



Detaljregulering for Lesto næringsområde – Endring av reguleringsplan i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 første ledd

Høyring og offentlig ettersyn

Bakgrunn for saka

Våren 2021 vedtok Stortinget at Stad skipstunnel skulle byggast. Føremålet med samferdsleprosjektet var å gjere skipstrafikken ved Stadlandet tryggare (Stortinget, 2021). I oktober 2024 vart tre detaljreguleringsplanar knytt til arbeidet med Stad skipstunnel vedtekne. Detaljregulering for Lesto næringsområde er ein av desse tre planane.

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 innleiingsvis å få retta opp nokre mindre justeringar i planen. Justeringane i plankart og planføresegner var så små at dei ikkje vil ha betyding for gjennomføringa av planen og dei blei vurderte til ikkje å få vesentlege verknadar for miljø og samfunn. Difor kunne desse takast som ei mindre endring etter forenkla prosess i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 andre ledd. Planendringa vart vedteken av Stad formannskap som planmynde 12.05.2026.

I prosjekteringa blei det òg identifisert behov for større endringar som ikkje kan takast som 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 Lesto næringsområde med planID 2022014. Det er viktig at denne saksutgreinga vert lesen i lys av saksutgreinga for endring av detaljregulering for Stad skipstunnel.

Kommunedirektøren tilrår at forslag til endring av detaljregulering for Lesto næringsområde kan leggjast ut til høyring og offentlig ettersyn i medhald av Plan- og bygningslova § 12-10.

Saksopplysningar:

Forslagsstillar:

Kystverket, i samarbeid med Stad kommune.

Plankonsulent:

COWI AS.

Formålet med planendringa:

I ny panomtale kap. 1.2 vert det gjort greie for formålet med planendringa:

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

Endringane av reguleringsplanane er skildra i dokumentet *Endringer i de ulike planene for Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde*, utarbeidd av COWI (vedlagt).

Planprosess:

Varsel om oppstart:

For å setje rammene for planendringane i dei tre reguleringsplanane *Stad skipstunnel*, *Lesto næringsområde* og *Kjøde næringsområde*, som samla legg til rette for utbygginga av skipstunnelen, blei det halde oppstartsmøte 13.02.2026.

COWI AS varsla på vegne av Kystverket om oppstart av planrevisjon i medhald av Plan- og bygningslova § 12-14 første ledd. Varslingsbrevet vart sendt til relevante sektorstyresmakter og naboar/grunneigarar som vart direkte påverka av planarbeida den 14.04.2026.

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, Norges Vassdrags- og Energidirektorat (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 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

Stad kommune mottok planforslag 05.06.2026. Plandokumenta er oppdaterte sist 08.07.2026.

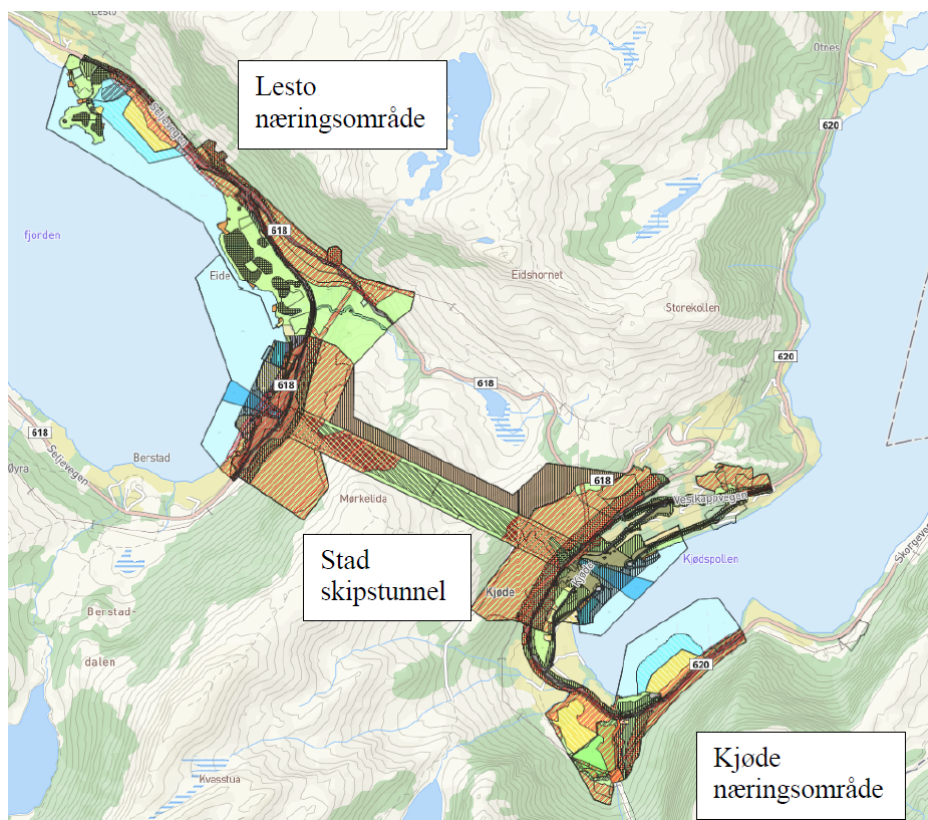
Medverknad:

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. 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.

Det blir gjennomført informasjonsmøte om Stad skipstunnel i Selje den 2.september 2026.

Lokalisering:

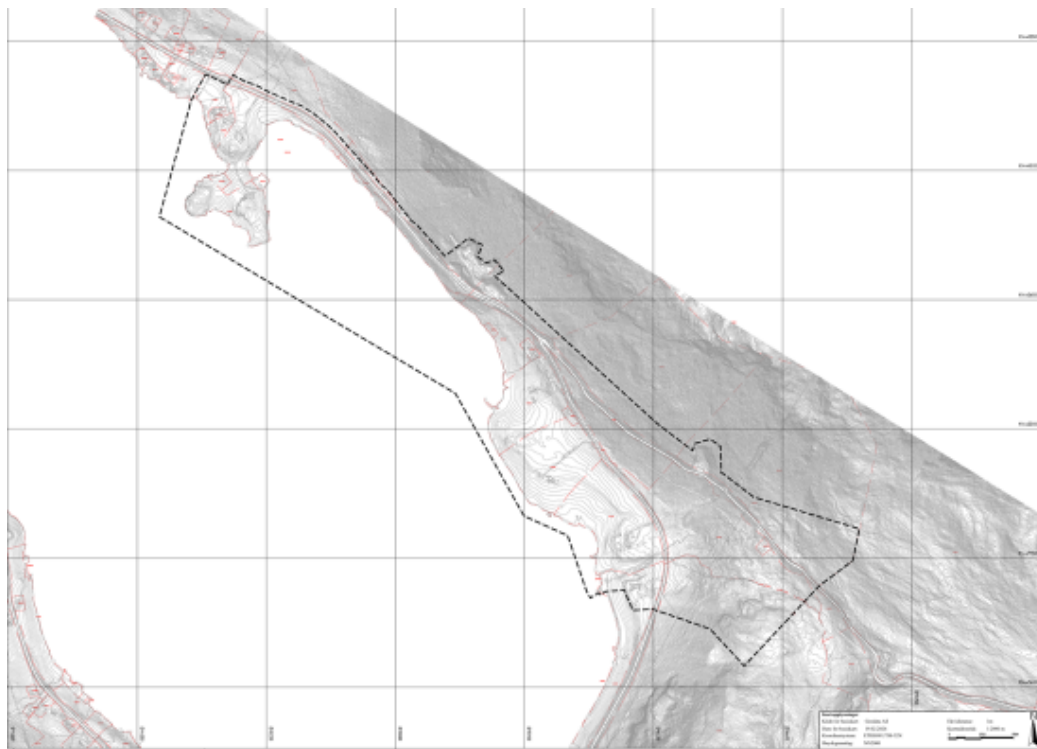
Planområdet ligg i Stad kommune, på den smalaste delen av Stadlandet. Planområdet er lokalisert på nordsida av Moldefjorden i Stad kommune.



Kartutsnitt som viser dei tre planane slik dei gjeld i dag.

Planavgrensing:

Planavgrensinga for planendringa er ikkje endra i høve gjeldande plan for Lesto næringsområde (jf. *Varsel om oppstart av endring av reguleringsplan for Lesto næringsområde, planid 2022014*).



Kartet viser varslingsgrense.

Kunnskapsgrunnlag

Det er gjort greie for kunnskapsgrunnlaget i ny planomtale kap. 3. I kap. 3.2 er det mellom anna skildra korleis statlege planretningslinjer (SPR) for arealbruk og mobilitet er følgt opp:

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

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 tilleggsutgreiingar for å avklare verknadane av dei nye tiltaka som følgjer av planendringane. Dette gjeld mellom anna: supplerande

geotekniske undersøkingar og skredvurderingar for utvida sjøfyllingar, utgreiing av støykonsekvensar av utvida anleggsområde, vurdering av marin natur og marint vassmiljø, 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 friluftfriluftsliv, vurdering av verknader for matjord/landbruk, verknader for strandsona og kulturmiljø og kulturminne (Planomtalen kap. 1.5).

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:

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

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

Det vert vist til denne ROS-analysen og ny planomtale kap. 4.14.

Planrevisjonen omfattar følgjande dokument til høyring og offentlig ettersyn:

Detaljregulering for Lesto næringsområde vart vedteken i sak 24/142 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.

- Planomtale, datert 22.06.2026, versjon 1.0.
- Plankart R1 og R2, datert 09.06.2021.
- Føresegner, datert 22.06.2026

Vedlegg:

- Varsel om oppstart av endring avreguleringsplan for Stad skipstunnel, planid2022010, datert 20.03.2026.
- Kart som viser varslingsgrenser for Lesto næringsområde.
- Merknadar og innspel til oppstartsvarsel–endring av tre detaljreguleringsplanar, datert 20.05.2026.
- Samanstilling av merknadar til oppstartsvarsel.
- Fagrapport marin natur og vannmiljø, datert 19.05.2026. Utarbeidd av COWI.

- Fagrapport geoteknikk, datert 19.06.2026. Utarbeidd av COWI.
- Rapport fremmede arter, datert august 2025. Utarbeidd av COWI.
- Stad skipstunnel – Forundersøkelser for marint overvåkingsprogram i Moldefjorden og Kjødspollen, datert 28.11.2025. Utarbeidd av Biota Naturkompetanse AS.
- Fagrapport trafikk, datert 22.06.2026. Utarbeidd av COWI.
- Oversikt over hekkende rovfugl og sjøfugl ved Stad skipstunnel, datert 27.11.2025. Utarbeidd av COWI.

Skildring av planforslaget

I kap. 5 i ny planomtale vert det gjort greie for planendringane, medan verknadane 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 endringer gjort administrativt***

COWI søkte på vegne av Kystverket om mindre endring av Detaljregulering for Lesto næringsområde med planID 2022014. Bakgrunnen for planendringa:

«Endringene i plankartet og bestemmelsene legger til rette for å reelt kunne gjennomføre alternativ skredsikring og maksimere tilgjengelig areal på BAA1. Videre rydder det bort noen få vilkår som ville vært umulig å gjennomføre på grunn av at kommunens utbygging av Berstad vannverk og utbyggingen av Stad Skipstunnel ikke er i fase. Dette har ingen konsekvenser 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 26/058 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 Lesto næringsområde med planID 2022014 vedteken etter forenkla prosess.

Kommunedirektøren sin kommentar:

Det er gjort greie for planendringa etter forenkla prosess i ny planomtale kap. 5.1.1. Etter kommunedirektøren si vurdering er ikkje forslag til ny planomtale fullt ut dekkande for endringar etter forenkla prosess. Difor må ein i samband med justering av plandokument etter høyring og offentleg ettersyn, også sjå til at alle endringar etter forenkla prosess er innarbeidd i plandokumenta før vedtak. Dette vert skildra nærare i kap. *Behov for justeringar av planforslaget etter offentleg ettersyn – Kjøde næringsområde* under.

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

- **Utviding av BAA1-3**

Det er i samband med prosjekteringa avdekka behov for større deponi av massar. Føremålet med planendringa er å leggje til rette for justeringar i massehandteringa knytt til utbygginga av Stad skipstunnel innanfor Lesto næringsområde. Endringane gjeld i hovudsak å leggje til rette for utvida sjøfylling mot søraust, samt auke nyttbart næringsareal og nødvendige rassikringstiltak. I gjeldande plan har arealformål BAA1-3 ein storleik på totalt 44,86 daa. Planendringa legg opp til å utvide BAA1 med om lag 17,828 daa, og samla storleik for område BAA1-3 vert 62,69 daa (jf. ny planomtale kap. 5.1.3).

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 (jf. ny planomtale kap. 5.2.4).

- **BAA1 – Føresegnsområde #1- Utforming av sikringsvoll**

Sidan område BAA1 vert utvida, er det behov for å forlenge sikringsvoll for skred slik at den dekkjer heile planområde (jf. ny planomtale kap. 1.2.1).

Kommunedirektøren si kommentar:

Endringspunktta for BAA1 vert kommentert samla. *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) (jf. kommunen si saksutgreiing for endring av reguleringsplan for Stad skipstunnel).

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

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

- **Utviding av område avsett til bruk og vern av sjø og vassdrag (6900)**

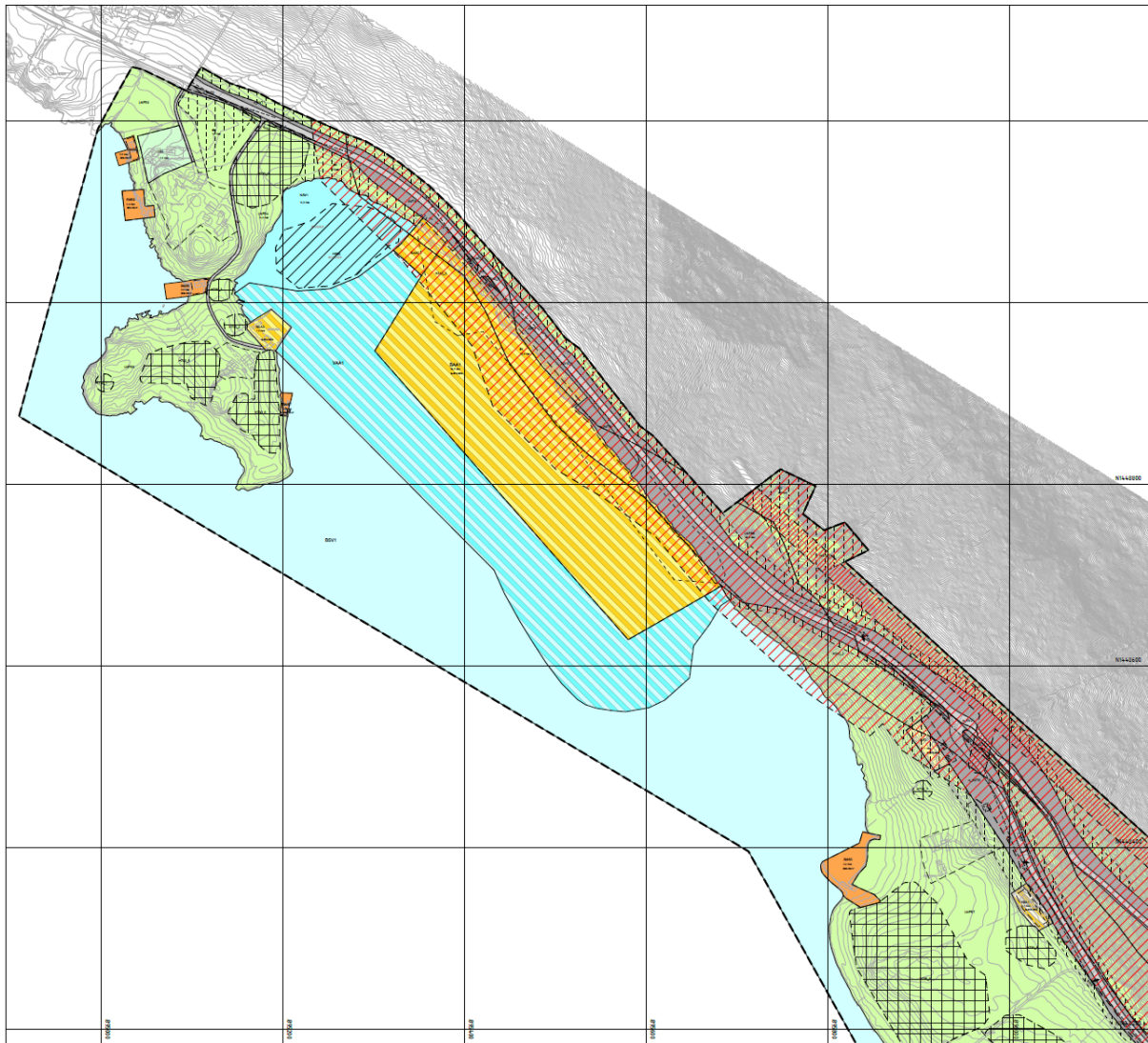
Område i sjø vert utvida med om lag 13,29 daa, frå om lag 42 daa til 55,22 daa.

Kommunedirektøren sin kommentar:

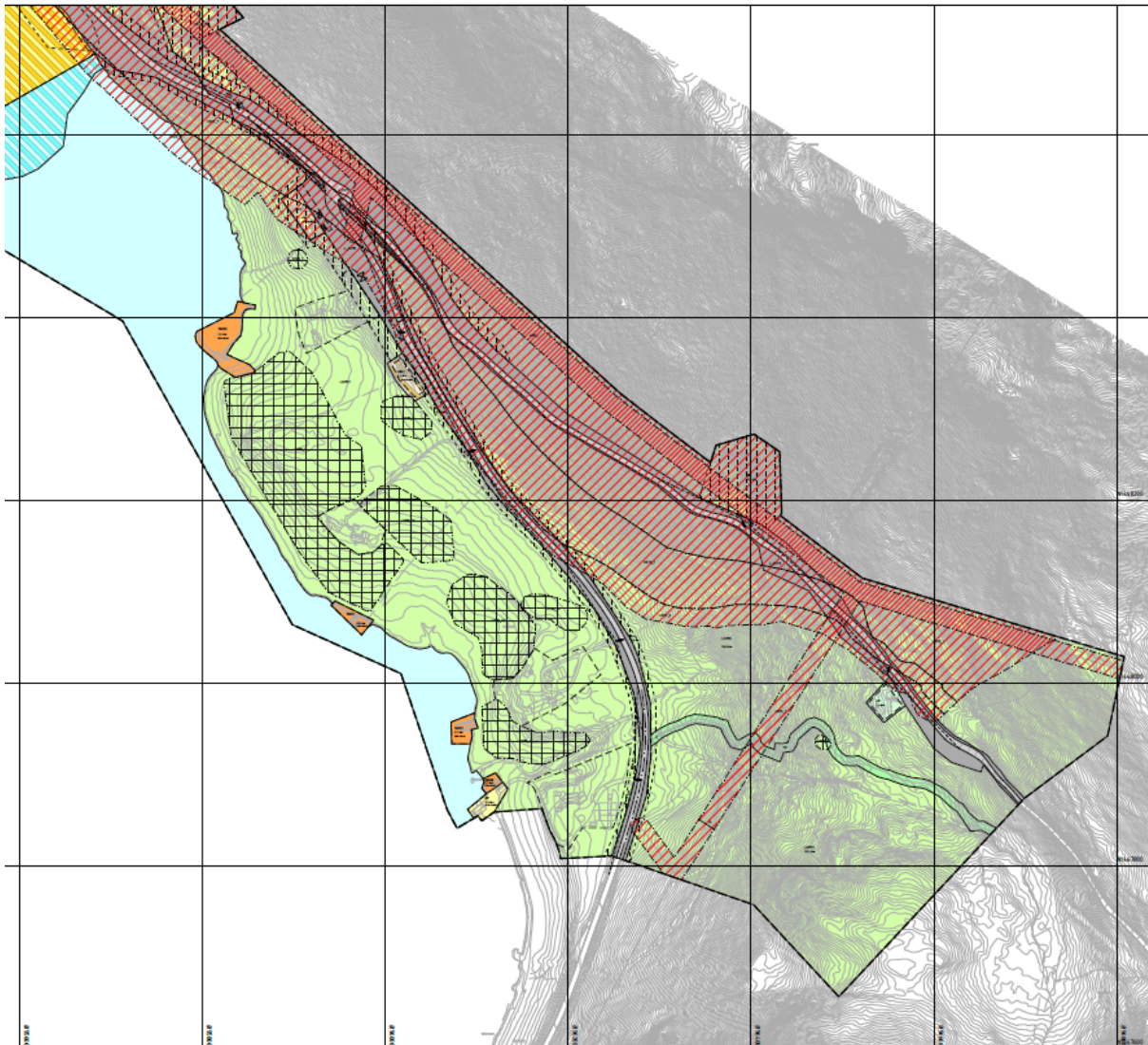
Stad skipstunnel er eit omfattande samferdsleprosjekt og det er naudsynt for framdrifta i anleggsperioden å sikre areal for effektiv og fleksibel massehandtering. Kommunedirektøren har ikkje kommentarar til utvida planavgrensing.

Forslag til nye plankart

Planområdet er delt inn i to plankart, R1 og R2. Forslag til nye plankart er datert 09.06.2026.



Forslag til endra plankart for Lesto næringsområde, R1.



Forslag til endra plankart for Lesto næringsområde, R2.

Behov for justeringar før offentlig ettersyn – Lesto næringsområde

I samband med sakshandsaminga er det avdekt behov for nokre avgrensa justeringar av plankartet før planforslaget vert lagt ut til offentlig ettersyn. Justeringane gjeld i hovudsak oppfølging av vedteken planendring frå mai 2026 og byggjegranser mot sjø og veg.

For Lesto næringsområde gjeld dette særleg to eigedomar som er regulerte til LNF-spreidd utbygging. Plankartet må justerast slik at det samsvarar med gjeldande vedtak og ønskja plassering av byggjegranser.

Gnr. 264 bnr. 3:



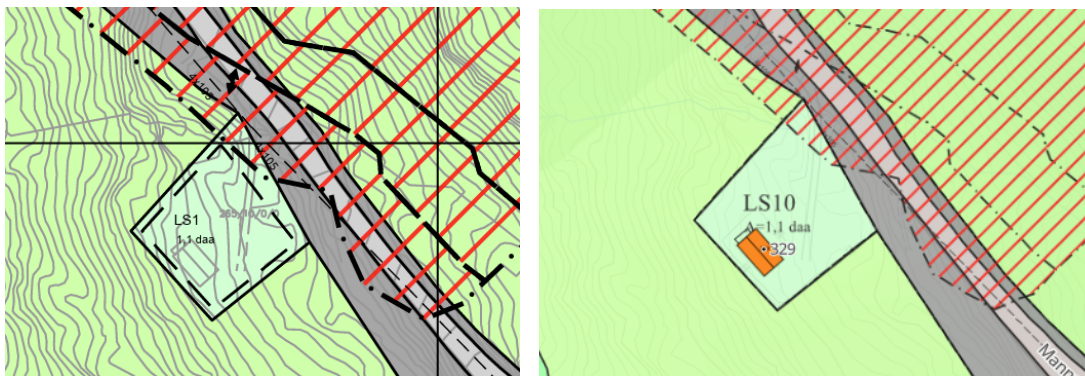
Kartet til venstre viser plankart til høyring og offentlig ettersyn, medan kartet til høgre viser korleis kartet må justerast før vedtak for å vere i samsvar med vedtak om mindre endring etter forenkla prosess.

Plankartet som vert lagt ut til offentlig ettersyn samsvarer ikkje fullt ut med gjeldande plankart etter mindre endring vedteken i mai 2026. Endringa inneber at heile eigedomen skal liggje med same arealføremål. Arealoversikta i planomtalen vert justert i tråd med dette etter høyring.

Byggjegrænse mot sjø og veg vert lagd i føremålsgrænsa, og byggjegrænsa som i dag ligg inne på eigedomen, vert fjerna.

Konklusjon: Etter offentlig ettersyn vert arealet for LNF-spreidd utbygging justert slik at plankartet samsvarar med gjeldande vedtak.

Gnr. 265 bnr. 10:



Eigedomen for LNF-spreidd utbygging, sør i planområdet, ligg i gjeldande plankart (til høgre) med påskrift LS10 og med byggjegrænse i føremålsgrænsa. Dette blei justert frå opphavleg reguleringsplan (til venstre) i samband med den mindre reguleringsendringa etter forenkla prosess i mai 2026. Det er framleis ønskje om at det ikkje skal vere byggjegrænse inne på tomte, men i føremålsgrænsa. Etter uttale frå fylkeskommunen som ønskjer minst 15 m byggjegrænse mot fylkesvegen blir byggjegrænsa for den del av eigedomen som ligg mot fylkesvegen flytta tilbake inn på tomte (tilsvarande slik det var opphavleg). På den måten vert avstandskravet oppretthalde med 15 m.

Påskrifta LS10 vert justert til LS1 då det er opphavleg tekst for arealet.

Konklusjon: Forslag til plankart som er lagt ut til offentlig ettersyn har byggjegrænsa i føremålsgrænsa, men det vert endra etter høyringsperioden slik at byggjegrænse mot

fylkesvegen vert 15 m frå vegmidte. For dei tre andre sidene av tomta blir byggjegransa liggjande i føremålsgrensa. Påskrift LS10 blir tilbakeført til LS1.

I tillegg til justeringane omtalte over vert tekst i kap. 1.4 i planomtalen om tidlegare vedtak for Lesto næringsområde justert slik at tidlegare vedtak frå mindre endring i mai 2026 vert teke med.

Relevante fagtema:

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

Massehandtering:

Det er gjort greie for temaet *Massehandtering* i planomtalen kap. 6.8. Under følgjer eit utdrag:

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

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

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

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

Det er krav om at det skal utarbeidast massehandteringsplan før det blir gitt rammeløyve til tiltak knytte til Stad skipstunnel. Denne planen vil vere sentral for å avklare forventa massevolum, massetypar og disponeringsløyningar. 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.

Luftureining:

Ifølgje ny planomtale kap. 6.9 er det ikkje venta at planendringa skal påverke luftkvaliteten i området, utover det som allereie er vurdert i tidlegare utgreiingar. Det går fram av

planomtalen at ein må ta omsyn til omkringliggande busetnad, og at støy frå byggje- og anleggsaktivitetar blir utgreidd nærare i samband med vidare detaljprosjektering og byggjesakshandsaming.

Støy:

Ifølgje ny planomtale kap. 6.7 vil m.a. utvida fylling mot søraust og mellombels steinlager føre til at støy frå anleggsaktivitetar vil breie seg over eit større område sett i forhold til gjeldande plan. Det er likevel ikkje venta at den totale støybelastninga blir vesentleg auka som følgje av dette som følgje av utviding av næringsområde BAA1.

Klimagassvurdering:

Ifølgje ny planomtale kap. 6.10 kan utvida sjøfyllinga påverke klimagassutsleppa, særleg gjennom utslepp knytte til sjølve utvidinga og til massehandtering og transport i anleggsfasen. Manglande data i tidleg fase gjer det vanskeleg å gjennomføre klimagassberekningar for dette på noverande tidspunkt. Samstundes kan bruk av lokale fyllingar, både permanente og mellombelse, redusere behovet for massetransport til eksterne mottak og dermed redusere direkte klimagassutslepp frå prosjektet.

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

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

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

Grunnforhold:

Det vert gjort greie for grunnforholda i ny planomtale kap. 6.11. Dei geotekniske vurderingane viser at grunnforholda gir tilfredsstillande stabilitet for planlagd utfylling utan behov for omfattande stabiliserande tiltak. Det er likevel identifisert eit lokalt behov for mudring i den inste delen av Lestovika for å sikre tilfredsstillande stabilitet og gode fundamenteringsforhold for fyllinga, jf. fagrapport Geoteknikk – endring av reguleringsplanen for Stad skipstunnel og Lesto næringsområde).

Trafikkforhold:

Ifølgje ny planomtale kap. 6.12 vil det m.a. bli auka tungtrafikk til Lesto i anleggsperioden, men auken er vurdert å vere innanfor tolegrensa til vegnettet. Samla sett vert planendringane vurderte til at prosjektet blir betre gjennomført, utan vesentlege negative konsekvensar for trafikkavvikling eller trafikktryggleik.

Vurdering:

Plankonsulenten COWI har i ny planomtale kap. 6.19 vurdert både kva verknadar sjølve planendringa kan få, og kva samla verknadar utbygginga kan ha for heile planområdet når det også blir teke omsyn til dei delane av gjeldande plan som ikkje vert endra. Ei slik samla

vurdering er viktig fordi planendringa inngår i eit større utbyggingsgrep knytt til Lesto næringsområde og Stad skipstunnel, og fordi fleire av verknadane må sjåast i samanheng på tvers av delområde og tiltak (jf. planomtalen kap. 6.19).

Sjølv planendringa fører i hovudsak til auka inngrep i sjøen gjennom utvida sjøfylling, noko større belastning på marin natur og vassmiljø, i tillegg til auka visuell påverknad på landskap og nærområde. Samstundes legg endringa til rette for betre massehandtering, auka nyttbart næringsareal og betre tryggleik gjennom rassikring. Når ein ser heile planområdet samla, vil utbygginga føre til ei vesentleg omforming frå eit i hovudsak sjø- og strandsoneprega område med spreidd busetnad, landbruk og mindre tekniske inngrep, til eit meir utbygd nærings- og hamneområde med tilhøyrande infrastruktur. Dette gir samla sett positive verknadar for næringsutvikling, ressursutnytting og prosjektgjennomføring, men også negative verknadar for marine naturverdiar, landskapsoppleving og delar av nærmiljøet. Sjølv om dei delane av planen som ikkje vert endra allereie er vedtekne og utgreidde, inngår dei i den samla belastninga og må reknast med i vurderinga av korleis planområdet som heilskap vert påverka (jf. ny planomtale kap. 6.19).

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

Vurdering av naturmangfaldlova:

Det vert gjort greie for forholdet til naturmangfaldlova i ny planomtale kap. 6.4.3:

§ 8: Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget for marin natur og vassmiljø i planforslaget byggjer på reguleringsplanarbeidet, konsekvensutgreiing (Multiconsult, 2024), samla oppsummert fagrapport om marin natur og vassmiljø (COWI, 2026) og faglege vurderingar knytt til løyver etter forureiningslova. Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som tilstrekkeleg for vurdering av planendringa på dette plannivået. For terrestrisk natur byggjer kunnskapsgrunnlaget på tidlegare konsekvens-utgreiingar utarbeidd av Multiconsult i 2024. Utover dette har COWI gjort undersøkingar på fugl og framandartar i 2025.

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

§ 9: Føre-var-prinsippet

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

§ 10: Økosystemtilnærming og samla belastning

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

å avgrense påverknad på sårbare naturtypar og det marine økosystemet. Ved omregulering aukar belastninga.

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

§ 11-12: Kostnadsdekning og miljøforsvarlege teknikkar

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

Kommunedirektøren stiller seg bak vurderinga til plankonsulenten COWI.

Barn og unge sine interesser:

Det går ikkje fram av ny planomtale korleis barn og unge sine interesser er tekne omsyn til i planprosessen. I gjeldande planomtale kap. 4.13 er det skrive følgjande om barn og unge sine interesser:

Nærmeste barneskole, barnehage og idrettsanlegg ligger i Åheim og Selje. Det er skolebuss og vegen i planområdet vurderes ikke å være skoleveg. Det er ikke kjent om området er tilrettelagt for barn og unge, men det kan ikke utelukkes fordi det er flere boliger med nærhet til sjø som kan brukes til lek. Det er ikke universelt tilrettelagt i planområdet.

Kommunedirektøren vurderer at gjeldande planomtale kap. 4.13 framleis er dekkande.

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 Lesto næringsområde 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 Lesto næringsområde 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.