



Stranda kommune  
Øyna 13  
6200 STRANDA

Saksbehandlar, innvalstelefon

Erlend Koch Jacobsen, 71 25 85 61

## Nytt vedtak i klagesak - Byggesak - Stranda 52/299 - ladeanlegg for ferje - ferjekai

**Statsforvaltaren i Møre og Romsdal gjer om Stranda kommune sitt avslag på søknad om fejeladar på Gnr. 52 Bnr. Klagaren har fått medhald.**

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

### Sakshistorikk

Vi viser til Stranda kommune si oversending den 31. oktober 2023.

Norconsult AS søkte på vegner av Fjord1 AS den 18. november 2022 om rammeløyve og dispensasjon til etablering av ladeanlegg for ferjer på Stranda ferjekai, Gnr. 52 Bnr. 299.

Saka blei sendt på høyring til Statens vegvesen, NVE, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statsforvaltaren i Møre og Romsdal den 20. desember 2022. Ingen av høyringspartane hadde avgjerande innvendingar mot tiltaket. Ei rekke naboar hadde derimot merknadar til søknaden.

Stranda kommune av slo søknaden i møte i det faste utvalet for plansaker (planutvalet) den 20. februar i sak 005/23. Planutvalet si vurdering var at det openbart finns andre plasseringar til tiltaket, og at vilkåra for å gje dispensasjon ikkje var oppfylt.

Norconsult AS klagar på avslaget i brev 13. mars 2023. I klagar viser dei til at dei har vurdert andre plasseringar, og at dei er usamd i kommunen sin dispensasjonsvurdering. Fleire av naboane har kome med sine kommentarar til klagar. Merknadane er knytt til negative verknader for næringsliv og bebuarar i området, samt at det tekniske bygget er skjemmaande

Kommunen behandlar klagar i planutvalet i møte 24. februar i sak 022/23. Dei sende saka over til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd, sjå plan- og bygningsloven (pbl) § 1-9



Statsforvaltaren har i samband med vår handsaming motteke brev frå advokatkontoret Wikborg Rein ved advokat Bjørn Frode Skaar på vegne av Fjord1 den 15. juni 2023. Advokat Skaar viser på vegne av Fjord1 til at avslaget bygger på uriktig grunnlag, og at vilkåra for å gi dispensasjon er oppfylt. Ettersom tiltakshavar har hastverk med å setje i gang arbeidet ber advokat Skaar samtidig Statsforvaltaren om å gjere realitetsvedtak i saken.

Statsforvaltaren oppheva Stranda kommune sitt avslag den 6. juli 2023. Opphevinga var grunna i at vi kom til at dei rettslege vilkåra for å godkjenne dispensasjonsvilkåra var oppfylt, men at Stranda kommune måtte vurdere «kan»-skjønet i dispensasjonsføresegna.

Stranda kommune avslo på ny søknaden den 28. august 2023 i sak 52/23. Advokat Bjørn Frode Skaar v/ Wikborg Rein advokatfirma har på vegne av Fjord1 klaga på avslaget i brev 13. september 2023.

I samband med behandlinga av klagen i planutvalet har barnas representant i plansaker uttalt seg den 30. oktober 2023. Klagar har ikkje sett det naudsynt å komme med ytterlegare merknadar i saka.

Kommunen behandla klagen i planutvalet i møte 30. oktober 2023, sak 64/24. Dei sende saka over til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd, sjå plan- og bygningsloven § 1-9

### Statsforvaltaren si rolle

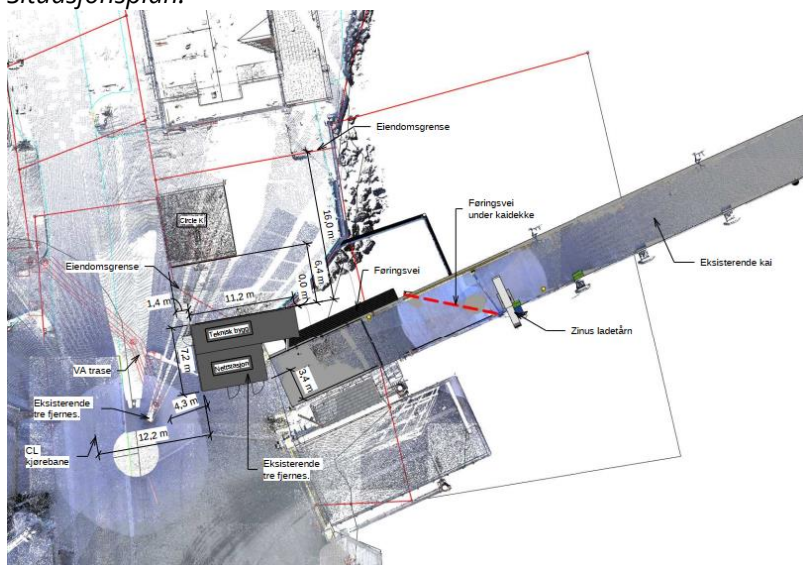
Klaga er sendt inn innafor klagefristen og Statsforvaltaren kan behandle saka. Statsforvaltaren kan prøve alle sider av saka. Vi kan òg ta opp tilhøve som ikkje er nemnt i klaga dersom vi finn grunn til det. Dersom vi gir klagar medhald kan vi endre vedtaket eller oppheve det, og sende det tilbake til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

### Saka gjeld

#### Søknaden

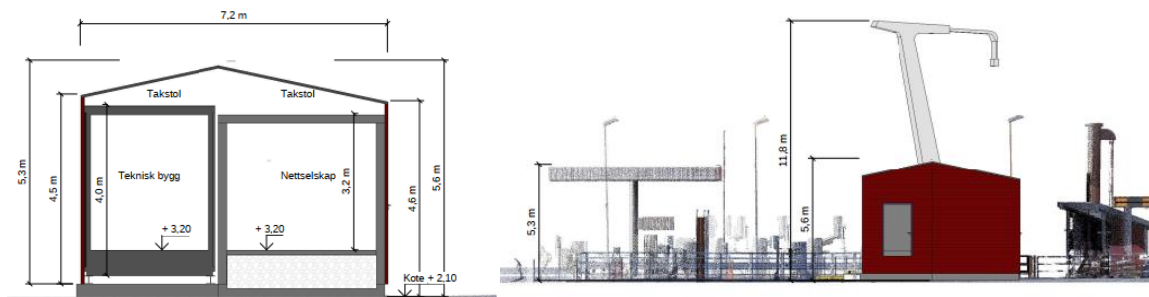
Fjord1 har søkt om å bygge ladeanlegg til elektriske ferjer på Stranda ferjekai. Anlegget består av eit teknisk bygg og eit ladetårn som skal plasserast som vist på teikninga under.

#### *Situasjonsplan:*



*Snitt-teikning:*

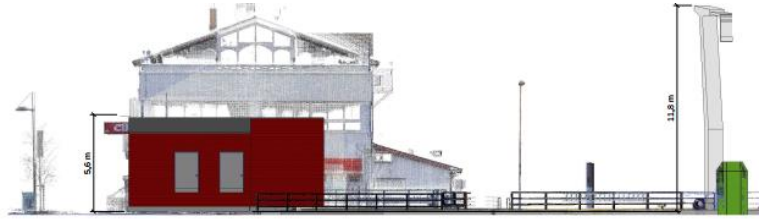
*Høgde-illustrasjon:*



Tiltak sett frå aust:



Tiltak sett frå sør:



### Lov- og plangrunnlag

Eigedomen Gnr. 52 Bnr. 299 høyrer inn under den gjeldande kommuneplanen for Stranda 2020-2032 (planID 1525\_2019014) vedteke 23. juni 2021, og reguleringsplanen Stranda sentrum ny (planID 1525\_2011001), vedteke 9. november 2011. Planane er juridisk bindande dokument som gjennom kart og tilhøyrande føresegner skildrar korleis et avgrensa område kan byggast ut.

I reguleringsplanen er delar av eigedomen regulert til køyreveg og delar av området til gangveg/gangareal/gågate. I planføresegnene står det at gang- og sykkelveg kan kryssast av køyretøy for tilkomst til parkeringsplass eller eigedom. Oppføring av det tekniske bygget er i strid med arealføremåla og kan berre godkjennast etter dispensasjon.

Reguleringsplanen har ikkje regulert byggegrense mot sjø. Ettersom tiltaket ligg mindre enn 100 meter frå strandkanten, er det naudsynt med dispensasjon frå plan- og bygningslova § 1-8.

Kommunen har heller ikkje regulert byggegrense mot veg. I slike høve skal plana tolkast slik at byggegrensa er samanfallande med den som gjaldt etter veglova på det tidspunkt plana blei vedteken. Byggegrense mot fylkesveg etter veglova i 2011 var 50 meter frå midtlinja i vegen. Tiltaket ligg nærare enn 50 meter frå midtlinja i vegen, og det er difor naudsynt med dispensasjon frå byggegrense mot veg.

CircleK som har festeavtale på naboeigedomen Gnr. 53 Bnr. 108 samtykka til plassering av tiltaket i nabogrensa. Det er difor ikkje naudsynt med dispensasjon frå kravet til avstand til nabogrensa etter plan- og bygningslova § 29-4.

### Klagesaka

Advokat Skaar viser til fleire grunner for klaga. Han viser først til at grunngevinga i vedtaket ikkje er i tråd med god forvaltningsskikk. Videre har han vist til at vedtaket byggjer på feil grunnlag, og at det ikkje er mogleg å plassere tiltaket ved «ostelageret» slik utvalet ønskjer. Han har òg vist til at dette er moment som Statsforvaltaren allereie har vurdert tidlegare i saka.



Vidare har Advokat Skaar vist til at dei rettslege vilkåra for å innvilge dispensasjonen er oppfylt, og at kommunen då skal gjere ei vurdering av om det *kan* gjeve dispensasjon. Han har så vist til kvifor Fjord1 meiner at grunngevinga for kvifor kommunen ikkje kan gjeve dispensasjon byggjer på usaklege omsyn og at planutvalet legg feil faktum til grunn.

På bakgrunn av dette har advokat Skaar oppmoda Statsforvaltaren til å 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

#### Byggegrense mot veg og arealføremål

I denne saka ser Statsforvaltaren det slik at den regulerte byggegrensa mot veg og arealføremåla køyreveg og gangveg/gangareal/gågate i stor grad tek i vare samanfallande omsyn. Vi gjer derfor ei samla vurdering av dispensasjonane.

Statsforvaltaren vurderer først om det første vilkåret i § 19-2 er oppfylt.

Byggegrensa skal ivareta dei krav ein har til vegsystemet og trafikktryggleiken slik som fri sikt, vegvedlikehald (måking, overvann, grøft og snøopplag), samt arealbehov ved mogleg utviding av vegen. Byggegrensa skal også ivareta miljøet på eigedommane som grenser opp til vegen, og medverke til eit harmonisk visuelt uttrykk i området. Arealføremåla køyreveg og gangveg/gangareal/gågate skal i tillegg ta vare på tilkomsten til eigedommar, ferjekai og andre areal i området. Dette gjeld både for mjuke og harde trafikantar.

Planutvalet i Stranda kommune har lagt vekt på at tiltaket i verste fall kan vere farleg for trafikken i eit allereie trongt Stranda sentrum.

Byggegrensa langs vegen er satt til 50 meter frå vegens midtlinje. Utbyggingsstrukturen i området er likevel lagt langt tettare på begge sider av vegen enn det som byggegrensa legg opp til. Slik Statsforvaltaren ser det vil det tekniske bygget i stor grad følge dei same linjene for plassering som resten av bygga i Sjøgata følger.

Vidare ser vi at bygget til ein viss grad vil blokkere for sikta mot nord når ein køyrer av ferja. Samstundes vil billistane framleis ha sikt oppover gata før ein kjem inn i sjølve krysset. Det er låg fartsgrense i området, og trafikken som kjem inn i krysset frå ferga kjem òg i låg fart. Plasseringa vil heller ikkje vere til hinder for frisktlinja som kjem fram i reguleringsplanen. Vi er difor ikkje samd med planutvalet si vurdering av korleis trafikksituasjonen vil bli endra som følgje av oppføringa av det tekniske bygget.

Møre og Romsdal fylkeskommune har i høyringsrunda vist til at tiltaket ikkje kjem vesentleg i konflikt med dei omsyna som byggegrensa skal ta vare på. Statens vegvesen har heller ikkje merknadar til tiltaket. Dette støtter oppunder at omsyna bak byggegrensa ikkje blir vesentleg satt til side.



Fleire av naboane har vist til at tiltaket vil hindre tilkomst til CircleK sin stasjon som ligg attmed ferjekaien. I samband med dette viser vi til at tiltakshavaren gjennom søknadsprosessen har vært i dialog med CircleK. Tiltakshavaren har tilpassa prosjektet, mellom anna med revidert plassering, for å sikre at store bilar framleis kan fylle på stasjonen. Dette kjem fram av oversendinga til Statsforvaltaren, der CircleK sjølv har stadfesta at løysinga er forsvarleg.

Areala som er regulert til gangveg/gangareal/gågate skal sikre at mjuke trafikkantar kjem seg av og på ferja, i tillegg til å sikre ferdsel for mjuke trafikkantar i Stranda sentrum. Vi kan ikkje sjå at det tekniske bygget fører med seg store endringar i moglegheita for ferdsel verken av og på ferja, eller langs Strandgata.

Ut over dette kan vi ikkje sjå at tiltaket i særleg grad hindrar verken harde eller mjuke trafikantar, eller påverkar omsyna som byggegrensa skal ta i vare. Vi kan derfor ikkje sjå at omsyna bak byggegrensa eller arealføremåla blir vesentleg sett til side av eit dispensasjonsvedtak.

Det første vilkåret i § 19-2 for å gi dispensasjon er oppfylt. Vi vil difor gå inn i ei vurdering av det andre vilkåret.

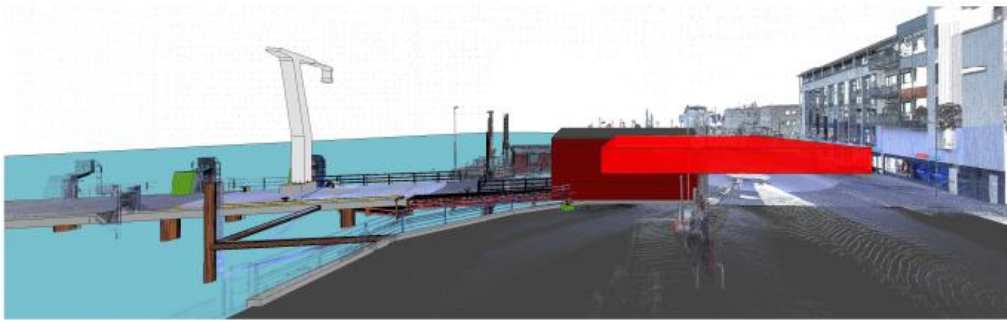
Planutvalet i Stranda kommune har kome til at det er betydeleg fleire ulemper enn fordelar ved tiltaket. Dei har peika på at tiltaket vil ha svært store og skadeleg effektar på eit allereie trengt område i Stranda sentrum. Planutvalet meiner tiltaket i verste fall kan vere direkte trafikkfarleg. Til sist har dei peika på at omsynet gjer seg særleg gjeldande så lenge det finns alternativ plassering.

Statsforvaltaren viser til vår vurdering over. Vi er ikkje samd med planutvalet i at tiltaket vil føre med seg ei vesentleg forverring av den trafikkale situasjonen i området. Utfordringane for trafikken i sentrum er i stor grad knytt til det at det ligg ei ferjekai i området. Dei negative verknadane vil ikkje forandre seg i særleg grad sjølv om det tekniske bygget blir ført opp.

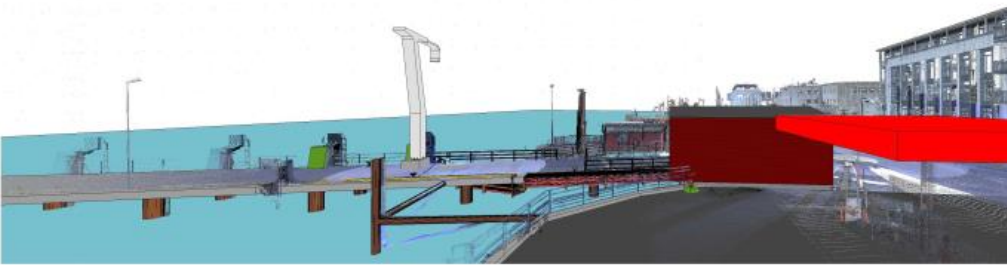
Naboar og gjenbuarar har peikt på at det tekniske bygget vil ta mykje utsikt frå eigedomane deira.

Statsforvaltaren viser til illustrasjonane som er levert i saka. Vi kan ikkje sjå at bustadeigedomane i særleg grad mister utsikt. For bustadene nord for det tekniske bygget vil tapet av utsikt delvis vere samsvarande med den utsikten ein allereie mister som følge av bensinstasjonen, slik illustrasjonen under viser. Ut over dette dreier utsiktstapet seg i stor grad om utsikt til ferjekaien, medan resten av fjordutsikta er uhindra. Vi kan derfor ikkje sjå at utsiktstapet utgjer ein vesentleg ulempe.

For eigedomane på andre sida av Strandgata, mot vest, vil endringa i utsiktstapet bli endå mindre påverka, ettersom bustaddelane ligg høgare over det tekniske bygget. Denne ulempa er med andre ord svært avgrensa.



53\_336-Bolig vest



53\_336-Bolig øst

Dispensasjonen fører med seg ei avgrensing i tilkomsten til CircleK sin stasjon for større bilar. Sjølv om større bilar får dårlegare tilkomst, har dei framleis tilkomst. Ulempa er derfor av mindre betydning enn om større bilar hadde vore fullstendig hindra i å nytte stasjonen.

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 derfor 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 innafør eit avgrensa område. Dette gir enklare vedlikehald, og gjer at drift av ferjestrekninga ikkje legg beslag på større areal enn naudsynt.

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

#### Byggeforbodet i strandsona

Statsforvaltaren vurderer først om det første vilkåret i § 19-2 er oppfylt.

Bakgrunnen for byggeforbodet 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 verdier.

Saka gjeld søknad om bygging av eit teknisk bygg og eit ladetårn på ei ferjekai i ein tettstadssentrum, plassert ved eksisterande infrastruktur. Ingen av omsyna som byggeforbodet i strandsona skal beskytte 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. Det første vilkåret i § 19-2 for å gi dispensasjon er oppfylt.

Statsforvaltaren kan ikkje sjå at det gjer seg gjeldande andre fordelar eller ulemper enn i vurderinga vi gjorde over. Dermed er også det andre vilkåret i plan- og bygningslova § 19-2 oppfylt.

#### Alternativ plassering

Når det kjem til plasseringa av bygget, viser Statsforvaltaren til klaga frå Norconsult og merknadar frå advokat Skar.

Ei plassering av det tekniske byggverket i vaskehallen vil av fleire grunner ikkje vere mogleg. På grunn av stråling bør ikkje slike anlegg plasserast heilt tett inn mot bustadeiningar og arbeidsplassar. Å plassere dei tekniske installasjonane vegg i vegg med både bustad- og næringseiningar er derfor ikkje tilrådeleg. I tillegg vil det vere store utfordringar med å tilpasse ferdigbygde modular til vaskehallen.

Det er også avgrensingar i kor mange kablar det er mogleg å feste på ladearmen og i dei tekniske skapa på anlegget. Dess større avstand ein har mellom ladearm og teknisk rom, dess fleire kablar treng ein. Når dei som skal prosjektere anlegget har lagt til grunn at det ikkje er mogleg med ei alternativ plassering, støtter Statsforvaltaren seg på dette.

Det er òg foreslått å plassere det tekniske bygget på andre sida av ferjekaien. I dette området er det i dag hamnepromenade og eit publikumsbygg kor det mellom anna er toalett. Området er med andre ord i langt mindre grad påverka av ferjedrifta enn det området kor det tekniske bygget er planlagt plassert. Slik Statsforvaltaren ser det kan ei slik plassering derfor føre med seg større ulemper for ålmenta enn plasseringa som no er søkt om.

På bakgrunn av dette kan derfor ikkje Statsforvaltaren sjå at det er alternative plasseringar som bidreg til å bøte på ulempa av tiltaket, eller som fører med seg andre fordelar.

#### «Kan»-skjønet

Det er i utgangspunktet kommunen som er planmyndigheit, 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 om kommunen har lagt vekt på usaklege eller ikkje relevante omsyn, har Statsforvaltaren lov til å komme til ein anna konklusjon enn kommunen, sjølv om det gjeld eit område der kommunen har fritt skjøn.

Planutvalet har i vurderinga si vist til at eit ladeanlegg vil gjere det vanskelegare å realisere planane om cruisekai i sentrum. Statsforvaltaren viser til at anlegget ligg utanfor områda som er sett av til



cruisekai, og vi kan ikkje sjå at tiltaket vil ha betydning for utnyttinga av området der det er planlagt slik kai at ein får løyve til oppføringa av bygget som er knytt til ladeanlegget.

Planutvalet har òg lagt vekt på at trafikksituasjonen i Stranda sentrum er ikkje er haldbar, og at ein av den grunn ikkje kan gjeve dispensasjon. Statsforvaltaren forstår at trafikken i sentrum i stor grad er påverka av ferja, og at dette kan opplevast som ei plage. Vi er derimot ikkje samd med planutvalet i at eit ladeanlegg for ferjene som allereie går på strekninga vil verke inn på denne situasjonen. Det er derfor ikkje eit relevant omsyn i vurderinga.

Både barnas representant og planutvalet har lagt vekt på omsynet til trafikktryggleik i kvifor det ikkje bør gjevast dispensasjon. Statsforvaltaren viser til at det er levert illustrasjonar som viser at ein tek vare på omsynet, og sektormynde som har ansvar for å teke vare på omsynet til trafikktryggleiken har ikkje merknader til løysinga som er vald. Vi er derfor ikkje samd med planutvalet i at innverknaden på trafikktryggleiken er så stor som det utvalet legg til grunn. Høyringsinstansane som har ansvar for trafikktryggleik har i motsetning til barnas representant og planutvalet ikkje hatt merknadar til trafikktryggleiken.

Statsforvaltaren er merksam på at Stranda kommune meiner saka ikkje er tilstrekkeleg utgreidd ettersom Statsforvaltaren ikkje har vore på synfaring og snakka med innbyggjarane i Stranda kommune. Statsforvaltaren peiker på at innbyggjarane har sendt inn ei rekke innspel til saka, og at vi generelt er godt kjent på ferjekaia i Stranda sentrum. Vi er derfor ikkje samd med at det er naudsynt for saka si opplysning at det gjennomførast synfaring og møte med innbyggjarar.

Statsforvaltaren meiner at Stranda kommune har tatt utanforliggende omsyn når dei har konkludert med at det ikkje «kan» gjevast dispensasjon for oppføring av anlegg for ferjeladar. Statsforvaltaren si vurdering er at det «kan» gjevast dispensasjon i saka. Vilråra for å gjeve dispensasjon er då oppfylt.

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

### **Statsforvaltaren sitt vedtak**

Statsforvaltaren gjer om Stranda kommune sitt vedtak av 28. august 2023 i sak 52/23 av. Fjord1 har fått rammeløyve til oppføring av ferjeladar.

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 mottok 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*

Vedlegg:

1 Nytt vedtak i klagesak - Byggesak - Stranda 52/299 - ladeanlegg for ferje - ferjekai

**Kopi til:**

**FJORD1 AS**

**WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS AVD**

**BERGEN**

**Postboks 354**

**Postboks 1233**

**Marken**

**6902 FLORØ**

**5811 BERGEN**