



FJORD KOMMUNE
Postboks 144
6211 VALLDAL

Saksbehandlar, innvalstelefon

Therese Småland, 71 25 84 94

Vedtak i klagesak - byggesak - Fjord 73/140 - ladeanlegg Eidsdal fergeleie

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal gjer om Fjord kommune sitt avslag på søknad om etablering av ladeanlegg ved Eidsdal ferjekai. Klagaren har fått medhald.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal gjev Fjord1 rammeløyve for oppføring av anlegg for ferjeladar.

Sakshistorikk

Vi viser til kommunen si oversending av klagesak den 30. april 2024.

Norconsult AS søkte på vegne av Fjord1 AS den 13. juni 2023 om rammeløyve og dispensasjon til etablering av ladeanlegg for ferjer på Eidsdal ferjekai, Gnr. 73 Bnr. 140.

Saka blei sendt på høyring til Kystverket, Luftfartstilsynet, Fiskeridirektoratet, Bergens sjøfartsmuseum, NVE, Mattilsynet, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal. Ingen av høyringspartane hadde avgjerande merknader til tiltaket. Fleire naboar hadde derimot merknader til søknaden.

Søknaden vart behandla i formannskapet i Fjord kommune den 30. november 2023. Her vart forslaget til dispensasjonssøknad avvist grunna plasseringa av tilhøyrande tekniske bygg knytt til ladetårnet. Saka vart etter dette oppe til behandling i kommunestyret den 18. desember 2023. I samband med dette sendte advokatfirmaet Wikborg Rein v/ advokat Bjørn Frode Skaar på vegne av Fjord1, inn tilleggsopplysningar i saka i brev den 7. desember 2023.

Kommunestyret i Fjord kommune fatta den 18. desember 2023, i sak 085/23, vedtak om godkjenning av søknaden frå Fjord1 i si heilheit. Det vart sendt inn 3 klagar på dette vedtaket. Desse er knytt til negativ verknader for næringsliv og bebuarar i området og ønske om alternativ plassering av tekniske bygg.

Advokat Skaar gav på vegne av Fjord1 sine merknader til klagene i brev den 29. januar 2024.



Kommunestyret i Fjord kommune fatta den 21. mars 2024 vedtak i sak 021/24 der dei tok klagen til følge. Det vart vedteke å gjennomgå saka på nytt og at ein i den samanheng bad administrasjonen i det vidare «*ta høyde for hvilke grep som kan minimere fotavtrykket tiltaket har i det aktuelle området gitt bruken av det i fremtiden.*»

Advokat Skaar har på vegne av Fjord1 sendt inn klage på vedtaket den 10. april 2024. Advokat Skaar viser på vegne av Fjord1 til at avslaget bygger på uriktig grunnlag, og at vilkåra for å gje dispensasjon er oppfylt. Ettersom tiltakshavar har hastverk med å setje i gang arbeidet ber advokat Skaar samtidig Statsforvaltaren om å gjere realitetsvedtak i saka.

Kommunestyret behandla klagesaka i møtet den 25. april 2024, i sak 041/24. Kommunen heldt her fast på sitt vedtak om avslag, med ei utvida grunngjeving. Dei sende så saka over til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd, sjå plan og bygningsloven (pbl) § 1-9.

Statsforvaltaren har merka seg ynsket om at det vert gjennomført ei synfaring i området før behandlinga av klaga. Basert på kartgrunnlag og alle opplysningane i saka meiner vi at saka er godt opplyst sjølv utan ei synfaring. Vi er også godt kjent på ferjekaia i Eidsdal sentrum gjennom andre tidlegare saker.

Statsforvaltaren si rolle

Klagen er sendt inn innafør klagefristen, og Statsforvaltaren kan behandle saka. Statsforvaltaren kan prøve alle sider av saka. Vi kan òg ta opp tilhøve som ikkje er nemnt i klagen dersom vi finn grunn til det. Dersom vi gir klagar medhald kan vi endre vedtaket eller oppheve det, og sende det tilbake til kommunen for ny behandling, forvaltningsloven § 34.

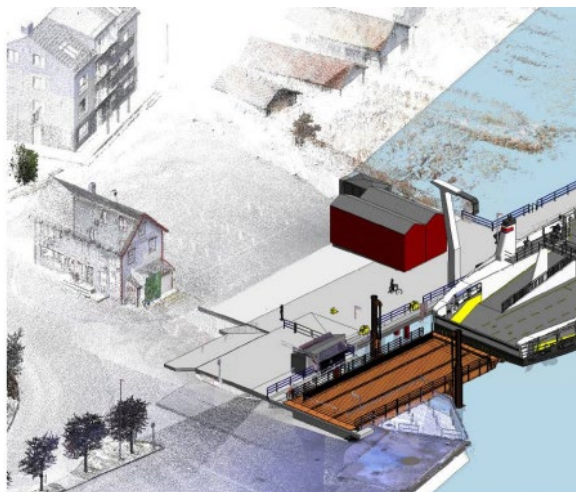
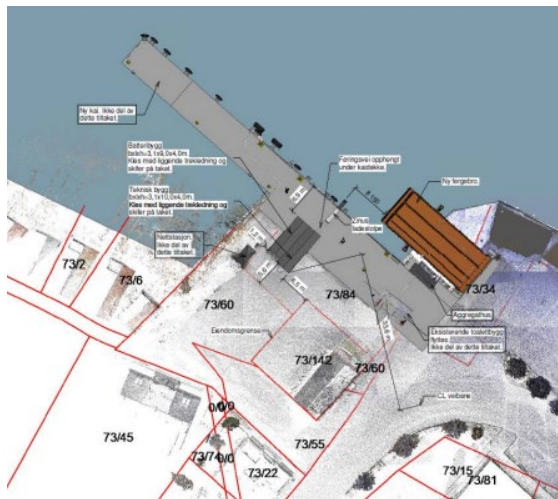
Saka gjeld

Søknaden

Fjord1 har søkt om oppføring av lademast og batteribygge med tilhøyrande infrastruktur på Ytterdalsgata 36, ved ferjekaia plassert på gnr. 73, bnr. 140 i Eidsdal sentrum, i Fjord kommune.

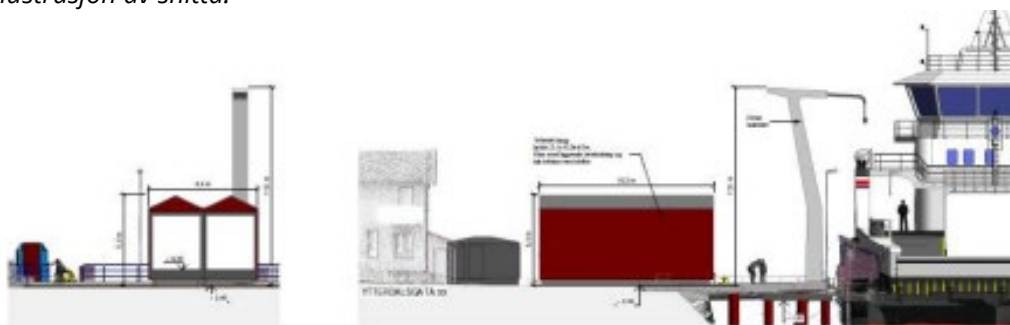
Tiltaket består av eit tekniske bygge for batteri- og ladeanlegg, ei slank lademast ved ferjekaia, ein nettstasjon og tilhøyrande føringsveger for kablar mellom komponentane.

Dette skal plasserast i samsvar med teikningane under:

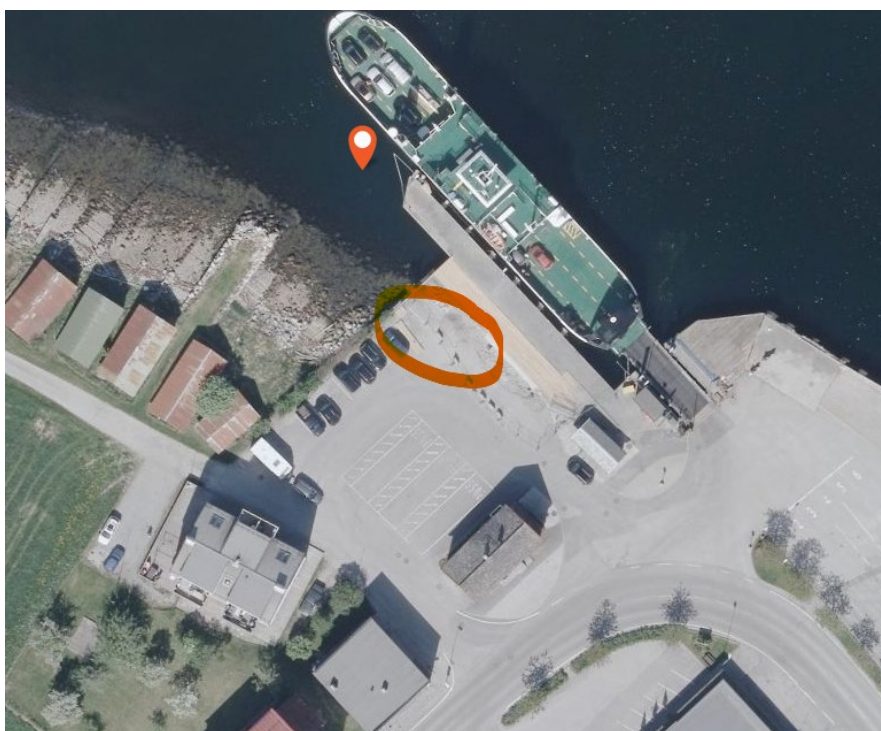




Illustrasjon av snitta:



Oversiktsbilete med markering av ynskt plassering av tekniske bygg:



Lov- og plangrunnlag:

Tiltaket er planlagt å bli oppført i eit område som er omfatta av desse planane:

- Plan for reguleringsendring for Ytterdal område F3 (planID 1524-199404) – arealføremål *friområde i sjø og vassdrag*;
- Reguleringsplan for Ytterdal (planID 1524-199205) – arealføremål *offentlig friområde*;
- Kommuneplanens arealdel (planID 2011-0001-1) – arealføremål *hamn og vannareal for almen flerbruk*.

Oppføring av det tekniske bygget er difor i strid med arealføremåla og kan berre godkjennast etter dispensasjon.



I kap 1 i overordna kommuneplan kan ikkje arbeid og tiltak i byggeområda skje før områda er omfatta av reguleringsplan. Aktuell eigedom er ikkje tidlegare regulert, og det er av den grunn søkt om dispensasjon frå kravet om reguleringsplan.

Korkje kommunedelplanen eller reguleringsplanane har regulert byggjegrænse mot sjø. Ettersom tiltaket ligg mindre enn 100 meter frå strandkanten, er det også naudsynt med dispensasjon frå plan- og bygningslova § 1-8.

Ladearmen på kaia får ei total høgde på ca 12 meter over kaipiren. Det er denne som forsyner ferja med straum. Kommunen viser til at høgda vert over maksimal tillat møne- og gesimshøgde på tiltak etter plan- og bygningslova § 29-4, som er 9 meter, og det er av den grunn søkt om dispensasjon også frå denne regelen.

Krava i pbl. § 29-4 første ledd, tredje punktum om maksimal gesims- og mønehøgde gjeld for «bygning». Ein bygning er eit vanleg byggverk med veggjar og tak, som kan ha gesims og møne. Ei slik lademast er etter ordlyden difor ikkje omfatta av høgdekravet i lova.

Dåværande Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i ei tolkingsuttale frå 12.12.2018 vist til at telekommunikasjonsmaster og liknande ikkje vert omfatta av høgdeavgrensinga, men at det må «foretas en konkret vurdering av om høydebegrensningene skal gjelde for den enkelte konstruksjonen. Hensynene bak pbl. § 29-4 har betydning for utfallet av en slik vurdering. (...) Slik departementet ser det, vil en alminnelig telekommunikasjonsmast vanskelig få et slikt dominerende preg at den tilsidesetter de sentrale hensynene bak pbl. § 29-4. En smal mast vil ikke i nevneverdig grad ta sol-, lys- og utsiktsforhold fra naboeiendommer, true brannsikkerhet eller påføre naboer sjenerende innsyn.»

Statsforvaltaren er basert på dette og opplysningane i saka komme til at ladearmen ikkje vert omfatta av høgdegrænse pbl. § 29-4, og at tiltaket difor ikkje treng dispensasjon frå denne regelen.

Klagesaka

Advokat Skaar vist til at dei rettslege vilkåra for å innvilge dei aktuelle dispensasjonane er oppfylt, og at kommunen då skal gjere ei vurdering av om ein kan gje dispensasjon. Det vert peikt på at avslaget på dispensasjon lir av sakshandsamingsfeil då det ikkje er tilstrekkeleg grunngeve og at det byggjer på eit uriktig faktiske grunnlag. Det er også vist til at klagar Espen Heitmann frå Fjord FrP var inhabil i saka.

På bakgrunn av dette har advokat Skaar oppmoda Statsforvaltaren til å realitetsbehandle saka og innvilge naudsynte dispensasjonar.

Om dispensasjonsregelen

Kommunen kan gje dispensasjon dersom begge vilkåra i plan og bygningsloven § 19-2 er oppfylt:

- «Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, blir vesentlig tilsidesatt.»
- «Fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.»



Statsforvaltaren si vurdering

Statsforvaltaren vil under gjere ei vurdering av om det første vilkåret er oppfylt for alle dei ulike dispensasjonane i denne saka. Etter det gjer vi ei felles vurdering av fordelar og ulemper med desse, då dei i stor grad er samanfallande.

Arealføremåla

Arealføremålet som gir heimel for plassering av tiltaket er annet området eller kai. I gjeldande reguleringsplan vil lademast etter situasjonsplanen ligge i arealføremålet friområde i sjø og vassdrag, medan tilhøyrande tekniske bygg i reguleringsføremål offentlig friområde. I kommuneplan vil lademast bli plassert i arealbruksområdet hamn og tekniske bygg - i vannareal for almen flerbruk.

Tiltaka er søkt ført opp innanfor eit avgrensa område på og i nærleiken av eksisterande og/eller planlagt utviding av ferjekai. Gjeldande plangrunnlag er utdatert og speglar ikkje den verkelege arealbruken som dagens ferjedrift fører med seg.

Formålet med å fastsette arealbruken i eit område til friområde er å sikre tilgang til attraktive areal for rekreasjon og friluft knytt til bustadområde. Dette gjeld typisk områder som er eigna for badeliv, fiske, leik og turgåing sommar og vinter. Sjølv om tekniske bygg vert plassert på eit areal som er regulert som offentlig friområde, er desse nært knytt til aktiviteten på sjølve ferjekaia. Dette gjer at arealet i liten grad er eigna til å nyttast som offentlig friområde i praksis.

I innstillinga frå kommunedirektøren i samband med saksutgreiinga vert det vist til at dersom ein tar utgangspunkt i gjeldande føremål hamn i kommuneplanen og offentlig friområdet i reguleringsplanen kan ein konkludere at tiltaket ikkje vil sette til side omsynet til arealføremålet i vesentleg grad. Dette fordi hovudføremålet av tiltaket er å sørge for å oppretthalde ei lokal- og regional transportteneste som desse føremåla speglar av. Statsforvaltaren kan slutte seg til den vurderinga. Vi kan difor ikkje sjå at omsyna bak arealformåla vert vesentleg sett til side med ein dispensasjon.

Krav om reguleringsplan

Omsynet bak ei føresegn om plankrav er å sikre at arealdisponeringa i det aktuelle området skjer på bakgrunn av ei heilskapleg vurdering. Ein reguleringsplanprosess vil leggje til rette for offentlegheit, samråd og medverknad og sikre ei brei opplysning av saken. Ein reguleringsplan vil kunne avklare ei rekke sentrale forhold som vil vere avgjerande for korleis tomte kan byggjast ut, og dermed sikre styring med arealbruken.

Området som skal nyttast er i stor grad knytt til den allereie eksisterande aktiviteten frå ferjekaia, jf. vurderingane i førre punkt. Tiltaka som no vert søkt om er siste og avgjerande element for å setje i verk el-ferjer på strekninga Eidsdal-Linge. Sjølv om det i framtida skulle verte aktuelt å endre plassering av kai basert på oppdatert kommunedelplan for område, kan og må desse konstruksjonane flyttast. Statsforvalteren kan ikkje sjå at ein planprosess for dette avgrensa området skulle få fram vesentleg nye moment enn dei som allereie er opplyst i saka. Basert på dette er vår vurdering at omsynet bak reguleringsplankrav ikkje vert vesentleg sett til side i denne konkrete saka.

Byggjeforbodet i strandsona

Bakgrunnen for byggjeforbodet i 100-metersbeltet langs sjøen er ei nasjonal målsetting om å bevare strandsona som natur- og friluftsområde tilgjengeleg for alle. For ålmenta er 100-metersbeltet eit



viktig område for rekreasjon, både frå land- og sjøsida. Videre er strandområda ofte viktige leveområde for ei rekke plante- og dyrearter, og det har ofte spesielle landskapsmessige verdiar.

Saka gjeld søknad om bygging av eit teknisk bygg og eit ladetårn på ei ferjekai i eit tettstadssentrum, plassert ved eksisterande infrastruktur. Ingen av omsyna som byggeforbodet i strandsona skal verne gjer seg gjeldande i særleg grad. Vi kan derfor ikkje sjå at omsyna bak byggeforbodet i strandsona blir vesentleg sett til side av ein dispensasjon.

Oppsummering:

Det første vilkåret i § 19-2 for å gi dispensasjon er oppfylt for dei ulike dispensasjonane. Vi går så over til å vurdere det andre kumulative vilkåret.

Samla vurdering av fordelar og ulemper

Kommunestyret i Fjord kommune har kome til at det er betydeleg fleire ulemper enn fordelar med tiltaket. Dei viser til at området i Eidsdal sentrum er lite arealmessig og at tiltaket vil dominere dette siste bruksarealet. Arealet kan være eigna til andre formål for innbyggjarane og difor bør ein sjå det i samanheng gjennom oppdatert arealplan og reguleringsplan. Det er i arbeid med saka kome fram fleire forslag til alternativ plassering av tiltaka.

Vidare vert det frå kommunestyret peikt på at anlegget vil skygge for utsikt, noko som vil øydeleggje for salsverdi av eigedomar og bruk av uteområde, for eksempel ved bruk av balkongar. Støy, gjennom konstant during frå anlegget, vil forringe bukvalitetar for bebuarar og brukarar. Til sist vert sikkerheit og beredskap i eit tettstadssentrum og bustadområde lagt vekt på.

Statsforvalteren viser til vår vurdering over under det første vilkåret om dispensasjon. Mogelegheita for alternativ bruk av området er allereie redusert i og med at det ligg ei ferjekai i området. Denne vil avgrense kva for aktivitet som let seg gjennomføre på staden.

Når det kjem til plassering av bygget, viser Statsforvaltaren til klaga frå advokat Skaar på vegne av Fjord1. Ei anna plassering av dei tekniske bygga, eksempelvis på Coop-tomta som er føreslått, vil føre til betydelege og irreversible terrenginngrep i grunnen gjennom fleire eigedomar. Dersom ein plasserer desse bygga lenger unna ferjekaia vil kostnadene auke både ved etablering og vedlikehald. Lange avstandar betyr lengre og fleire kablar som fører til utfordringar med å få kople alle kablane i skap og på ladearmen. Ei plassering av dei tekniske bygga i andre deler av Eidsdal sentrum vil også potensielt skape fleire arealkonfliktar og vil etter vår vurdering kunne gjere arbeidet med ny kommunedelplan for Eidsdal sentrum meir komplisert. Vi ser difor ikkje at det er andre alternative plasseringar som bidreg til å bøte på ulempa av tiltaket eller som fører med seg andre fordelar.

Når det gjeld ulempene for naboane har ein prøvd å bøte på desse ved ei justering av storleik og plasseringa av dei tekniske bygga i forhold til opphavleg søknad. Dei tekniske bygga er no lagt inntil kvarandre og rotert 90 grader, for å minimere utsiktstap for nærliggande bustader og for at møneretninga skal være lik som nausta i nærleiken. Storleiken er redusert til eit minimum. Dei tekniske bygga vil ta noko utsikt, men dei næraste bustadbygga ligg ca. 30 meter frå desse og noko høgare i terrenget. Sjølve ladearmen vil være ca. 12 meter over kaikanten, men denne er smal, og vil ikkje ta mykje av utsikta frå bustadane. Desse ulempene er med andre ord avgrensa.

I forhold til støy viser Fjord1 til at dei tekniske bygga ikkje har utvendig kjøleanlegg eller vifter som støyar. Den summinga som vil kome frå transformator og liknande er innanfor alle grenseverdiar og forsvinn i bakgrunnsstøy frå vind, sjø, trafikk og liknande. Med etablering av el-ferjer vil også støy frå



ferjene verte mindre, og det totale støybilete redusert. Desse ulempene vert difor også vurdert å være svært avgrensa.

Etter ei samla vurdering er det Statsforvaltaren si vurdering at ulempene med dispensasjonen er avgrensa.

Fordelane ved dispensasjonen er først og fremst knytt til reduksjonen i utslepp av klimagassar som følgjer med fossile ferjer. Det er lagt klare statlege føringar for at ein skal redusere utsleppa frå offentleg transport i åra som kjem. Dette er forankra i både nasjonale og internasjonale målsettingar. Dei reduserte utsleppa som tiltaket legg til rette for må difor reknast som ein betydeleg fordel.

I tillegg til utslepp av klimagassar vil elektriske ferjer òg føre med seg mindre støy i området rundt kaia. Dette må òg reknast som ein fordel.

Til sist reknar vi det som ein fordel at ein får samla byggverk knytt til drift av ferja innafor eit avgrensa område. Dette gir enklare vedlikehald, og gjer at drift av ferjestrekninga ikkje legg beslag på større areal enn naudsynt.

Samla sett er det Statsforvaltaren si vurdering at dei objektive fordelane ved dispensasjonen klart større enn ulempene. Dermed er også det andre vilkåret i plan- og bygningslova § 19-2 oppfylt.

«Kan»-skjønet

Det er kommunen som er bygningsmyndigheit, og som skal ta stilling til spørsmålet om det «kan» gjevast dispensasjonar. Statsforvaltaren skal etter forvaltningslova § 34 leggje stor vekt på det lokale sjølvstyret i vurderinga. Dette betyr likevel ikkje at kommunen står heilt fritt i vurderingane. Vurderinga av om det kan gjevast dispensasjon må byggje på saklege og relevante moment.

Statsforvaltaren har etter forvaltningslova § 34 lov til å prøve alle sider av saka. Det betyr at vi og kan prøve korleis kommunen har vurdert og vekta dei ulike relevante omsyna i saka. Det kan innebere at vi kjem til ein anna konklusjon enn kommunen, sjølv om det gjeld eit område der kommunen har fritt skjøen.

Statsforvalteren ser det som positivt at Fjord kommune ein ynskjer å sjå på Eidsdal sentrum under eitt gjennom ein ny områderegulering, men viser til at Fjord1 har konsesjon på ferjestrekninga og er pålagt å gå over til elektrisk ferjedrift no. Om framtidige arealplanar for Eidsdal sentrum legg opp til anna plassering av ferjekai og ladeanlegg, er det mogeleg å flytte installasjonane. Så lenge ferjekaia ligg der den gjer, vil dette leggje klare føringar på korleis dei omkringliggjande areala kan nyttast.

Dagens plassering av ferjekaia er også avgjerande for dei omkringliggjande bustadhusa. Vi ser ikkje at argumenta om tap av utsikt og redusert salsverdi av desse eigedomane er tungtvegande moment i denne samanheng når ferjekaia, som det dominerande byggverket i området, har hatt denne plasseringa over lang tid. Dei tekniske installasjonane som må på plass i nærleiken av ferjekaia for å sørge for oppgraderinga til elektrisk ferjedrift, er små samanlikna med den no utvida ferjekaia i Eidsdal sentrum.

Overgang til elektrisk ferjedrift er gjennomført på mange ferjestrekningar i Møre og Romsdal, og både tryggleik og beredskap må ivareta av operatør Fjord1. Området i Eidsdal sentrum skil seg



ikkje frå andre områder der det er ført opp ladeanlegg i samband med overgang til elektrisk ferjedrift. Dette er eit viktig bidrag til å få ned klimagassutsleppa både lokalt og nasjonalt.

Statsforvaltaren meiner at Fjord kommune har lagt for liten vekt på dei store og samfunnsmessige fordelane tiltaket har, når dei har konkludert med at det ikkje «kan» gjevast dispensasjon for oppføring av anlegg for ferjeladar. Dei relativt avgrensa ulempene i saka har etter vårt syn fått ei uforholdsmessig tung vekt i kommunen si vurdering. Mange av dei ulempene som er lagt stor vekt på frå kommunestyret si side, er tilbakevist frå søkjar som små. Vår vurdering er at dei saklege og relevante momenta som skal takast med i vurderinga klart tilseier at det «kan» gjevast dispensasjon i denne saka. Vilkåra for å gjeve dispensasjon er då oppfylt.

Statsforvaltaren har kome til at Fjord1 får innvilga søknaden om dispensasjonar som søkt om. Vilkåra for å gjeve rammeløyve etter plan- og bygningslova § 21-4 jf. § 21-2 er oppfylt.

Statsforvaltaren ser ikkje grunn til å gjere ei vurdering av habilitet for Espen Heitmann i saka, då det ikkje endre på realitetane i vedtaket.

Statsforvaltaren sitt vedtak

Statsforvaltaren gjer om Fjord kommune sitt vedtak av 21. mars 2024 i sak 021/24. Fjord1 får dispensasjon og rammeløyve til oppføring av ladeanlegg ved Eidsdal ferjekai.

Dette vedtaket er endeleg og kan ikkje klagast på, sjå forvaltningslova § 28.

Partane har fått kopi av dette brevet, og er dermed orientert om vedtaket.

Dersom Fjord1 har krav om å få dekt sakskostnader, må kravet sendast innan tre veker etter at dei fekk dette brevet. Kravet skal avgjerast av Statsforvaltaren i Møre og Romsdal, jf. forvaltningslova § 36.

Med helsing

Rigmor Brøste (e.f.)
ass. statsforvaltar

Helge Mogstad
underdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

FJORD1 AS	Postboks 354	6902	FLORØ
FJORD FRP	c/o Espen Thomas Heitmann	6215	EIDSDAL
	Ytterdalsgata 23		
EIDSDAL NÆRINGSUTVIKLING AS	Kilstivegen 44	6215	EIDSDAL
SAMEIET BAKARHUSET	c/o Mariann Øie Rønneberg	6215	EIDSDAL
	Ytterdalsgata 36		
MØRE OG ROMSDAL	Postboks 2500	6404	MOLDE
FYLKESKOMMUNE			
WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA	Baneveien 16	5010	BERGEN
AS AVD BERGEN			
Olav Indreeide Fossen	10 Postboks Coop Marked Eidsdal	6215	Eidsdal
	Ytterdalsgate 30, 6215 Eidsdal,		
	Ytterdalsgata 36		
Svitlana Maltseva	Eide 32	6215	Eidsdal
KOMMUNAL- OG	Postboks 8112 DEP	0032	OSLO
DISTRIKTSDEPARTEMENTET			