mellomlagring av matjord og

enkle materialar. Det er ved synfaring ikkje funne naturtypar eller artar som krev spesielle omsyn, men det skal sikrast at ikkje mellomlagringa av matjord og andre materialar reduserer den økologiske tilstanden i bekkane i området. Etablering av buffersoner er eit viktig tiltak mot partikkelavrenning. Etter avslutta anleggsarbeid skal området tilbakeførast.

Planendringane går ikkje utover areal som alt er regulerte i sjø.

6.10.1 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.

6.11 Massehandtering

Føremålet med planendringa er å leggje til rette for justeringar i massehandteringa knytt til utbygginga av Stad skipstunnel innanfor Kjøde næringsområde. Endringane gjeld i hovudsak moglegheit for mellombels lagring av stein på sjøfyllinga og på område sør for fylkesvegen, i tillegg til utviding av planområdet mot nordvest for mellombels lagring av matjord.

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. Matjord skal handterast særskilt og disponerast i tråd med eigen matjordplan.

For det utvida landarealet er det lagt opp til mellombels lagring av matjord i rankar. Målet er å samle jordmassane på eit eigna areal slik at behovet for mellomtransport i lagringsperioden blir redusert. Arealet er avgrensa av bekkesystem og ligg innanfor område med flaumfare, noko som legg føringar for korleis arealet kan nyttast og korleis matjorda må plasserast. Matjorda omtalast meir i kap. 6.8 og kap. 7.11. Det kan også bli aktuelt å nytte overskotsmassar til terrengtilpassing eller sikringstiltak der dette er nødvendig for å redusere risiko for avrenning, erosjon eller flaumrelaterte skadar i tilknytning til massehandteringa. Nærare utforming og omfang av slike løysingar vil bli avklart i vidare prosjektering.

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

7 Verknader/konsekvensar av planforslaget

7.1 Forholdet til overordna planar og føringar

7.1.1 FN sine berekraftsmål

Berekrafts- mål	Relevans for planen	Påverknad frå tiltaket	Avbøtande tiltak	Samla vurdering
2 UTRYDDE SVOLT 	Planområdet omfattar fulldyrka jord og handtering av matjord	Mellombels reduksjon i matproduksjon ved bruk av jordbruksareal til lagring av matjord	Matjord skal takast vare på, lagrast og tilbakeførast etter anleggsfasen	Avgrensa negativ, mellombels effekt
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Planen legg til rette for næringsutvikling og tilknytning til skipstunnel-prosjektet	Positiv effekt gjennom tilrettelegging for næringsareal og aktivitet	Vidare utvikling av næringsområde og logistikkfunksjonar	Positiv effekt
9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Tiltaket er direkte knytt til utvikling av infrastruktur og massehandtering	Forbetrar transportløysingar og støttar nasjonal infrastruktur	Effektiv massehandtering og lokal ressursutnytting	Tydeleg positiv effekt
11 BEREKRAFTIGE BYAR OG LOKALSAMFUNN 	Planarbeidet følgjer prinsipp for berekraftig arealplanlegging og medverknad	Påverknad på lokalmiljø i anleggsperioden	Medverknad, omsyn til støy, trafikk og nærmiljø	Nøytral til svak positiv effekt
12 ANSVARLEG FORBRUK OG PRODUKSJON 	Massehandteringa byggjer på gjenbruk av ressursar	Redusert behov for deponi gjennom ombruk av massar	Prioritering av ombruk i ressurs-pyramiden	Tydeleg positiv effekt

	Planen medfører utslepp frå arealbruk og transport	Auke i utslepp frå anleggsfase, men reduksjon ved kortare transport av massar	Effektiv logistikk, lokal massehandtering	Avgrensa negativ til nøytral effekt
	Tiltak i sjø (utfylling og masse-disponering) kan påverke marint miljø	Potensiell påverknad på vassmiljø og fiskeri	Tiltak i tråd med løyve og avbøtande krav frå myndigheiter	Avgrensa negativ effekt
	Påverkar naturmangfald, jordressursar og økosystem-tenester	Mellombels svekking av karbonlagring og vassregulering	Tilbakeføring av areal og krav til miljøforsvarleg gjennomføring	Mellombels negativ effekt

Tabell 7-1: Relevante berekraftsmål

7.2 Landskap

Den nye planavgrensinga er noko utvida samanlikna med gjeldande plangrense, men påverkar framleis det same landskapsområdet. Landskapskarakter og verdi er difor den same som ved gjeldande reguleringsplan. Planendringa gjeld berre mellombelse endringar i landskapet, og området skal førast tilbake til dagens tilstand. Det blir difor inga endring i varig påverknad eller konsekvens.

7.3 Kulturminne og kulturmiljø, ev. verneverdi

Dei mindre endringane vil ikkje endra forholda til kulturminne, og planføresegnande i noverande plan vil forfarande være gjeldande.

7.4 Naturmangfald

7.4.1 Verknad på natur og vassmiljø

Heile det regulerte arealet vil verte påverka i anleggsperioden, anten ved oppgraving og lagring av matjord eller ved transport og anna anleggsaktivitet. Etter at tiltaket er fullført, skal arealet tilbakeførast. Det er ikkje gjort funn av forvaltningsrelevant natur og det er venta at liv vil rekolonisere seg når arbeidet er ferdig.

Bekkeløpa inngår i vassførekomsten Kjødipollen – elver rundt pollen, som har god økologisk tilstand og er vurdert å ha svært høg verdi. Tiltaket kan medføre

risiko for partikkel- og næringsavrenning til bekkane i anleggsfasen. Med føresette avbøtande tiltak, mellom anna buffersoner, kontrollert overvasshandtering og sikring mot flaum og erosjon, er påverknaden vurdert som ubetydeleg, utan venta forringing av vassmiljøet.

Bekkesystemet kan bli utsett for tilførsel av partiklar frå generell anleggsaktivitet, mellomlagring av matjord og enkle materialar, samt eventuell etablering av vollar mot flaum. Det skal derfor etablerast buffersoner mot bekkane, og tiltak for overvasshandtering og erosjonssikring må utformast slik at avrenning til vassdraget blir avgrensa.

Planendringane går ikkje utover areal som alt er regulerte i sjø.

7.4.2 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

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

§ 9: Føre-var-prinsippet

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

§ 10: Økosystemtilnærming og samla belastning

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

§§ 11–12: Kostnadsdekning og miljøforsvarlige teknikker

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

7.4.3 Verknad på økosystemtenester

Endringa av reguleringsplanen for Kjøde næringsområde omfattar utviding av planområdet på land mot nordvest for å sikre areal til mellombels lagring av matjord, i tillegg til tilrettelegging for rassikring og mellombels steinlager. Endringane rører i hovudsak ved forsynande og regulerande økosystemtenester i økosystem på land.

Utvidinga av planområdet inneber at fulldyrka jord som per i dag ligg brakk blir teken i bruk mellombels. Dette medfører midlertidig bortfall av pågåande matproduksjon, men inneber likevel ein mellombels reduksjon i potensialet for

forsynande økosystemtenester knytt til matproduksjon samanlikna med gjeldande reguleringsplan. Jordbruksareala bidreg i tillegg med regulerande økosystemtenester som karbonlagring, infiltrasjon av overvatn og erosjonskontroll, og desse funksjonane kan svekkjast i anleggsperioden som følgje av mellombels arealbruk og handtering av massar. Arealet som er føreslått nytta til mellombels lagring av matjord, er avgrensa av bekkesystem. Endringa kan dermed påverke regulerande økosystemtenester knytt til flaumdemping og naturleg avrenning dersom tiltaket ikkje blir gjennomført med tilstrekkelege avbøtande tiltak. Etter avslutta anleggsfase er det føresett at matjord blir tilbakeført eller omdisponert, slik at økosystemtenestene på sikt kan gjenopprettast. Samla sett inneber endringa av reguleringsplanen for Kjøde næringsområde ei mellombels svekking av forsynande og regulerande økosystemtenester på land samanlikna med gjeldande plan, knytt til jordbruksjord, karbonlagring og vassregulering.

7.5 Massehandtering

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

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

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

Massehandteringa kan samtidig gi negative verknader dersom ho ikkje blir gjennomført med tilstrekkelege avbøtande tiltak. Dette gjeld særleg risiko for partikkelspreiing til bekkesystem, støy og støv i anleggsperioden, trafikkulempar og utfordringar knytte til handtering av forureina massar. For det utvida arealet for mellombels lagring av matjord kjem også omsynet til flaumfare og avrenning inn som viktige tema, sjå kap. 7.11 og kap. 7.12.

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 forventet massevolum, massetypar og disponeringsløyser. 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.

7.6 Trafikkforhold

Dei viktigaste endringane frå tidlegare plan er knytte til auka areal og massedisponering. Det er venta ei justering i fordelinga av trafikk for næringsområda Lesto og Kjøde. Dette kjem av endra føresetnader for korleis det venta talet på tilsette vil fordele seg mellom dei to næringsområda. Endringa gir ein mindre auke i trafikk til/frå Lesto, og ein tilsvarende 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.

Samla sett er det vurdert at planendringane vil gi betre gjennomførbarheit for prosjektet, utan vesentlege negative konsekvensar for trafikkavvikling eller trafikktryggleik.

7.7 Støy

Eventuell tilrettelegging for mellombels steinlager kan føre til at støy frå anleggsaktivitetane breier seg utover eit større område enn tidlegare planlagt. Det er likevel venta at støybelastninga ikkje blir vesentleg auka som følgje av dette, dersom aktivitetsnivået generelt ikkje aukar vesentleg samanlikna med det som tidlegare er planlagt.

Støy frå tipping av stein er kjent for å vere særleg plagsam for naboar som blir råka. Det er difor viktig å ta omsyn til dette og gjennomføre nødvendige tiltak for å redusere belastninga.

Usikkerheita ved tidlege prognosar er stor. Ved reguleringsendringar som ikkje aukar støybelastninga vesentleg, er det vurdert at det er lite føremålstenleg å gjere nye støyberekningar på dette plannivået. Det er likevel viktig at støy frå byggje- og anleggsaktivitetar blir greidd ut meir detaljert i samband med vidare detaljprosjektering og byggesakshandsaming.

7.8 Luftforureining

Varsla endringar knytt til utviding av plangrensa på land mot nordvest, tilrettelegging for rassikring på sjøfylling, mellombels steinlager på sjøfylling og på område sør for fylkesvegen, i tillegg til utviding av plangrensa på land i sør, er ikkje venta å påverke lokal luftkvalitet utover det som allereie er vurdert i tidlegare utgreiingar. Det er heller ikkje 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 føresegn om luftkvalitet i kapittel 2.3 og 2.3.1. Føresegnene gjeld etterleving av føringar og grenseverdiar i retningslinje T-1520, i tillegg til krav om avbøtande tiltak i anleggsfasen. Det blir tilrådd at desse blir vidareførte i endra reguleringsplan.

Som del av måleprogrammet for støv bør det også setjast i verk støvnedfallsmålingar i anleggsfasen, for å dokumentere støvnedfall som følgje av støvande anleggsverksemd.

7.9 Klimagass

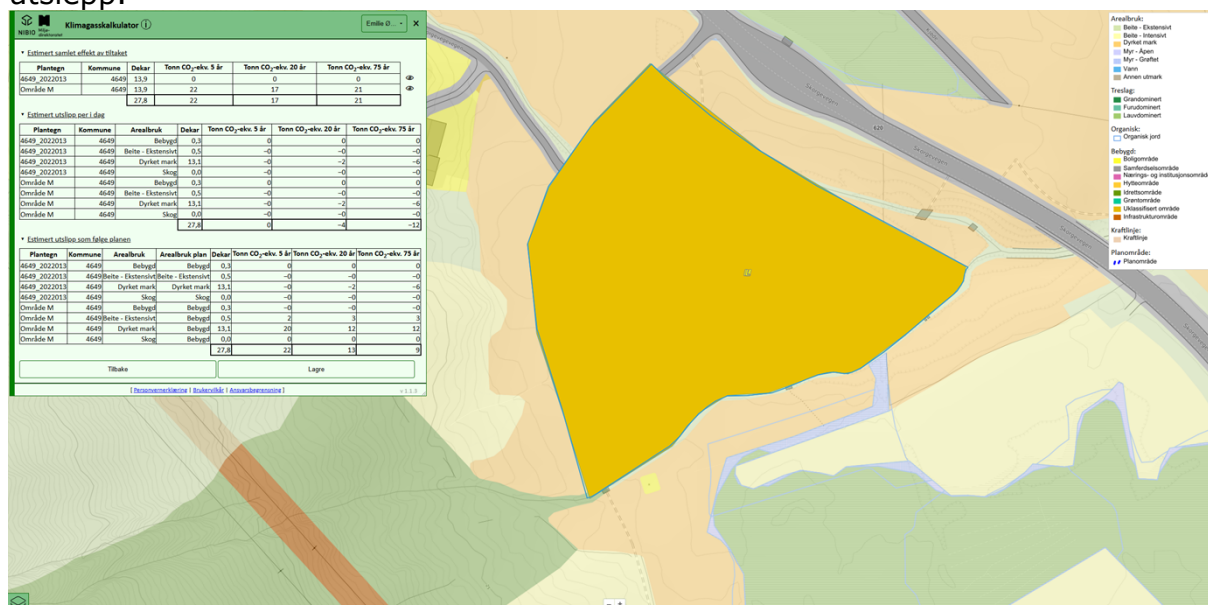
Planendringa inneber endring av planområdet og tilrettelegging for mellombelse masselager. Dette kan påverke klimagassutslepp, primært gjennom arealbruksendringar knytte til utvidinga og utslepp i anleggsfasen frå massehandtering og massetransport.

Planområdet er noko utvida i samband med endringane. Detaljreguleringa for Kjøde næringsområde omfattar konsekvensutgreiing av etablering av næringsområde og oppfylling/deponi på eksisterande myr, skog og dyrka jord¹. Det er gjennomført ei enkel vurdering av klimagassutslepp knytt til arealbruksendring for det nye, utvida arealet. Det er ikkje analysert om, eller korleis, arealbruksendringa påverkar det allereie regulerte området, til dømes påverknad på vasstand i myr. For eventuelle avbøtande tiltak blir det vist til eksisterande detaljregulering.

NIBIO sin klimagasskalkulator for arealbruksendringar er nytta til ei overordna vurdering. Det nye arealet er lagt inn som planfil og er i dag registrert som hovudsakleg dyrka mark, medan det nye reguleringsføreemålet er LNFR. I kalkulatoren blir det ikkje berekna endringar for dette reguleringsføreemålet, på grunn av uvisse kring ny arealtype. Området er difor lagt inn med arealføre mål *1001 Bebyggelse og anlegg*, med bakgrunn i at området skal nyttast til mellombels lagring av matjord.

¹ Planbeskrivelse KU Kjøde 10226405 12 PLAN 006 sluttbehandling 20240918.pdf

Resultata viser at arealbruksendringa har ein samla effekt på om lag 22 tonn CO₂-ekvivalentar over fem år. Resultatet er truleg noko overestimert, sidan det ikkje er kjent kor mykje vegetasjon som blir fjerna, og tiltaket er mellombels. Estimaten gir likevel ein indikasjon på kva ei mellombels påverknad kan gi av utslepp.



Figur 7-1: Utklipp av beregningene i NIBIOs kalkulator

Tabell 7-2: Resultata frå beregningane

Estimert samla effekt av tiltaket tonn CO ₂ -ekv.						
Plantegn	Kommune	Dekar	5 år	20 år	75 år	
Område Kjøde	4649	13,9	22	17	21	

Planendringa legg til rette for auka bruk av mellombelse lokale fyllingar på land og i sjø. Det vil vere noko klimagassutslepp knytt til transport av matjord, massar til steinlager og sikringsvoll ved transport til og frå det mellombelse deponiet, men desse vil vere lågare enn å lagre massane på eit eksternt mellombels deponi som må reknast å liggje lenger unna.

Samla sett vert det lagt til grunn at varsla endringar knytte til utviding av plangrensa medfører noko auka klimagassutslepp frå arealbruk, men det er òg lagt til grunn at klimagassutslepp frå transport vil bli noko redusert, utan at dette er estimert.

7.10 ROS

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

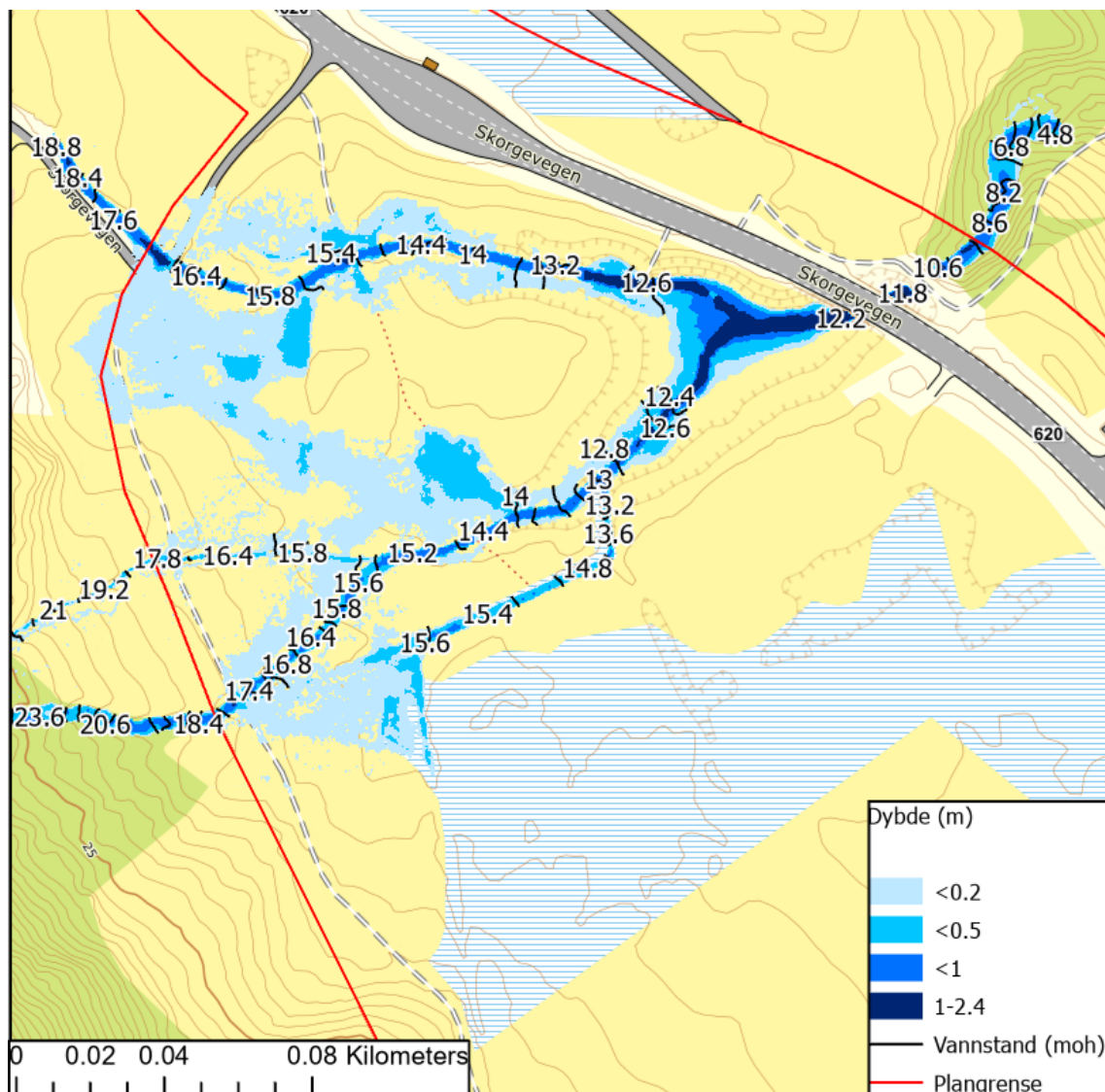
7.11 Jordressursar/landbruk

Planendringa omfattar bruk av eit areal på Kjøde til mellombels lagring av matjord. Terrenget kan hevast, for å hindre at området blir flaumutsett. Matjordlaget skal skavast av og leggjast i rankar, og etter avslutta tiltak skal matjorda tilbakeførast. Det er såleis lagt til grunn at arealet skal førast tilbake til landbruksformål.

Samla sett er planendringa vurdert å gi ein mellombels negativ konsekvens for jordressursane, sidan areal med fulldyrka jord blir teken i bruk i anleggsperioden. Konsekvensen blir likevel avgrensa av at tiltaket er mellombels, at matjorda skal handterast særskilt, og at arealet skal tilbakeførast etter avslutta bruk.

7.12 Vurdering av flaumfare

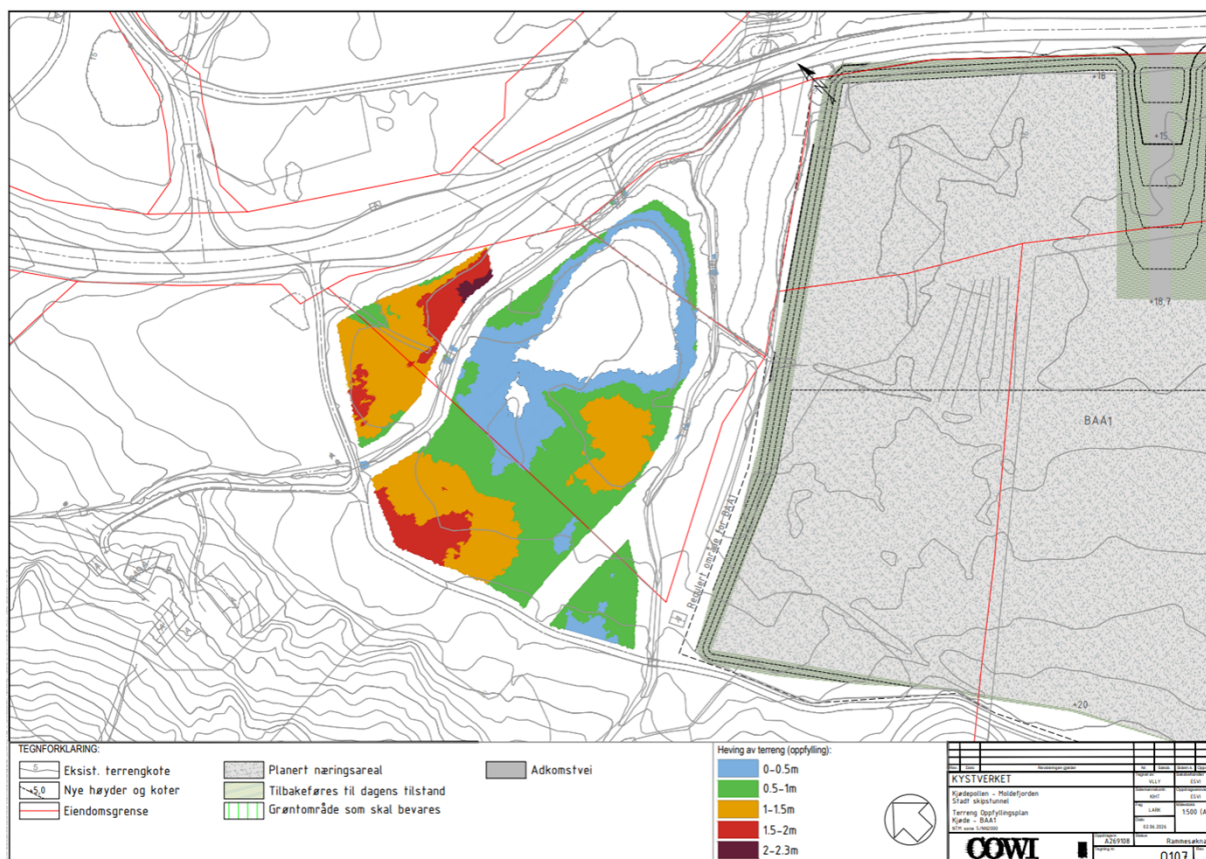
Fordi arealet som er tenkt brukt til mellombels lagring av matjord ligg i eit relativt flatt område med bekker som er markert som aktsemdsområde for flaum, er det gjort ei flaumberekning med modellering (COWI, 2026). Feltet er ikkje oppmålt med tanke på vasshastigheit, men dimensjoner på bruer i området er målt og inkludert i modellen. Flaumsona og vasstand er berekna basert på 20-årsflaum utan klimafaktor, ettersom lagringa er mellombels og i nær framtid. Modellen syner at noko av arealet vert flauma over ved 20-årsflaum (Figur 7-2).



Figur 7-2 Flaumsoneskart 20-årsflaum.

For å sikre at jorda ikkje vert vaska bort og at bekkene vert nedslamma, må rankane leggjast utanfor flaumsona og over dimensjonerande flaumhøgde, og det må etableras buffersoner. Dette reduserer arealet som kan nyttast til mellomlagring av jord og enkle materialer, og andre tiltak er derfor vurderte.

Ein moglegheit er å byggje vollar mot bekkane ved hjelp av overskotsmasser. Ei anna løysing er å heve terrenget. Sistnemnde er modellert og presentert i Figur 7-3. Figuren syner kva areal som må hevast til kva høgd for å ikkje verte råka av flaum. Terrengheving kan også gi eit større areal som kan nyttast til mellomlagring og kan redusere behovet for transport av overskotsmassar ut av planområdet. Jordbruksarealet kan verte sikrare etter tilbakeføring. Merk at overskotsmassanes eigenskapar ikkje er vurderte og at det kan påverke resultatene. Det kan heller ikkje garanterast at det ikkje vil kome større flaumar i perioden.



Figur 7-3 Behovet for terrengheving er vurdert basert på modellering av flaum. Fargene syner tal meter terrenget bør hevast.

Samla sett viser vurderinga at flaumfare avgrensar kor stor del av arealet som kan nyttast til mellomlagring av matjord og enkle matieraler utan tiltak. For å sikre tilstrekkeleg areal og redusere risiko for avrenning og nedslamming av bekkane, er det derfor vurdert avbøtande tiltak som buffersoner, voller og terrengheving. Nærare val av løysing må avklarast i vidare prosjektering.

8 Teknisk infrastruktur

Ingen teknisk infrastruktur vert påverka som ein følgje av reguleringsendringa.

9 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Planendringa fører ikkje til meir økonomiske konsekvensar for kommunen.

10 Konsekvensar for næringsinteresser

Det ligg ikkje føre endringar av gjeldande plan som medfører verken negative konsekvensar for Kjøde næringsområde eller omliggande areal. Planendringa

med midlertidig lagring av matjord er med å auke sjansen for at planen blir gjennomført. Dermed tilfører noko positiv konsekvens for næringsinteressene.

11 Interesse motsetningar

Planendringa inneber ei avveging mellom behovet for ei føremålstenleg gjennomføring av Stad skipstunnelprosjektet og omsynet til jordressursar, natur og vassmiljø.

Den viktigaste interesse motsetninga gjeld bruk av fulldyrka jord til mellombels lagring av matjord. Sjølv om arealet ikkje er i aktiv drift i dag, er det ein jordressurs som blir disponert mellombels til andre formål. Det må også takast omsyn til bekkesystem, avrenning og flaumfare ved bruk av arealet. Samla sett er interesse motsetningane vurderte som avgrensa, og dei kan handterast gjennom avbøtande tiltak og krav til gjennomføring.

11.1 Avveging av verknader

Planendringa for Kjøde næringsområde inneber i hovudsak justeringar innanfor eit allereie regulert og utgreidd område. Endringane er knytte til meir føremålstenleg massehandtering, rassikring på sjøfylling, moglegheit for mellombels steinlager og utviding av areal for mellombels lagring av matjord. Verknadene av endringane må vurderast opp mot behovet for ei praktisk, trygg og ressursmessig god gjennomføring av Stad skipstunnelprosjektet. På den positive sida legg planendringa til rette for meir effektiv lokal handtering av massar, redusert transportbehov og betre ressursutnytting. Dette støttar opp under gjennomføringa av eit nasjonalt viktig infrastrukturprosjekt og kan samtidig gi grunnlag for framtidig næringsutvikling i området. Endringane er i stor grad av mellombels karakter eller knytte til tekniske tilpassingar av gjeldande plan.

På den negative sida medfører planendringa mellombelse ulemper og belastningar, særleg knytte til bruk av fulldyrka jord til lagring av matjord, mogleg påverknad på bekkesystem og vassmiljø, samt risiko for støy, støv, avrenning og lokale ulemper i anleggsperioden. Det er også knytt uvisse til endeleg omfang og praktisk gjennomføring av delar av massehandteringa. Desse verknadene er likevel i hovudsak vurderte som avgrensa og mellombelse, og kan reduserast gjennom avbøtande tiltak, vidare prosjektering og oppfølging i anleggsfasen.

Samla sett er det vurdert at dei positive verknadene av planendringa veg tyngre enn dei negative, føresett at det blir stilt og følgt opp naudsynte krav til miljøforsvarleg gjennomføring, handtering av matjord, omsyn til flaum og avrenning, samt avbøtande tiltak mot støy og støv.

11.2 Konklusjon og tilråding

Planendringa er vurdert å vere ei føremålstenleg og naudsynt justering av gjeldande reguleringsplan for Kjøde næringsområde. Endringane legg betre til rette for gjennomføring av Stad skipstunnelprosjektet, særleg når det gjeld massehandtering, rassikring og mellombelse løysingar i anleggsperioden. Sjølv om planendringa medfører nokre negative verknader, gjeld desse i hovudsak mellombelse forhold i anleggsfasen. Særleg gjeld dette konsekvensar for jordressursar, natur og vassmiljø, samt lokale miljøulemper. Med dei føresetnadene og avbøtande tiltaka som ligg til grunn i planmaterialet, er det vurdert at desse verknadene kan handterast på ein akseptabel måte. På denne bakgrunnen blir det tilrådd at planendringa vert vedteken.

12 Vedlegg

A: Plandokumenter

B: Illustrasjoner/plankart/varslingsgrense

C: Utredninger

D: Andre plandokumenter

A1: A269108-PLAN-NOT006_Reguleringsføresegner - Kjøde næringsområde

B1: A269108-PLAN_Plankart_Kjøde_næringsområde

B2: A269108-PLAN_Varslingsgrense_Kjøde næringsområde

C1: Rapport 95 - Forundersøkelser overvåkning naturmangfold

C2: A05-NOT-YM-00007 Rapport fremmedarter

C3: A05-NOT-YM-00013 Notat sjøfugl og rovfugl

C4: A05-NOT-YM-00009.02_Hydrogeologi

C5: A15-NOT013-Fagrapport Trafikk - Trafikkanalyse og trafiksikkerhet

C6: A05-NOT-YM-000011 - Georadarkartlegging Stad Næringspark - ver2

C7: A15-NOT-YM-00003_Flomberegning Kjøde

C8: A05-NOT-YM-000014_Vannmiljø Kjøde bekker

D1: A269108-PLAN-NOT007 Varslingsbrev

D2: A269108-PLAN-NOT008 Oppstartsmøte referat