

Stad skipstunnel, reguleringsplan

Planprogram

Høringsutkast

2015-08-24 Oppdragsnr.: 5151928



02	24.08.2015	Mindre språklege opprettingar			
01	01.07.2015	Justert etter innspel frå Selje kommune	OySko	MaMie	MaMie
00	19.06.2015	Forslag planprogram	OySko	AsAal	MaMie
Rev.	Dato:	Omtale	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeida av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrer Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som framgår i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

Innhald

<u>1</u>	<u>INNLEIING</u>	<u>4</u>	5.1	KOSTNADAR	17
1.1	FORMÅL MED PLANPROGRAMMET	5	5.2	LANDSKAP	17
1.2	PLANOMRÅDET	5	5.3	NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV	19
1.3	PLAN-NIVÅ	6	5.4	NATURMANGFALD	19
<u>2</u>	<u>RAMMER FOR PLANARBEIDET</u>	<u>7</u>	5.5	KULTURMINNE	20
2.1	NASJONALE FØRINGAR	7	5.6	NATURRESSURSAR	21
2.2	REGIONALE FØRINGAR	7	5.7	FORUREINING	22
2.3	KOMMUNALE PLANAR	8	5.8	RISIKO OG SÅRBARHEIT	23
<u>3</u>	<u>MÅL</u>	<u>10</u>	<u>6</u>	<u>METODE OG UTGREIINGSBEHOV</u>	<u>24</u>
<u>4</u>	<u>TILTAKET</u>	<u>13</u>	6.1	INNLEIING	24
4.1	TEKNISK FORPROSJEKT	14	6.2	SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE	25
4.2	ALTERNATIV SOM SKAL UTGREIAST	14	6.3	ANDRE KONSEKVENSA	27
<u>5</u>	<u>PROBLEMSTILLINGAR</u>	<u>17</u>	6.4	BEHOV FOR UTGREIINGAR	28
			<u>7</u>	<u>PROSESS OG MEDVERKNAD</u>	<u>30</u>
			7.1	ORGANISERING AV ARBEIDET	30
			7.2	OPPLEGG FOR MEDVERKNAD	31
			7.3	FRAMDRIFT OG VEGEN VIDARE	31

1 Innleiing

Bakgrunnen for prosjektet er dei spesielle seglingstilhøva rundt Stad. Ein kombinasjon av havstraumar og undersjøisk topografi skaper krevjande seglingstilhøve med høge bølger. Det fører mellom anna til at fartøy venter i staden for å passere Stad ved dårlege vêrtilhøve. Risikoen for ulykker er òg høgare enn på andre kyststrekningar.

Kystverket har i brev datert 18.02.2015 fått i oppdrag frå Samferdselsdepartementet å utarbeide forprosjekt, reguleringsplan og konsekvensutgreiing (KU) for Stad skipstunnel.

Tunnelen er planlagt gjennom Stadlandet mellom Moldefjorden og Kjødepollen. Ein skipstunnel her er blitt utgreidd i fleire omgangar både på 1990- og 2000-talet. Prosjektet har vore igjennom ei konseptvalutgreiing (KVU) i 2010 med påfølgjande kvalitetssikring (KS1) i 2012. Utgreiinga hadde to ulike alternativ for Stad skipstunnel, liten og stor tunnel. Det er vedtatt å gå vidare med det store tunnelalternativet, dimensjonert for at fartøy tilsvarande Hurtigrutas skip MS Midnatsol kan segle gjennom tunnelen.



Figur 1: Oversiktskart

Det er få tiltak som kan gjerast for å betre situasjonen for skipsfarten langs eksisterande farlei. KVV-rapporten peiker på auka beredskap for slepebåtar og ei endring av farleia for skip over 5000 brt. Ei endring av farleia som inneber at slike skip må segle lenger unna kysten er allereie vedteken. For mindre skip som godsfarty, fiskebåtar, passasjer-/turistbåtar og fritidsbåtar er det vurdert at ein tunnel gjennom Stadlandet vil vere det mest tenlege tiltaket.

Tidlegare utgreiingar i 2001 og 2007 har vurdert ulike trasear for skipstunnelen og konkludert med at den einaste aktuelle traseen er mellom Moldefjorden og Kjødepollen, heilt inst på den smalaste delen av Stadhalvøya. Denne 1,7 km lange tunnelen vart regulert med lite tunneltverrsnitt i 2004.

1.1 FORMÅL MED PLANPROGRAMMET

Det ligg føre reguleringsplan for Stad skipstunnel, vedteken av kommunestyret i Selje 16.12.2004 sak PS 092/04. Planen regulerer eit lite tunneltverrsnitt. Det er no vedtatt å gå vidare med det store tunneltverrsnittet, noko som gjer at det er krav om ny plan.

Det skal utarbeidast reguleringsplan etter § 12-1 i Plan- og bygningslova (pbl.). Som eit ledd i varsling av oppstart av reguleringsarbeidet skal det utarbeidast planprogram jf. pbl § 4-1. Reguleringsplanen er av eit slikt omfang at den krev konsekvensutgreiing (KU) jf. § 2-e i forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter pbl. Kravet om KU er fastsett i vedlegg I i omtalte forskrift, underpunkt 21, planar som alltid skal konsekvensutgreiast.

KU FORSKRIFTA:

Vedlegg I. planar som alltid skal konsekvensutgreiast:

21. Nyetablering av farleder, havner og havneanlegg, der skip på over 1 350 tonn kan seile og anløpe.

Planprogrammet sitt formål er, gjennom ein demokratisk prosess med høyring og offentlig ettersyn, å gjere greie for formålet med planarbeidet, kva prosess planarbeidet skal gjennom og opplegget for medverknad. Planprogrammet skal vidare fastsette mål for planarbeidet og vurdere kva utgreiingar som er naudsynt for at tiltaket sin verknad for miljø og samfunn vert tilstrekkeleg kjent.

Planprogrammet blir utarbeidd av tiltakshavar Kystverket, med Selje kommune som planeigar.

1.2 PLANOMRÅDET

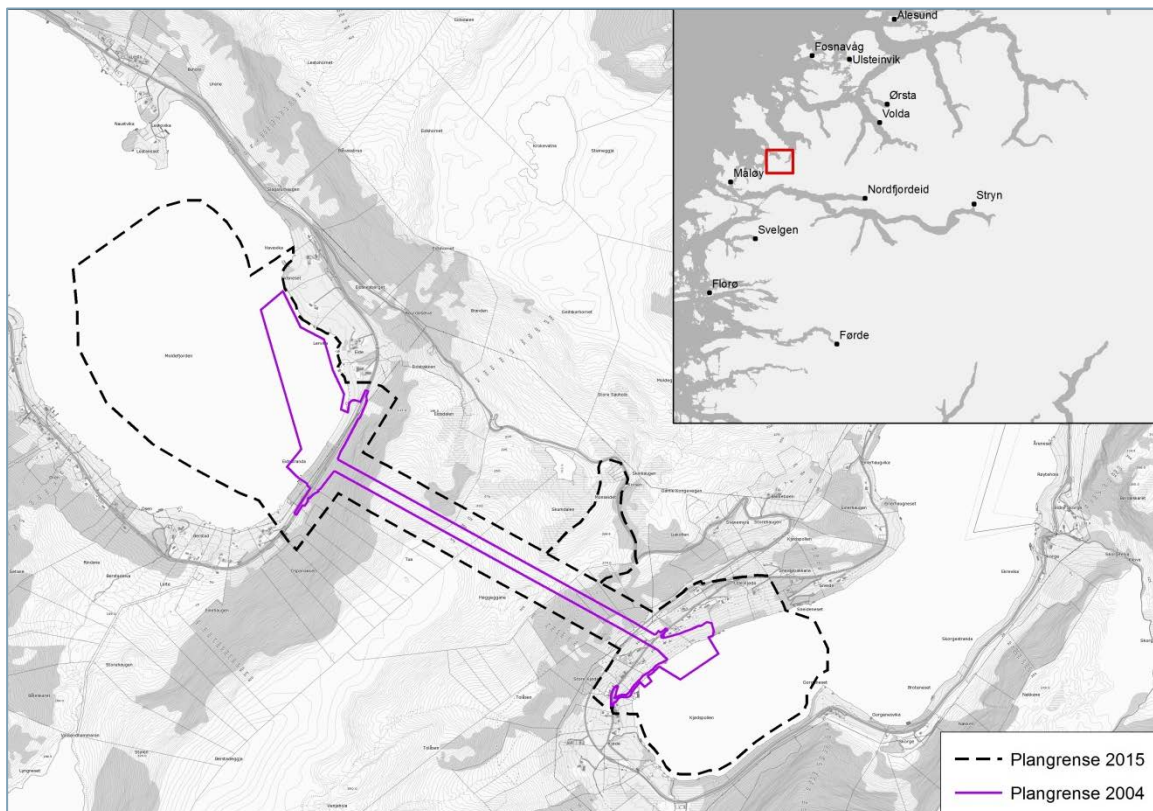
Planområdet ligg i Selje kommune på den smalaste delen av Stadlandet. Planområdet omfattar sjølv traseen for Skipstunnelen, landareal ved tunnelmunningane på Eidsstranda, Litle Kjøde, Teigen og Store Kjøde, samt sjøareal inst i Moldefjorden og Kjødepollen.

Eigedomar som inngår i planområdet: gnr 2 bnr 1 og 5, gnr 3 bnr 1 og 2, gnr 4 bnr 2 og 3, gnr 65 bnr 1, gnr 66 bnr 4 og 7 med fleire.

For å vurdere ventilasjonskanal med anleggsveg, inngår også eit areal i/sør for Skumdalen: gnr 6 bnr 1 med fleire.

Reguleringsplanen for Stad skipstunnel frå desember 2004, tok utgangspunkt i eit mindre tunneltverrsnitt. Større tverrsnitt på tunnel, omlegging av vegar, støttefunksjonar og krav til kvalitet i utforming av anlegget krev eit større planområde.

Plangrensa er sett slik at den også omfattar eventuelt massedeponi i sjø på kvar side av tunnelen, og areal for tilkomstvegar, anleggsvegar, midlertidige riggområde og eventuell ventilasjonssjakt med anleggsveg. Plangrensa er romsleg slik at ein har høve til å vurdere alternativ og velje dei beste løysingane. Under utarbeidinga av planen kan plangrensa verte redusert slik at berre område som vert omfatta av tiltaket ligg innanfor planområdet.



Figur 2: Plangrense er vist med svart stipla linje. Avgrensing av vedteken plan frå 2004 er vist med lilla linje.

1.3 PLAN-NIVÅ

Det skal utarbeidast ein områdereguleringsplan etter § 12-2 i pbl. Prosjektet har vore gjennom konseptvalutgreiing (KVU) og KS1 prosess som er eit krav for prosjekt der statlege midlar skal utgjere hovuddelen av finansieringa. Denne prosessen har vurdert tekniske løysingar og ulike alternativ. Difor treng ein ikkje avklaring av dette prosjektet på kommunedelplan-nivå, noko som ofte er vanleg for store samferdsleprosjekt.

2 Rammer for planarbeidet

2.1 NASJONALE FØRINGAR

Nasjonal transportplan

Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014–2023 (NTP) vart lagt fram 12. april 2013, og handsama i Stortinget 18. juni 2013. Det er sett av 1 mrd. kroner til Stad skipstunnel i andre del av planperioden. Prosjektet kan dermed starte opp i siste seksårsperiode.

Regjeringa skal her gå vidare med prosjektet Stad skipstunnel i en KS2-fase. Regjeringa leggjer til grunn at en KS2-prosess (Kvalitetssikringsprosess 2) tar utgangspunkt i det «store» tunnelalternativet, då dette er vurdert å ha størst nyttepotensial. I KS1-rapporten er det vist til at driftskonseptet er viktig både av omsyn til tryggleiken ved bruk av tunnelen, og av omsyn til den totale økonomien i prosjektet. Kvalitetssikrar tilrår difor at driftskonseptet vert utgreia nærmare. Andre tilrådingar er fleire geologiske undersøkingar, fastsetting av prosjektspesifikke mål og krav, og etablering av ein gevinstrealiseringsplan.

Nasjonale forventingar til regional og kommunalplanlegging T-14973

Dokumentet er ein kongeleg resolusjon der regjeringa samanfattar kva område planmyndigheitene skal ha særleg fokus på ved planlegging for ei berekraftig utvikling. Det er delt i seks område:

- Klima og energi
- By og tettstadsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

2.2 REGIONALE FØRINGAR

Fylkesplan for Sogn og Fjordane 2005-2008, forlenga til 2012, seier at god infrastruktur er eit av grunnlaga for å sikre vekst slik at fylket når målet om å oppretthalde folketal og busetnadsmønster. Realisering av Stad skipstunnel er ei prioritert oppgåve i utvikling av infrastrukturen.

Ei balansert utvikling mellom bruk og vern er eit grunnleggande tema i fylkesplanen. Planen listar opp seks sentrale berekrafttema som er ei sjekklisse for å vurdere kva innverknad eit tiltak har: livskvalitet, lokal ureining, ressursforvaltning, biologisk mangfald, energi / klima og berekraftig produksjon / forbruk.

Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014-2023, Analysar og utfordringar viser til NTP for omtale av farleiproblematikken i fylket, og listar opp Stad skipstunnel som eit av farleistiltaka.

2.3 KOMMUNALE PLANAR

2.3.1 Arealdelen i kommuneplanen

Arealdelen i kommuneplanen (KPA) er frå 1995. Skipstunnelen ligg ikkje inne i denne planen. Planen er under revisjon og planprogram til arealdelen var på høyring med merknadsfrist 31.05.2015. Målet er å ha ferdig planframlegg i løpet av hausten 2015.

Samfunnsdelen til kommuneplanen var på høyring samtidig med planprogrammet for KPA. Samfunnsdelen gjev føringar for KPA. Om skipstunnelen står det at KPA skal ha fokus på arealbehov for Stad skipstunnel, og på plassering av tunnelmassar for framtidsretta utvikling av Selje.

I KPA vil ein setje av trasé for skipstunnelen, markere ny farlei til skipstunnelen og setje av areal for venteområde utanfor tunnelen.

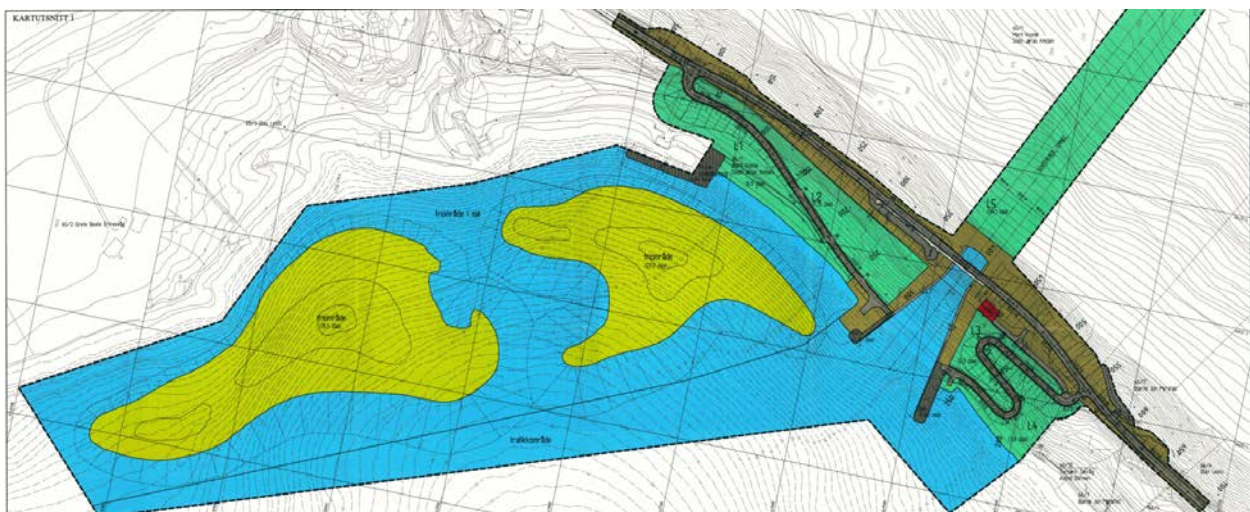
Eit sentralt tema i KPA vert korleis ein kan nytte massar frå skipstunnelen til å etablere nye byggeområde for ei framtidsretta utvikling. Det er kommuneplanen som legg til rette for ny arealbruk basert på tunnelmassane. Reguleringsplanen skal omtale problemstillinga, men ikkje regulere byggeområde ander stadar i kommunen.

Revisjon av arealdelen pågår og reguleringsarbeidet vil til dels gå parallelt med kommuneplanarbeidet. Innspel til ny arealbruk i /nær planområdet for Stad skipstunnel skal handsamast i kommuneplanen.

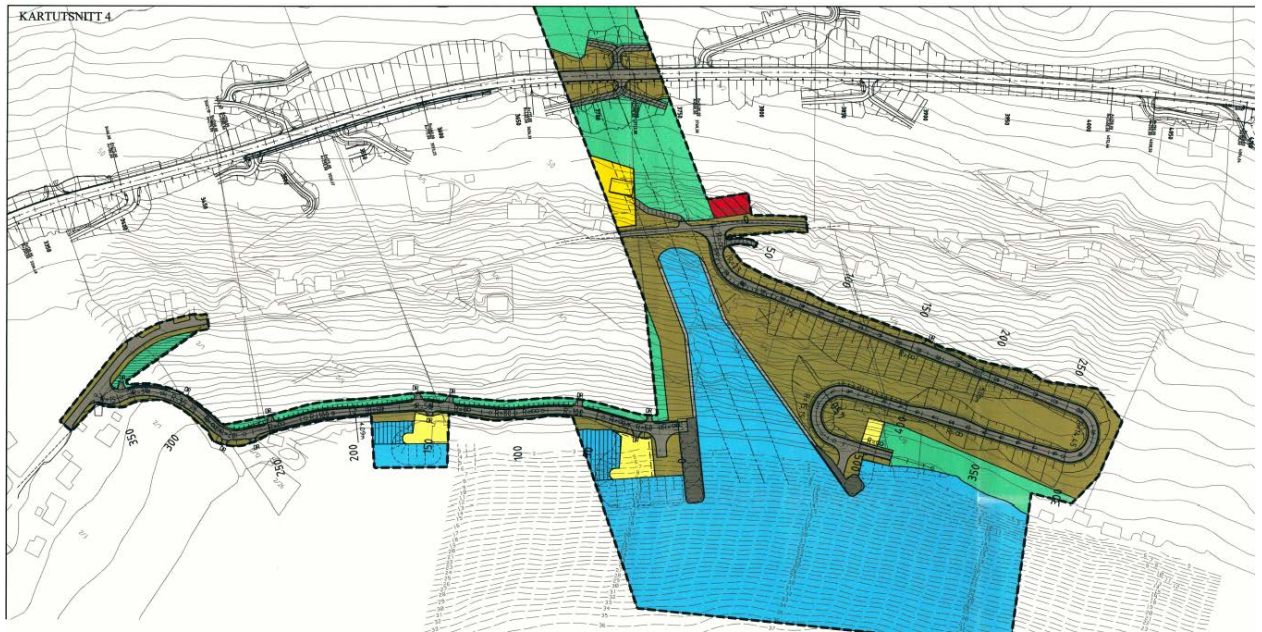
2.3.2 Reguleringsplanar

Planområdet er omfatta av følgjande reguleringsplanar:

Reguleringsplan for Stad skipstunnel, vedtaksdato 16.12.2004, sak PS 092/04
Regulerer tunnel med lite tverrsnitt, tilførselsvegar og massedeponi i form av to øyar i Moldefjorden.



Figur 3: Stad skipstunnel reguleringsplan 2004 for Moldefjorden



Figur 4: Stad skipstunnel reguleringskart 2004 for Kjødepollen.

3 Mål

I KVV prosessen har det vore gjennomført eit omfattande arbeid med å fastsetje mål for prosjektet. Desse måla vart revidert og omarbeidd i forarbeida til forprosjektet som no startar opp. Måla omhandlar Stad skipstunnel si rolle i det overordna transportsystemet. Dette planprogrammet formulerer mål basert på dei overordna måla, som er relevante for reguleringsarbeidet. Dei prosjektspesifikke måla skal nyttast i konsekvensutgreiinga og vurderinga av eventuelle alternativ for å sikre best moglege løysingar for tiltaket.

3.1.1 Overordna mål

Målstrukturen i forarbeida til forprosjektfasen er inndelt som følgjer:

- Samfunnsmål - Prosjektets hovudmål
- Effektmål - Mål knytt til skipstrafikken (brukarane) sine behov for skipstunnelen som farlei
- Resultatmål - Resultatmåla er knytt til gjennomføringa av prosjektet

Samfunns-, og effektmåla er uendra for reguleringsplanen. Prosjektspesifikke mål er spissa mot relevante problemstillingar for reguleringsplanen og KU, og er formulert i kapittel 3.1.2.

Tabell 1: Målstruktur frå forarbeida til forprosjektet

Samfunnsmål	
God fremkommelighet, sikkerhet og effektivitet for sjøtransport forbi Stad	
Effektmål	
M1.	Skipstrafikken skal passere Stad i henhold til planlagte tider der de oppsatte avgangstider overholdes.
M2.	Det skal ikke være ventetid av betydning ved passering av Stad. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gjelder ventetid grunnet værforhold ✓ Gjelder ventetid på signal for gjennompassering utenfor tunnelen
M3.	Regularitet for skipstrafikken forbi Stad skal ikke være lavere enn ved annen skipstrafikk langs norskekysten.
M4.	Antall skipsulykker og alvorlige hendelser ved Stad skal ikke være høyere enn det som er gjennomsnittet for norskekysten. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gjelder både for skipsleia så vel som inne i tunnelen
M5.	Verdiforringelse av gods og levende fisk ved passering av Stad skal ikke være høyere enn ved annen kysttrafikk langs norskekysten.
M6.	Det skal være stabil og effektiv trafikkavvikling gjennom tunnelen. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dette innebærer god flyt, lite kø og konflikt med andre fartøyer og uhindret trafikk.

M7. Skipstunnelen skal av brukerne oppleves som enkel og intuitiv å bruke.

M8. Det skal være tilstrekkelig kapasitet til å håndtere forventet vekst i trafikken forbi Stad frem til 2030.

Resultatmål

1. HMS: Prosjektet skal gjennomføres uten skade for helse og miljø. H-verdi skal være lik null.

2. Kostnad: Prosjektet skal gjennomføres med kostnad og styringsrammer som gitt i KS1-rapport. P50 er lik 2,0 milliarder 2011-kroner eksklusive mva.

3. Tid: Prosjektet skal ferdigstilles for ordinær drift innen maksimalt 5 år etter byggestart.

4. Kvalitet: Minimumskrav til prosjektet er angitt i Overordnet kravdokument. Eventuelle prioriteringer knyttet til kvalitet må være innenfor disse minimumskrava.

3.1.2 Mål for reguleringsplanen

Mål som skal nyttast i konsekvensutgreiinga for å vurdere ulike tiltak og alternative løysingar med omsyn på måloppnåing, bør vere formulert etter prinsippa for *smarte* mål, sjå rammetekst.

Måla er forankra i tidlegare planar og utgreiingar, særleg krava som er formulert i kapittel 5 i *Konseptvalgutredning Stad skipstunnel, Kystverket 22.des. 2010*. Måla er også forankra i andre statlege, regionale og kommunale dokument som legg føringar for planlegginga i området.

Måla retter seg mot ulike målgrupper: Brukarane, miljøet og samfunnet. Måla har lik prioritet. Medverknadsprosessar eller ny kunnskap kan føre til trong for å endre i målstrukturen når planarbeidet tek til.

Mål skal vere
«smarte»:

Spesifisert

Målbart

Akseptert

Realistisk

Tidsrelatert

Tabell 2: Prosjektspesifikke mål

Mål	Grunngjeving
PM1: Skipstunnelen skal vere enkel og intuitiv å bruke.	Stad skipstunnel kan få mange ulike brukargrupper. Det er viktig at tunnelen kjennest trygg for alle båtførarar.
PM2: Stad skipstunnell med tilhøyrande anlegg, skal utformast med omsyn på god estetikk og respekt for det eksisterande landskapsbilete. Anlegget bør få ein tydeleg estetisk profil.	Stad skipstunnel vil vere eit stort inngrep i eit heilskapleg landskapsområde. I tillegg bør Stad skipstunnel vere eit anlegg som bidreg positivt til staden sin identitet. Tiltaket kan i seg sjølve verte ein attraksjon.
PM3: Reguleringsplanen skal sikre tiltak som reduserer risiko for akutt ureining i drifts- og anleggsfasen.	Både Kjødepollen og Moldefjorden kan vere sårbare for utslepp frå farty eller andre tiltak etter planen. Tiltak som lokal oljevernberedskap, styrking av lokalt brannvern etc. bør omtalast i planen. Og areal for tilkomst og funksjonar må sikrast.
PM4: Allmenn tilgjenge til strandsona, friluftsområde og anna grøntstruktur skal ivaretakast.	Det er viktig at skipstunnelen i minst mogleg grad reduserer høve til friluftsliv og rekreasjon. Området kan få auka bruk som følgje av skipstunnelen. Reguleringsplanen bør sikre viktige grøntstrukturar i området.
PM5: Massehandtering kan skje mest mogleg rasjonelt med minst mogleg negative konsekvensar for miljø og samfunn.	Bygging av Stad skipstunnel vil generere eit svært stort masseoverskot. Det vil vere trong for å regulere areal for mellombels og/eller permanent deponi for massar. Det er viktig at dette vert gjort slik at miljø og samfunn ikkje vert varig belasta.
PM6: Transportsystemet i planområdet må vere trafiksikkert og attraktivt, og ha tilstrekkeleg kapasitet for alle brukargrupper.	Stad skipstunnel kan bidra til auka trafikk. Det er viktig at vegsystemet kan handtere ei slik utvikling.

4 Tiltaket

Reguleringsplanen omfattar Stad skipstunnel med tilførselsvegar, naudsynt omlegging av eksisterande vegar både på Eidsstranda og på Kjøde, samt styringskaiar på begge sider av tunnelen.

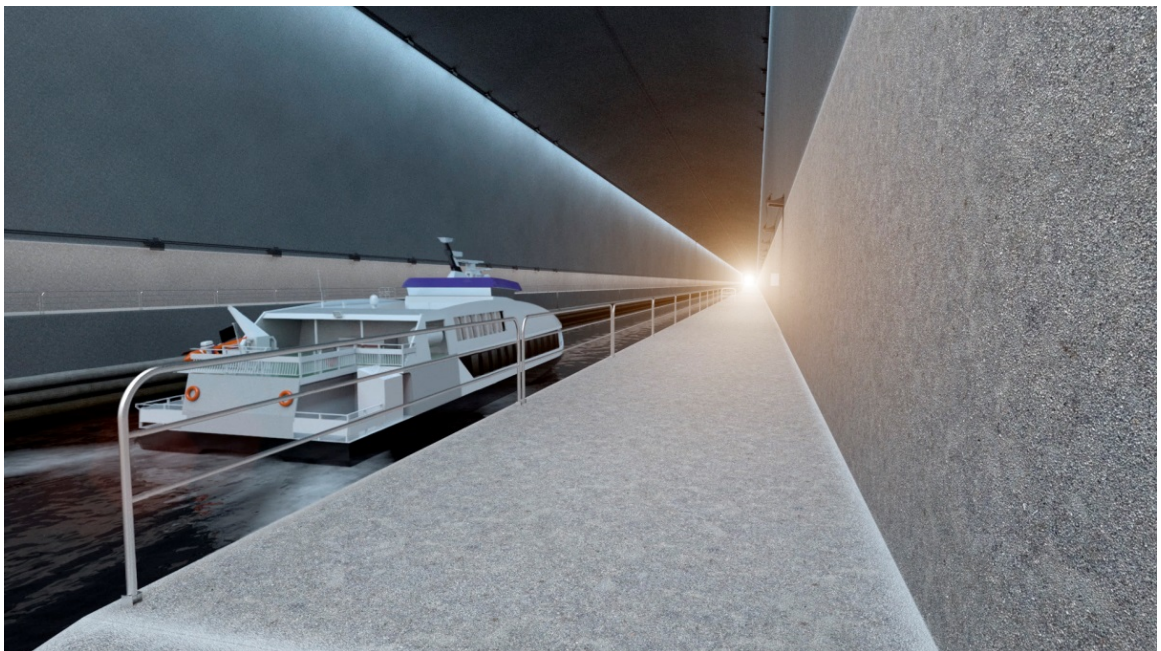
I tillegg skal det regulerast riggområde, anleggsvegar og permanente/midlertidige massedeponi. Planen vil også regulere arealbruk i sjø innanfor planområdet.

Dimensjonar Stad skipstunnel:

- Lengde 1,7 km
- Høgde 33 m
- Breidde 26,5 m
- Djupne 12 m
- Styringskaiar 150 m, ein i Moldefjorden og ein i Kjødepollen

Dimensjonerande fartøy:

- Høgde 29,5 m
- Breidde 21,5 m
- Djupne 8 m



Figur 5: Illustrasjon av skipstunnelen

Planprogrammet legg opp til at traseen og dimensjonen for sjøve tunnelen ligg fast. Ein skal i reguleringsarbeidet plassere støttefunksjonar som eventuelle rømmingstunnelar, nye vegar og vegomleggingar, samt massehandtering, rigg- og anleggsområde og eventuelle andre tiltak som er naudsynte for prosjektet.

Andre tiltak i farleia

Stad skipstunnel er ei utbetring av farleia forbi Stad, ref. hovudmålet i kapittel 3. I tillegg til sjøve tunnelen omfattar prosjektet tiltak utanfor det som inngår i reguleringsplanen. Farleia skal merkast og Saltastraumen skal utdjupast ned til kote – 14. Desse tiltaka og andre tiltak knytt til drifta av anlegget er ikkje ein del av reguleringsplanen med KU.

4.1 TEKNISK FORPROSJEKT

Parallelt med utarbeiding av reguleringsplan vil Kystverket få utarbeidd eit teknisk forprosjekt for Stad skipstunnel. For å sikre framdrift og best moglege løysingar er det viktig at dei to prosessane har god utveksling av relevant kunnskap seg imellom. Reguleringsplanen legg premissar for utforming av anlegget. Likeeins vil dei tekniske løysingane i forprosjektet gje innspel til reguleringsarbeidet. Det vil difor vere rasjonelt med ei parallellkøyring av desse prosessane.

4.2 ALTERNATIV SOM SKAL UTGREIAST

4.2.1 Innleiing

Dette planprogrammet legg til grunn at det ikkje skal vurderast alternative trasear for skipstunnelen. Trasé og tverrsnitt for tunnelløpet er fastsett gjennom KVV prosessen og andre prosessar.

Alternativvurderingar i planarbeidet omhandlar i hovudsak massehandtering og ulike måtar å drive tunnelen. Alternative løysingar for arealbehov, plassering og utforming av desse vil inngå som ein del av det innleiande planarbeidet.

Det er seks problemstillingar som per no særleg kan verte gjenstand for alternativvurderingar.

- Servicetunnel og riggområde
- Massehandtering
- Omlegging og nyetableringa av vegar
- Branntryggleik/rømmingsinstallasjonar knytt til tunnelen
- Ventilasjonssjakter
- Arealbruk på land

Fleire element kan komme til som følgje av medverknad og ny kunnskap i prosjektet.

Eit strukturert opplegg for alternativvurderingar vil sikre at dei beste løysingane i prosjektet vert lagt til grunn for reguleringsplanen. Ein bør tidleg gjennomføre rasjonelle prosessar med relevant medverknad for å etablere ulike alternative heilskaplege løysingar.

Om ein i denne fasen av planlegginga får fram så mange ulike alternative løysingar at ein full KU av alle alternativa ikkje er tenleg, bør det gjennomførast ein silingsprosess der ein gjer ei enkel konsekvensvurdering og vurdering av måloppnåing. Det er ikkje grunnlag i planprogramfasen å fastsette silingskriterium for denne prosessen. Det må gjerast i starten av sjøve reguleringsarbeidet.

4.2.2 Servicetunnel og riggområde

Ein kan drive tunnelen frå ei side eller frå begge sider, med eller utan ein servicetunnel parallelt med skipstunnelen. Planen skal vurdere plassering av service- /anleggstunnel med tilførselsvegar ved begge tunnelportalane. I tilknytning til servicetunnelen skal planen vurdere omfang av areal til riggområde. I planarbeidet vil ein også vurdere om ein slik servicetunnel kan inngå som ein del av eventuelle rømningsinstallasjonar knytt til tunnelen jfr. kapittel 4.2.5.

4.2.3 Massehandtering

Det skal takast ut 3 mill. m³ faste fjellmassar eller ca. 8 mill. tonn sprengt fjell. Ein liten del av tunnelmassane vil verte nytta til å etablere støttekai mm ved tunnelmunningane. Resten av massane må transporterast vekk til andre anlegg eller deponerast i nærområdet. Bygging av tunnelen vert mest rasjonell om tunnel vert driven frå begge sider. Det vil i så fall vere behov for massehandtering / deponi i begge fjordane.

Tre prinsipielt ulike alternativ for massehandtering skal vurderast:

1. Borttransport av alle tunnelmassane
2. Midlertidige massedeponi
3. Permanente massedeponi i Moldefjorden og/eller Kjødipollen

Alternativ 1 – borttransport av alle tunnelmassane

Alle massane vert lasta på lekter og transporterte til fyllingar for nye byggeområde / tiltak. Kommunane Selje, Vågsøy og Vanylven har sett i gang prosessar for å avklare bruk av massane.

Det vil vere behov å etablere anleggsområde utanfor tunnelmunningane for mellomlagring av stein og etablering av midlertidige kaiar for utskipping. Plassering og omfang av desse vert vurdert som ein del av planprosessen.

Alternativ 2 – midlertidige massedeponi

Bruk av massane i tilstøytane kommunar krev planavklaringar og løyve. Om ikkje alle dei permanente utfyllingsområda er klare til å ta i mot massane etter kvart som tunnelen vert driven, er det naudsynt med midlertidige massedeponi ved skipstunnelen.

I gjeldande plan er det regulert to kunstige holmar ved Eidsstranda i Moldefjorden. Desse har kapasitet til å ta unna om lag halvparten av tunnelmassane. Holmane kan fungere som midlertidige deponi, der kommunen tek ut stein etter behov. I Kjødipollen er det ikkje regulert massedeponi i gjeldande plan.

Eit midlertidig deponi kan også leggjast under vassflata, slik at det ikkje er synleg, og gravast opp etter behov.

Plassering og omfang av midlertidige deponi vert vurdert som ein del av planprosessen.

Alternativ 3 – permanent massedeponi

Tunnelmassane kan dumpast på fjordbotn. Fyller ein opptil ca kote -30 innanfor tersklane både i Moldefjorden og Kjødepollen vil det gje plass til alle tunnelmassane.

Eit alternativ til å dumpe massane på botn av Moldefjorden er å etablere nytt land på fyllingar. I gjeldande plan var dei regulerte holmane tenkt som permanent massedeponi som skulle gjerast om til friområde når anlegget var ferdig. Kjødepollen er trongare og ein ser ikkje for seg eit omfattande permanent synleg massedeponi her.

4.2.4 Omlegging av og nyetablering av vegar

Bygging av Stad skipstunnel inneber ei omlegging av eksisterande fv 618 langs Moldefjorden. I tillegg vert den gjennomgåande kommunale vegen mellom Store Kjøde og Litle Kjøde påverka/broten. Fv 620 forbi Kjøde vert ikkje direkte råka av tiltaket. Særleg på Kjødesida av planområdet vil det vere ei utfordring å legge om vegar og etablere eit nytt system som tek omsyn til tilkomst og trafikktryggleik. Ei utfordring her er å minimere barriereeffekten av Stad skipstunnel.

I tillegg til omlegging av vegar er det trong for å etablere vegtilkomst til tunnelanlegget. Både permanente vegar til tennlen og støttefunksjonar som kaiar etc. og midlertidige anleggsvegar knytt til bygging og massehandtering.

Planen skal sikre eit attraktivt lokalt transportsystem. Statens vegvesen sine handbøker og vegnormalar skal leggst til grunn for utforming av nytt vegnett.

4.2.5 Branntryggleik / rømming

Branntryggleik vil vere eit tema i teknisk forprosjekt. Det kan vere aktuelt å regulere separat rømmingstunnel på ei eller begge sider av skipstunnelen, eller sikre rømmingsrom der ein kan opphalde seg inntil redningsmannskap kan hjelpe med evakuering.

4.2.6 Ventilasjonssjakter

Avhengig av driftsform kan det bli etablert ei eller fleire vertikale ventilasjonssjakter i anleggsfasen. I så fall treng ein midlertidig anleggsveg for å frakte borerigg. Eventuell plassering av sjakt(er) og anleggsveg vil verte vurdert som ein del av planarbeidet.

4.2.7 Arealbruk på land

Planen omhandlar i utgangspunktet berre Stad skipstunnel med naudsynte tiltak i tilstøytane areal. I planarbeidet vil det verte vurdert om det skal regulerast annan arealbruk på tilstøytande landareal. Døme på det kan vere etterbruk av riggområdet, der areal vert gjort om til naustområde el.l når anlegget er ferdig.

5 Problemstillingar

5.1 KOSTNADAR

Som eit ledd i KVV prosessen vart det i 2010 gjennomført ein nytte/kost analyse mellom anna basert på kostnadsanslag for investeringskostnader frå 2007¹.

Det er behov for eit nytt kostnadsanslag. Arbeidet med teknisk forprosjekt saman med reguleringsplanen vil danne grunnlag for kostnadsanslag for tiltaket. Krav til byggtkniske løysingar er endra sidan 2007 og fleire detaljar kring tiltaket er kjende. Det er gjort endringar i metodikken for kostnadsanalysar for prosjekt som krev store statlege investeringar. Desse endringane er formulert i gjeldande nasjonal transportplan (NTP 2014-2025) og NOU 2012:16.

Ny kunnskap i form av ein sikrare og oppdatert kostnadskalkyle, gjer at det er trong for å revidere nytte/kost analysen for Stad skipstunnel som ein del av konsekvensutgreinga.

5.2 LANDSKAP

I nasjonalt referansesystem for landskap² ligg Kjøddepollen innanfor landskapsregion 21, *Ytre fjordbygder på Vestlandet*, medan Moldefjorden ligg i region 20 *Kystbygdene på Vestlandet*.

Hovudinndelinga etter landskapstypar indikerer at landskapet har ulik karakter ved dei to påhogga til tunnelen. På Moldefjord-sida har eit noko vidare og meir ope landskapsrom enn i Kjøddepollen.

Botnen i begge påhoggsområda er prega av skogkledde lier opp mot lynghei/snaufjell mot toppane. Ved Moldefjorden bryt to dalføre, Berstaddalen og Mannseidet opp hovudforma noko.

Både Moldefjorden og Kjøddepollen er prega av tradisjonell grendestruktur som er typisk for området, med bustader og landbruksbygg i eit band med dyrka mark og innmarksbeite mellom fylkesvegen og fjorden.

Stad skipstunnel er eit omfattande anlegg som vil påverke landskapet. Landskapstilpassing vil vere ei sentral problemstilling i planarbeidet. Både utforminga av sjølve tunnelen, utforming av vegar, støttefuksjonar, anleggsvegar og massehandtering er tema som må vurderast i forhold til landskapsbilete.

¹ SINTEF

² Puschmann: Nasjonalt referansesystem for landskap, NIJOS (skog og landskap) (2005)



Figur 6: Moldefjorden med Eidsstranda



Figur 7: Kjøde og Kjødepollen

5.3 NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

Bygging av Stad skipstunnel inneber eit stort inngrep ved begge tunnelpåhogga. Særleg kan tiltaket skape ein barriere i eit samanhengande nærmiljø langs Kjøddepollen. Ved Moldefjorden er påhogget plassert meir i utkanten av eksisterande bustader.

Problemstillingane for friluftslivet er primært knytt til at tiltaket inneber inngrep i strandsona og grøntområde i grendene.

Reguleringsplanen skal søkje å redusere dei negative verknadane for nærmiljøet og friluftslivet gjennom gode løysingar for tilkomst på tvers av tunnelpåhogga og fokus på å sikre ålmenta si tilgjenge til strandsona så langt som råd.

Moldefjorden og fjellområda mellom Moldefjorden og Kjøddepollen er definert som lokalt viktige friluftsområde i FRIDA³

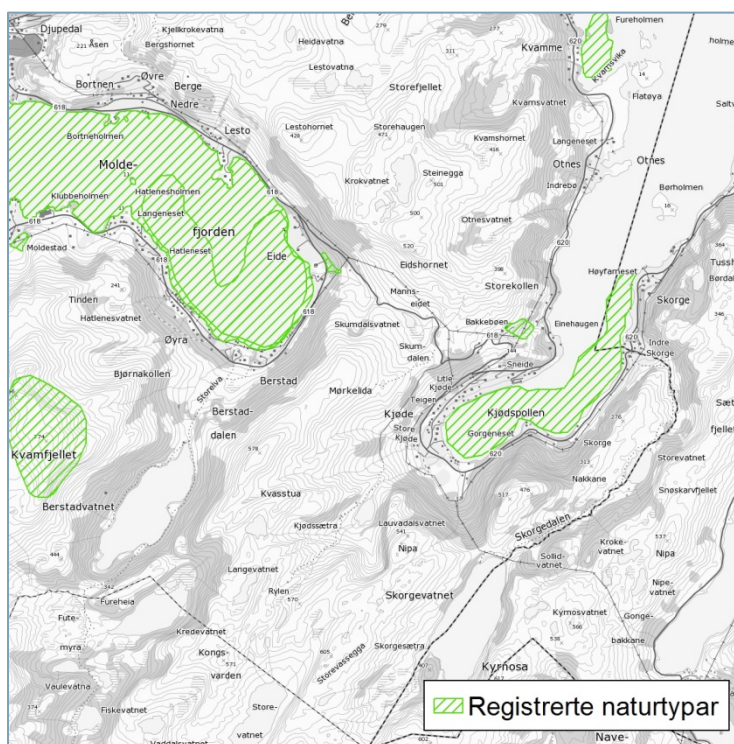
5.4 NATURMANGFALD

Tiltaket kan ha verknad på naturmangfaldet både på land og i sjøen. Både i anleggsperioden og etter at tunnelen er i sett drift.

Selje kommune kartla det biologiske mangfaldet i 2002. Denne utgreiinga har ikkje avdekka viktige naturtypar på land i planområdet, men peiker på at det framleis er stor trong for meir kunnskap. I sjøen er det registrert tre viktige naturtypar. I Kjøddepollen og Moldefjorden er store delar av fjordbotnen registrert som israndavsetning, Moldefjorden er og vurdert som ein viktig tidevasstraum.

I planen må det vurderast kva verknader tiltaket vil ha for naturmangfaldet. Der tiltaket kan ha negative verknader for naturmangfaldet skal KU tilrå avbøtande eller kompensierende tiltak.

Stad skipstunnel kan ha konsekvensar som endra straumtilhøve i fjordane og smitte av algeførekomstar mellom fjordane. I planomtalen for gjeldande plan er det til dømes peika på at ein i Moldefjorden kan oppleve høgare konsentrasjon av giftige algar enn i Kjøddepollen. Tunnelen sin konsekvens for marint biologisk mangfald må vurderast. Samanblanding i vassmassane i



Figur 8: Registrerte naturtypar

³ Fylkesmannen i Sogn og Fjordane si regionale kartlegging av viktige friluftsområde, www.fylkesatlas.no

Moldefjorden kan og vere problematiske ettersom botnvatnet i fjorden kan vere giftig grunna oksygenmangel og moglege førekomstar av H₂S.

I anleggsfasen kan endringar i grunnvassnivået i området over tunnelen skape utfordringar.

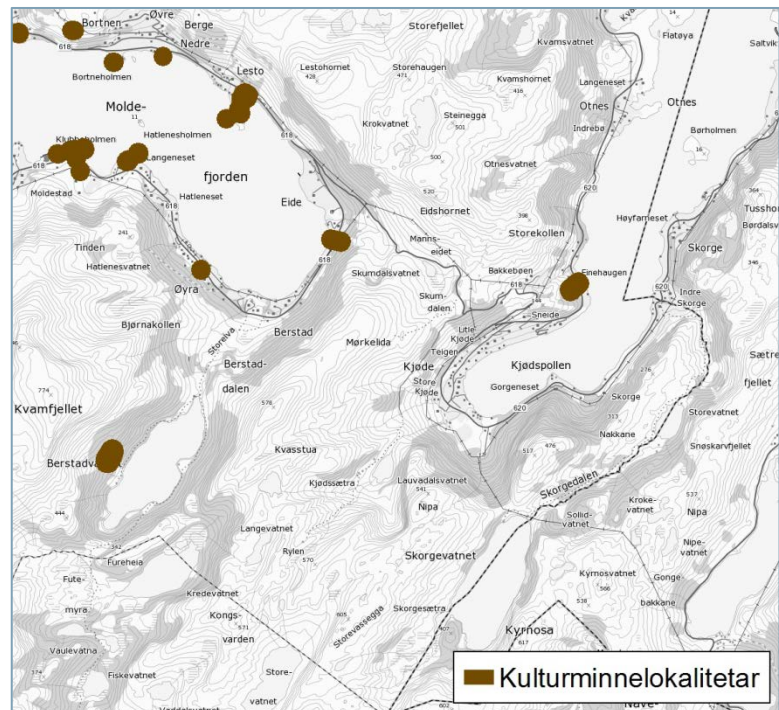
Tunnelmassar er i utgangspunktet klassifisert som reine, men dei kan likevel innehalde flyktige nitrogenforbindingar, plastfiberrestar og anna ureinheiter. Behov for tiltak som reduserer eventuelle konsekvensar for marint naturmiljø må vurderast i KU og spelast inn mot Ytre miljøplan for anleggsfasen.

Dersom det er fare for skade på naturmangfaldet må meir kunnskap innhentast dersom det er mogleg, eller så vil føre-var prinsippet i § 9 i lov om naturmangfald verte lagt større vekt på.

5.5 KULTURMINNE

I samband med gjeldande reguleringsplan for Stad skips-tunnel vart det gjennomført kulturminneregistrering både i sjøen og på land. Det vart ikkje påvist automatisk freda kulturminne eller marine kulturminne. Registreringa påviste kulturminne frå nyare tid, mellom anna tufter, båtopptrekk, kaiar og bakkemurar. Desse er omtalt i planomtalen i gjeldande plan.

Planområdet og innhaldet i planen er endra i høve gjeldande plan. Det kan difor vere trong for nye registreringar i samband med arbeidet med ny reguleringsplan i området. Dette gjeld registreringar både på land og i sjøen.



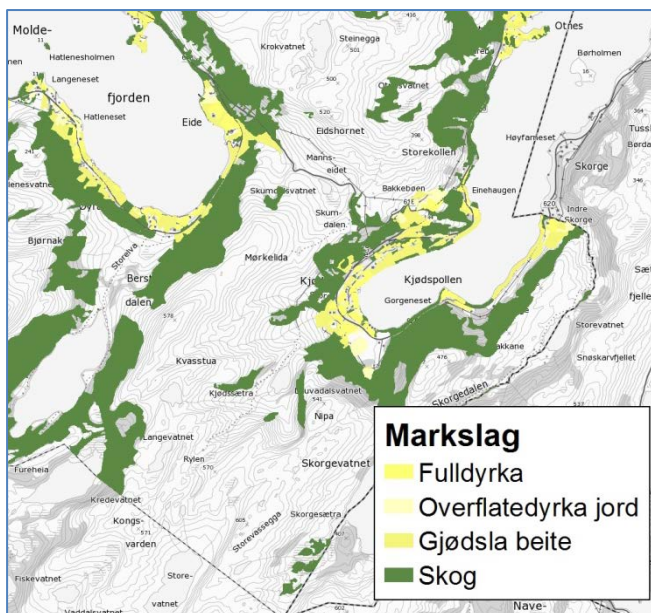
Figur 9: Registrerte kulturminne

5.6 NATURRESSURSAR

I planområdet er det ressursar knytt til landbruk, skogbruk, fiske og masseutvinning. I tillegg er det ressursar knytt til jakt.

Landbruk

I Kjødepollen er mykje av arealet som ligg lågare enn ca kote 50 fulldyrka eller nytta som innmarksbeite. I Moldefjorden er det den same strukturen, men i eit mindre omfang. Høgare opp i terrenget er det eit belte med skogressursar, med til dels svært høg bonitet på begge sider av snaufjellet. Mykje av dette er lauvskog, men det er òg felt med gran særleg på Kjøde-sida som er mindre brattlendt enn Eidsstranda.



Figur 10: Landbruksressursar



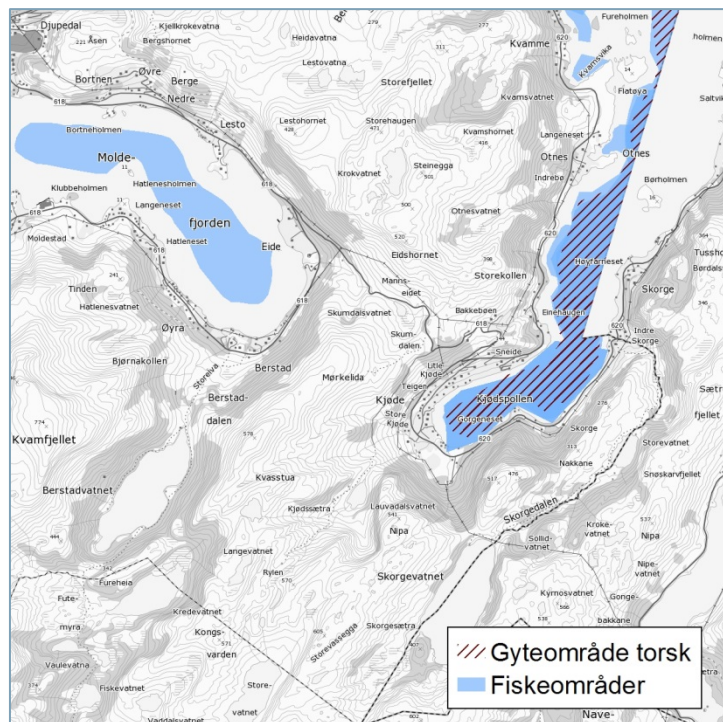
Figur 11: Eidsstranda, landbruksareal i området for tunnelanlegget.

Fiske

Fiskeridirektoratet har registrert fleire areal med interesse for fiskeriverksemd i området, særleg i Kjøddepollen. Her er det registrert gyteområde for torsk og fiskeområde for aktive og passive reiskap. Det er i tillegg eit område avsett til låssetting ved Skorge som ligg like utanfor planområdet. I Moldefjorden er det berre fiskeområde for aktive reiskap som er registrert hjå Fiskeridirektoratet.

Mineralressursar

Når det gjeld mineralressursar er det registrert grusressursar ved Store Kjøde innanfor planområdet og ved Berstad ved Moldefjorden. Langs fv.618 ovanfor Eide er det eit ressursområde for pukk. Her er det og eit pukkverk i drift. Det er elles ikkje registrert mineralressursar i området. Status for lausmasse-ressursane bør kartleggast i planarbeidet.



Figur 12: Fiskeriressursar (Kystnære fiskeridata)

Problemstillingane knytt til naturressursar er i hovudsak retta mot landbruk og fiskeriressursar. Planarbeidet må klargjere eventuelle konsekvensar for temaet og peike på moglege avbøtande tiltak om nødvendig.

5.7 FORUREINING

Stad skipstunnel vil leie mykje skipstrafikk med til dels store farty inn i eit område som i dag har liten skipstrafikk. Ein må i planprogrammet avdekke i kva grad tiltaket vil føre til miljøkonsekvensar som overskrider grenseverdiane i ulike forskrifter og rettleiarar. Dette gjeld særleg støy- og luftforureining, men og utfordringar knytt til lysbruk. Utslepp av kloakk, ballastvatn eller anna kan og få store konsekvensar for miljøet. Utslepp som følgje av uønskte hendingar vurderast i ROS-analysen.

Luftkvalitet

Lokal luftkvalitet for planområdet skal utgreiast i tråd med T-1520: *Retningsline for handsaming av luftkvalitet i arealplanlegging*. Konsekvensen av tiltaket i høve lokal luftkvalitet for nærmiljø og friluftsliv vurderast. Problemstillingane kring luftforureining er i hovudsak knytt til anleggsfasen.

Støy

Det skal utarbeidast støysonekart og eventuell trong for tiltak skal vurderast. Både nye og eksisterande støysimuleringar vil leggst til grunn i planarbeidet. Fysiske tiltak på bygg og eigedom for å redusere støybelastning skal kalkulerast inn i kostnadsanslaget, medan støyverknad i viktige uteområde for nærmiljø og friluftsliv vurderast som ikkje-prisette konsekvensar i tråd med handbok V712, jf kapittel 6.

Vassinntrenging

Dersom geologiske undersøkingar avdekkjer at bergtilhøva er slik at det er fare for vassinntrenging, kan bruk av injeksjon av tetningsstoff verte naudsynt. Kostnadane med det vert inkludert i anslaget.

Ytre miljø (YM) plan

Tiltak som kjem fram av konsekvensutgreiinga skal først vidare til ein YM plan. Særleg støy og luftforureining samt utfordringar med potensielt ureine tunnelmassar er aktuelt. Tiltak og trong for fysisk kartlegging som kjem fram i den innleiande planfasen vert ført vidare til YM-planen der desse kan planleggjast i takt med utvikla av prosjektet.

5.8 RISIKO OG SÅRBARHEIT

I tråd med § 4-3 i pbl skal det utarbeidast ein risiko- og sårbaranalyse (ROS) for reguleringsplanen. Analysen skal utarbeidast i tråd med DSB sin rettleiar *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging - kartlegging av risiko og sårbarheit* (2011).

Basert på rettleiaren skal ein gjennomføre ein analyse etter følgjande steg:

1. Omtale av analyseobjektet
2. Kartlegging av aktuelle farar
 - Nytte relevante sjekklister for å sikre at alle faremoment vert vurdert
 - Vurdere i kva grad farane er relevante for tiltaka i reguleringsplanen og eventuelt formulere relevante uønskete hendingar.
3. Vurdering av risiko
 - Vurdere sannsyn og konsekvens for dei definerte uønskete hendingane
 - Vurdere risiko for liv og helse, ytre miljø og materielle verdiar opp mot akseptkriterium for risiko tilpassa arealplanar
4. Konklusjon
 - Gjennomgå det totale risikobilete og foreslå risikoreduserande tiltak der det er naudsynt.

Det er utført risikoanalysar i KVVU prosessen for tilhøve som gjeld skipstrafikk i Stad skipstunnel. I forundersøkingane til forprosjektfasen er det fokusert på ulukker med farleg, gods og brann i farty. Desse arbeida saman med lokale og regionale ROS-analysar vil vere grunnlagsmateriale for ROS-analysen.

Om det ikkje er utarbeidd skredfarevurderingar for dei delane av planområdet som ligg innanfor NGU/NGI sine aktsemdområde for skred, skal slike utarbeidast som grunnlag for ROS-analysen og risikoreduserande tiltak i planen.

6 Metode og utgreiingsbehov

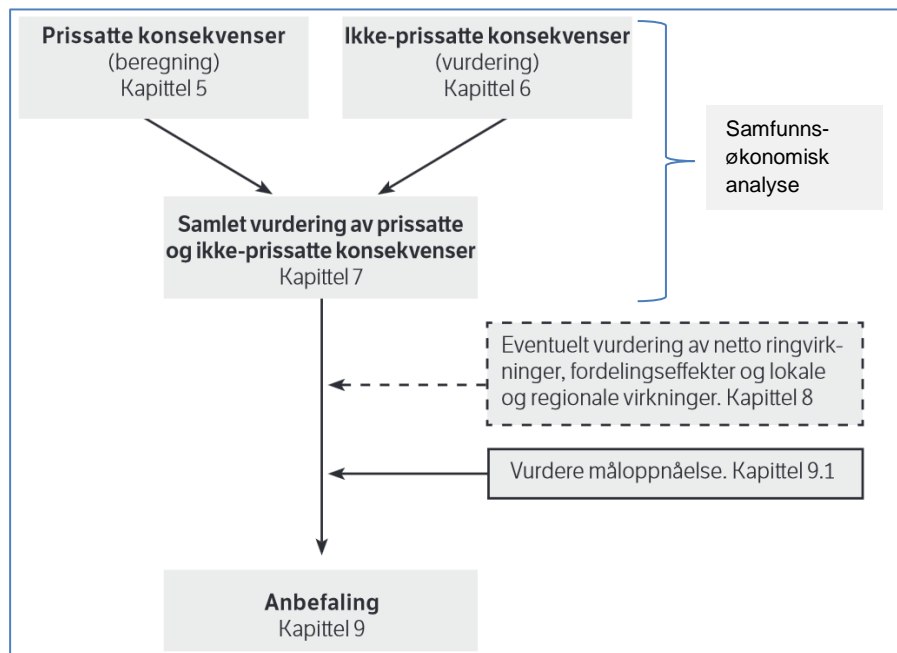
6.1 INNLEIING

I tråd med § 2-e i forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter pbl. skal det utarbeidast ei konsekvensutgreiing for reguleringsplan for Stad skipstunnel. Formålet med konsekvensutgreiinga er å sikre at omsynet til miljø- og samfunn vert vurdert under planlegging av større tiltak.

Utgreiinga skal vurdere konsekvensar både for ferdig etablert tiltak i drift og for anleggsfasen.

Eit viktig moment ved ei konsekvensutgreiing er interaksjon. Konsekvensutgreiinga skal påverke planarbeidet og omvendt, slik at en får den beste løysinga for både brukarar, miljø og samfunn.

Kystverket har ikkje utarbeidd ein eigen rettleiar til konsekvensutgreiingar. Metoden som er skissert her tar utgangspunkt i metodikken som er skildra i Statens vegvesen si handbok V712 *Konsekvensanalysar*, som er ein aktuell metode i det vidare arbeidet med konsekvensutgreiinga. Metoden er kvalitativ og har i korte trekk form av ein samfunnsøkonomisk analyse, i tillegg til vurdering av andre relevante konsekvensar og måloppnåing.



Figur 13: Hovudelement i metode for konsekvensanalyse, frå handbok V712

Konsekvensanalysen sitt hovudformål er å avdekke konsekvensar av tiltaket og tilrå eventuelle avbøtande tiltak. Eit anna viktig formål er å vurdere tiltaket opp mot dagens situasjon (0-alternativet) og mot ulike alternative løysingar i planen, ref. avsnitt 4.2. Handbok V712 har ein klar metodikk for korleis ei slik vurdering skal gjennomførast.

Konsekvensutgreiinga skal avslutte med ei tilråding til planstyresmaktene som rettleiing til sakshandsaminga.

0-alternativet

Referansealternativet eller 0-alternativet er dagens situasjon framskrive til utgreiingsåret. Planlagde og finansierte tiltak som er forventa etablert i utgreiingsperioden og kan ha verknad på konsekvensvurderingane skal inngå i alternativ 0. Slike tiltak kan vere reguleringsplanar, byggeprosjekt, infrastrukturtiltak, regelendringar og liknande. Til dømes vil ein planlagt endring av farleia forbi Stad inngå i 0-alternativet sjølv om ho ikkje har trådd i kraft når konsekvensutgreiinga vert utarbeidd.

0-alternativet vert fastsett og omtalt i startfasen av planarbeidet parallelt med utarbeiding av alternativ til KU.

Analyseperiode

I gjeldande Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023 er det referert til ei utvikling i metode- og modellarbeidet knytt til transportanalyser og analyser på tvers av sektorar. Her er det slått fast at analyseperioden for store samferdsletiltak bør vere 40 år heller enn 25 som var praksis tidlegare. Om ein legg opp til at skipstunnelen vert opna i 2020 tyder det at analyseperioden går fram til 2060.

6.2 SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE

Analysen vurderer prissette og ikkje prissette konsekvensar. Konsekvensar som med anerkjent metodikk og akseptabel uvisse kan uttrykkast i kroner og øre, vert handsama som prissette konsekvensar i ein nytte/kost analyse. Resultata frå denne uttrykkast som eit kronebeløp og som netto nytte per budsjettkrone. Ikkje prissette konsekvensar er verknader av tiltaket som uttrykkast som positiv eller negativ konsekvens i ulik grad. Samanstilling av desse analysane ender med ei samla vurdering av konsekvensar av tiltaket.

Denne vurderinga vil vidare verte nyansert gjennom måloppnåing, og ei vurdering av andre relevante verknader som risiko og sårbarheit, lokal og regional utvikling og eventuelle fordelingseffektar.

Investeringskostnader

Det er trong for å gjennomføre nye kostnadsanslag for tiltaket, jfr kapittel 5.1. Førre gong dette vart gjennomført var i 2007. I reguleringsfasen vil løysingane vere såpass detaljert at ein kan utarbeide kostnadsanslag med vesentleg høgare presisjon. Kostnadsalkylar skal gjennomførast for alle eventuelle alternativ som skal utgreiast i KU og nyttast i kost/nytte analysen.

Det skal nyttast ein metode som tilfredsstillar Finansdepartementet sine krav til kostnadsberekningar, til dømes vegvesenet sin ANSLAG metode. Denne er omtalt i Statens vegvesen si handbok R764. Hb.R764 legg opp til at ein i reguleringsplanar skal ha mål om

nøyaktighet på kostnadskalkylar på $\pm 10\%$. For eit prosjekt som Stad skipstunnel er det vurdert som ei logisk målsetjing.

Prissette konsekvensar

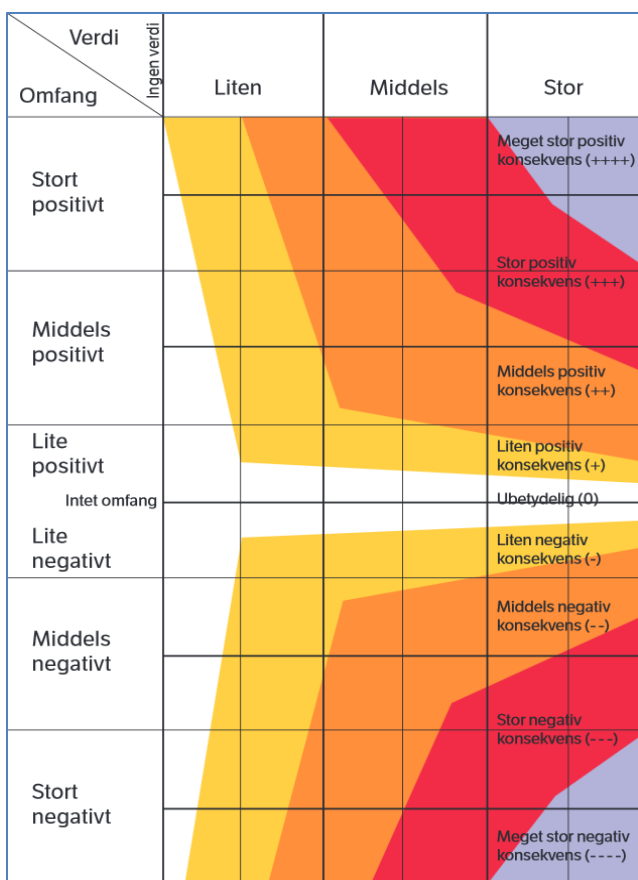
Analysen av prissette konsekvensar etter Hb.V712 har form av ein nytte/kost analyse. Det vert rådd til å nytte same metodikk som under nytte/kost-analysen i KVV fasen. Denne metodikken bør oppdaterast i tråd med gjeldande NTP (2014-2025).

Ikkje prissette konsekvensar

Vegvesenet si handbok V712 skal nyttast for analyse av ikkje prissette konsekvensar. Denne deler inn ikkje prissette konsekvensar i følgjande utgreiingstema:

- Landskapsbilete
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfald
- Naturressursar
- Kulturmiljø

Etter vurdering av verdi og omfang for kvar lokalitet/delområde, vert konsekvensen av tiltaket vurdert som jamfør konsekvensvifta, Figur 14



Figur 14: Konsekvensvifta. Kjelde Handbok V712

Dei ulike deltema slås saman slik at ein får ein samla konsekvens for ikkje prissette konsekvensar for kvart alternativ som vert utgreidd. 0 - alternativet har per definisjon ingen konsekvens.

6.3 **ANDRE KONSEKVENSA**

Verknader av tiltaket som ikkje vert fanga opp i den samfunnsøkonomiske analysen, men som har relevans for val av løysingar og alternativ i reguleringsplanen skal utgreiast. Handbok V712 peiker på følgjande kategoriar av verknader som kan vere aktuelle:

- Netto ringverknader
- Fordelingsverknader
- Lokale og regionale verknader
- Risiko og sårbarheit (ROS)

For dette prosjektet er det vurdert at dei to første kulepunkta ikkje er relevante på dette nivået, ettersom desse temaa er vurderte i tidlegare fasar, og det ikkje er relevant skilnad mellom alternativa som skal vurderast i reguleringsplanen. Det er difor berre lokale og regionale verknadar og ROS som er relevante å greie ut i planen.

Lokale og regionale verknader

Lokale og regionale verknader handlar om å synleggjere korleis endra føresetnader for transport og arealbruk kan gje nye høve for innbyggjarar og næringsliv lokalt og i regionen. KVVU prosessen har handsama dette i stor grad for det som gjeld regionale verknader av sjølv hovudtiltaket. Dei lokale verknadane av andre tiltak i planen er i mindre grad vurdert.

Analysen skal fokusere på lokale og regionale verknader som skil mellom alternativa i planen.

Risiko og sårbarheit

I tilfelle ROS-analysen avdekkar relevante skilnader mellom alternativa med omsyn på risiko og sårbarheit skal desse omtalast i denne delen av konsekvensanalysen.

6.4 BEHOV FOR UTGREIINGAR

Tabell 3: Behov for utgreiingar

Tema	Eksisterande kunnskap	Behov for utgreiingar
Landskap: Vurdering av konsekvensar for landskapsbilete etter Hb V712.	<ul style="list-style-type: none"> Uttakleiv: <i>Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane fylke</i>. Aurland naturverkstad Rapport 07 2009. Hovudrapport gjeldande reguleringsplan 	Supplerande kartlegging i planområdet. Omfangs- og konsekvensvurdering
Nærmiljø og friluftsliv Fokus på barriereeffektar i nærmiljøet, og tilgjenge til strandsone og friluftsområde. Støy og lysforureining frå skipstrafikken skal vurderast ⁴ .	<ul style="list-style-type: none"> Selje kommune: <i>Kommunal plan for idrett, fysisk miljø og friluftsliv 2008 - 2011</i>. Fylkesatlas 	<ul style="list-style-type: none"> Supplerande kartlegging i planområdet. Støysonekart og støysoneberekningar Vurdering av lysforureining
Naturmangfald Konsekvensar for naturmangfald og endringar som følgje av utfyllingar, deponi, auka trafikk og endringar i straumtilhøve, samt utslepp av olje, avfall, ballastvatn frå skipstrafikken.	<ul style="list-style-type: none"> Selje kommune, kartlegging av biologisk mangfald (2002) naturbase.no artskart.no 	<ul style="list-style-type: none"> Modellering av straumtilhøve. Verknader på marint biologisk mangfald Supplerande kartlegging i planområdet.
Kulturmiljø	<ul style="list-style-type: none"> Bergen sjøfartsmuseum: marinarkeologisk rapport (2000) Hovudrapport gjeldande reguleringsplan 	Supplerande registreringar i planområdet, der dette ikkje vart gjort i arbeidet med gjeldande reguleringsplan.
Naturressursar Hovedfokus på landbruks- og fiskeriressursar	<ul style="list-style-type: none"> Markslagskart skog og landskap Fiskeridirektoratet: Kystnære fiskeridata Ressursdatabaser frå direktoratet for mineralforvaltning 	<ul style="list-style-type: none"> Supplerande kartlegging i planområdet. Dialog med fiskeri- og landbruksinteresser

⁴ Støy vurderast både under prissette konsekvensar og under nærmiljø og friluftsliv, ref. hb.V712.

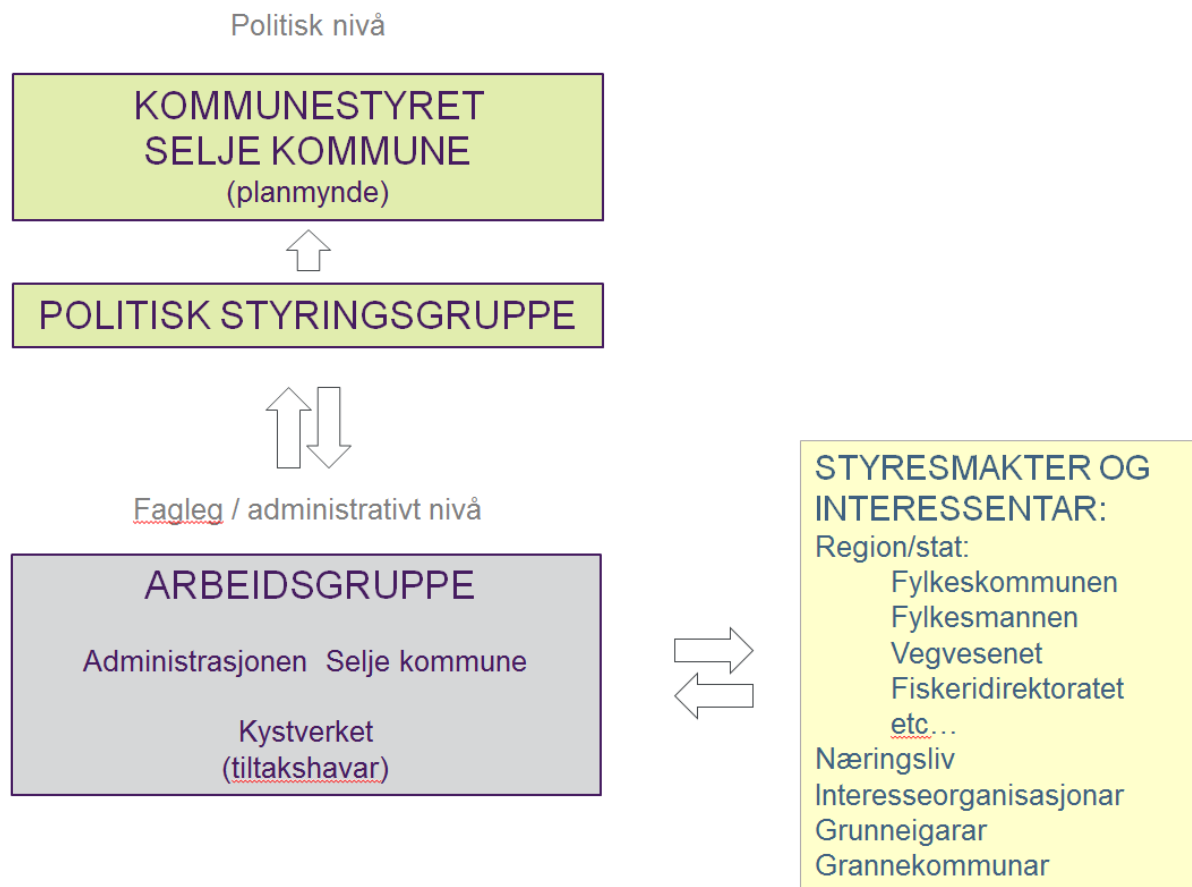
Støy⁴ <ul style="list-style-type: none"> Støy frå skipstrafikk i driftsfasen og støy frå anleggsperioden. Støylvurdering av vegtrafikk vil berre vere aktuelt om det vert avdekka at tiltaket bidreg til auke i trafikkmengde på vegnettet. 		Støysonekart og støysoneutrekningar
Luftforureining Luftforureining frå skips- trafikken i driftsperioden og frå anleggsperioden		Kartlegging av lokal luftforureining,
Samfunnsnytte Revisjon av kost/nytteanalyse frå KVV jfr kapittel 5.1	Samfunnsøkonomiske analysar utført i KVV fasen.	Kostnadskalkylar revidert kost/nytte analyse
Ras Rasfarevurderingar i relevante aktsemdsområde.	NGU/NGI: Aktsemdsområde for snø stein og flaumskred.	Skredfarekartlegging med faresoner knytt opp mot sannsyn.
Straum Straummodellering er relevant som grunnlag for vurdering av verknader for naturmangfaldet, men og som grunnlag for utforming av anlegget og driftssystem.	Simuleringar gjennomført i samband med gjeldande plan	Eventuelle oppdaterte straum-modelleringar.
Masser <ul style="list-style-type: none"> Problematiske bergartar Ureinheiter i tunnelmassane 	<ul style="list-style-type: none"> Bergrunnskart Prøveboringar 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse av steinprøvar Vurdering av tiltak for å minimere forureining frå tunnelmassar.

7

Prosess og medverknad

7.1 ORGANISERING AV ARBEIDET

Selje kommune er planmynde og har ansvar for områdereguleringsplanen. Kystverket er tiltakshavar og vil utarbeide framlegg til reguleringsplan jfr pbl §12-2. Arbeidet vil skje i nært samarbeid mellom kommunen og Kystverket.



7.2 OPPLEGG FOR MEDVERKNAD

Plan- og bygningslova stiller minimumskrav til medverknad, med krav til høyring av planprogram og framlegg til plan. I tillegg vil det bli lagt opp til medverknad på fleire nivå:

- Informasjonsmøte, eit ved høyring av planprogrammet og eit ved høyring av framlegg til plan.
- Grunneigarar som er direkte råka av planen blir inviterte til eit eller fleire orienterings-/dialogmøte. Det første møtet vart arrangert 25/6-2015 i samband med utarbeiding av dette planprogrammet.
- Dialog med regionale og statlege styresmakter undervegs i prosessen
- Dialog med interesseorganisasjonar og næringslivsinteressentar etter behov.
- Regionalt planforum vil bli orientert om planarbeidet i løpet av prosessen dersom dette er hensiktsmessig.
- Orientering om prosessen på Kystverket si heimeside http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Utbygging-av-fiskerihavner-og-farleder/Stad_skipstunnel/
- Opplegget for medverknad skal ved behov sikre deltaking frå grupper som elles ikkje vert høyrte som born og unge, eldre, innvandrarak etc.

7.3 FRAMDRIFT OG VEGEN VIDARE

September 2015:	Varsel oppstart planarbeid og høyring framlegg til planprogram
November 2015:	Fastsette planprogram
Oktober 2015-oktober 2016:	Utarbeide reguleringsplan og KU
November - desember 2016:	Offentleg ettersyn av reguleringsplan med KU
Januar - april 2017:	Kommunal handsaming av planen, vedtak i kommunestyret