



MOLDE KOMMUNE

ADVANSIA AS
Postboks 18
0216 OSLO

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	BYGG-23/01359-17	Ane Nygård	05.03.2024

34/24 Krohnsvingen 7, rammetillatelse til bussdepot

Eiendom (gnr/bnr/fnr/snr):	34 / 24 / 0 / 0
Eiendom (gnr/bnr/fnr/snr):	34 / 19 / 0 / 0
Eiendom (gnr/bnr/fnr/snr):	34 / 27 / 0 / 0
Eiendom (gnr/bnr/fnr/snr):	34 / 96 / 0 / 0
Ansvarlig søker:	ADVANSIA AS
Sektormyndighet:	STATENS VEGVESEN
Sektormyndighet:	MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
Sektormyndighet:	STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL
Sektormyndighet:	AVINOR AS
Intern høringsinstans:	Utvikling- og forvaltningsavdelingen
Tiltakshaver:	MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE

Vedtak

Byggesakskontoret godkjenner rammesøknaden. Dere kan ikke sette i gang byggearbeidene før dere har fått igangsettingstillatelse.

Vi viser til plan- og bygningsloven §§ 20-2 og 21-4.

Kommunen godkjenner søknaden om dispensasjoner.

Vi gir dispensasjon fra kommuneplanens arealformål forretning og dispensasjon fra byggegrense mot veg, dispensasjon fra regulert adkomst etter plan- og bygningsloven § 19-2.

Vilkår

Vedtaket har følgende vilkår:

1. Tiltaket skal utføres i samsvar med bestemmelser gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven.
2. Dokumenter som legges til grunn for tillatelsen ligger vedlagt.
3. Plassering av tiltaket skal utføres i henhold til dette vedtaket og godkjente tegninger.
4. De planlagte tiltakene i krysset mellom E39 og Krohnsvingen må gjennomføres før det søkes om

brukstillatelse.

5. Avinors vilkår i høringsuttalelsene må bli fulgt.

Alle parter kan klage på vedtaket innen 3 uker. Se orientering nedenfor om rett til å klage på forvaltningsvedtak.

Med hilsen

Molde kommune
Ane Nygård
byggesaksbehandler

Kristine Jønsson
juridisk rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

Situasjonskart

A-90-00-002-FASADE og PERSPEKTIV (002)

A-90-00-001-PLAN (002)

E101, kryssløsning

F101, gjerde og mur

VA

A-90-00-004-SNITT (002)

Lydplan-A-90-00-001-PLAN_A

C101_rammesøknad (002)

_16_05212-87 Molde kommune - Nabovarsler - Forespørsel om oppførelse av Molde bus 3153082_1_1

_16_05212-92 Molde kommune - Nabovarsler - Nytt bussdepot i Molde - Gbnr 34_24 - Krohnsvingen 7

3152874_4_1

Radioteknisk vurdering - Bussdepot Årø 7 feb 2024

Mottakere:

ADVANSIA AS

Kopi til:

STATENS VEGVESEN

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE

STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL

AVINOR AS

Saksbehandling med begrunnelse for vedtak

Generell informasjon

Vi mottok søknad om rammetillatelse 18.10.2023. Søknaden er komplettert 21.02.2024.

Tegninger og dokumentasjon mottatt samme dato(er) ligger til grunn for vår behandling av søknaden.

Søknaden gjelder rammetillatelse til etablering av nytt bussdepot, med opparbeidelse av administrasjonslokaler, serviceanlegg, parkering og tilhørende infrastruktur og VA-ledninger, samt riving hele eller deler av lagerbygg langs Årøelva. Støttemur langs Krohnsvingen vil bli behandlet i egen søknad.

Tiltakets BYA	701,1 m ²
Tiltakets BRA	641,7 m ²
Grad av utnytting	1471,1 m ² BYA

Planstatus

Eiendommen er omfattet av Kommuneplanens arealdel for Molde - del 1, 2015-2025. Eiendommen er vist som forretninger.

Eiendommen er omfattet av reguleringsplan Lergrovik - Årø - Røbekk. Eiendommen er regulert til industri.

Eiendommen er også omfattet av reguleringsplan E39 Kryss Årødalsvegen - Fannestrandvegen. Eiendommen er regulert til industri.

Eiendommen er også omfattet av reguleringsplan Årøråket. Eiendommen er regulert offentlig bebyggelse.

Privatrettslige forhold

Byggesakskontoret behandler byggetiltakene i henhold til plan- og bygningslovgivningen. Byggesakskontoret tar ikke stilling til privatrettslige forhold, og gir ikke privatrettslige rettigheter. Dersom byggeprosjektet krever det må du selv ordne med nødvendige privatrettslige rettigheter. I motsatt fall kan byggeprosjektet ikke gjennomføres.

Naboer

Naboer og gjenboere er varslet.

Det er kommet merknader fra eier av barnehagen på eiendommen gnr/bnr 34/124

«Oppsummering

Som beskrevet ovenfor ser vi dette som en stor mulighet for å kunne diskutere bruk av arealet tilknyttet barnehagen som ikke går ut over planene som fylkeskommunen legger frem. Vi håper fylkeskommune ser verdien av dette, og ber om dialog i den videre prosessen.

Vi vil påstå at dette er et ypperlig eksempel der bærekraftfylket Møre og Romsdal kan være pådriver for et godt samarbeid for å kunne utvikle samfunnet i retning av FN sine 17 bærekraftsmål.

*«Møre og Romsdal skal utvikle eit tettare og meir forpliktande samarbeid mellom offentlege aktørar, frivillighet, næringsliv og kulturliv for å følgje opp FN sine berekraftsmål.»
Fylkesplan for bærekraftfylket Møre og Romsdal 2021 - 2024*

Slik vi forstår det, vil denne byggesaken legge premisser for regulering av området og den videre utviklingen. Vi mener at man i byggesaken i for liten grad har tatt innover seg at en barnehage er områdets nærmeste nabo, og de konsekvenser en fjerning av hele grøntdraget medfører for barnehagens og barnas hverdag.

Vi ber om at våre innspill blir tatt med i det videre arbeidet, og at man spesielt forsøker å løse de utfordringer vi her kommenterer.

Se vedlagt skisse som viser mulige interessante området for skolebygg og uteareal.»

Hovedpunktene til ansvarlig søker sitt svar på nabomerknad:

«Tiltaksområdet var regulert til industri allerede i 1980 og det har vært industriområde her før barnehagen ble etablert. En av grunnene til at adkomstvegen etableres slik den gjør er blant annet for å få avstand til avkjøringen fra hovedvegen og en tryggere adkomst og avkjørselsveg for alle berørte.

Det påpekes i merknaden til nabovarslet at dere ønsker å beholde skogen med hensyn til blant annet artsmangfold og levested for insekter og planter. Der ønsker vi å informere om at det også er flere uønskede arter i grøntområdet, se blant annet tiltaksplan for fremmedarter. Grøntarealet er også noe som har grodd igjen de siste årene.

Vi har forståelse for at man ønsker å bevare vegetasjonen for å skjerme barnehagen. Vi vil også naturligvis sørge for å bevare så mye grøntareal som mulig uten at det kommer i konflikt med tiltaket.

Reguleringsplan fra 2006 viser videre at det er regulert inn en avkjørsel fra adkomstvei inn til industriområdet rett vest for barnehagen.

Det er likevel vårt ønske at vegen skal legges slik at det blir best for alle parter. Fylkeskommunen har vurdert det slik at det ikke vil være fordelaktig verken for barnehage eller industriområdet å legge mer trafikk langs adkomstvei og forbi barnehagen. Det er derfor bestemt at det bygges en ny adkomstvei langs eksisterende vei nettopp for å kunne ivareta både barnehagens interesser og øvrig ferdsel langs denne adkomstveien, da spesielt myke trafikanter.

Vi ønsker absolutt å se videre muligheter sammen med Montessori, men håper dere kan se hvordan reguleringen legger opp til en langt dårligere løsning for alle. Derfor har vi kommet opp med dette forslaget som vi anser som vesentlig mer fordelaktig selv om vi blir nødt til å fjerne noe vegetasjon på vårt område i forbindelse med dette arbeidet.»

Berørte myndigheter

Avinor har i brev datert 07.02.24 kommet med denne konklusjonen på det radiotekniske vurderingen av tiltaket:

Konklusjon:

Nytt bussdepot som angitt i punkt 1 vil ikke påvirke navigasjonsinstallasjoner ved Molde Lufthavn uheldig ved refleksjon eller skygging.

3.2 Vil anleggene påvirke hverandre elektronisk?

Det forventes ikke at det i forbindelse med nytt bussdepot vil benyttes spesielt sterke radiosendere eller annet utstyr som avgir sterke elektromagnetiske felt og punktet er derfor ikke vurdert.

3.3 Vil anleggenes frekvenser skape uheldige intermodulasjonsprodukter?

Frekvenser benyttet ved Molde lufthavn vil ikke endres ved oppføring av nytt bussdepot og punktet er derfor ikke vurdert.

Samlet konklusjon

Samlet vurdering viser at etablering av nytt bussdepot som angitt i punkt 1 ved Molde lufthavn ikke vil gi radiomessige uheldige konsekvenser.

Radioteknisk vurdering er en vurdering av nytt bussdepot som angitt i punkt 1,- og den samlede påvirkning på navigasjonsinstrumentene på Molde Lufthavn og gjelder ikke vurdering av hinderflater for fly.

Avinor har i brev datert 07.02.24 kommet med denne vurderingen av belyningsplan på tiltaket:

2. Vurderinger

Belysningsplanen kan godkjennes under forutsetning av at armaturer med tilsvarende lysbilde og intensitet benyttes. Armaturene må monteres slik at det ikke er synlig lys utover lyskildens horisontale plan, jf. *EASA-krav ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a)(3) konkretisert i AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes - general (d)(1) samt §§ 5.1 og 5.2 i vedtatt restriksjonsplan.*

Dersom piloter likevel rapporterer om at de blir blendet/villedet av belysningen under fly- og helikopteroperasjoner ved Molde lufthavn, må lyskildene endres eller lysstyrke reduseres. Det samme vil gjelde med hensyn til de oppgavene som utføres av personellet i kontrolltårnet ved Molde lufthavn.

Avinor har i brev datert 12.10.23 kommet med merknader til tiltaket. Dette er en oppsummering av punktene. Vedlagt ligger uttalelsene fra Avinor.

«2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Molde lufthavn

Byggekraner vil kunne komme i konflikt med hinderflatene. Avinor vil ikke tillate bruk av tårnkran til oppføring av bussdepot på grunn av nærheten til Moldelufthavn. Tiltakshaver er ansvarlig for at mobilkran skal ha påmontert fast rødt hinderlys i bomspiss.

Tiltakshaver er ansvarlig for utarbeidelse av risikoanalyse for bruk av mobilkran i samråd med Molde lufthavn. Det stilles krav om at det opprettes en egen prosedyre for koordinering av kranbruken med kontrolltårnet på Molde lufthavn.

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Mobilkran vil kunne benyttes med kranarm opp til 20 meter over terreng uten krav til separat radioteknisk vurdering. Dersom mobilkran skal operere over denne høyden, skal tiltakshaver sende søknad om radioteknisk vurdering. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på mobilkranen.

4. Turbulensvurderinger

En omsøkt bebyggelse her på inntil 7,5 meter over terreng, beliggende i en avstand av ca. 400 meter fra rullebanens senterlinje, vil det ikke være behov for en nærmere turbulensvurdering.

5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet. Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

6. Forebyggende tiltak mot birdstrike

Avinor ber om at planlagt bygg/anlegg som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking. Tiltakshaver må utarbeide en avfallsplan. Det stilles krav om lukkede avfallsbeholdere og lukket avfallshåndtering.

7. Flystøysoner

Molde kommune bør stille vilkår om at lydkravene etter TEK17 skal legges til grunn for den planlagte bebyggelsen.

8. Avsluttende merknader

Avinor ber om at overnevnte vilkår legges til grunn for en ramme-/igangsettingstillatelse for oppføring av nytt bussdepot med tilhørende infrastruktur på gbnr 34/24, Krohnsvingen 7, i Molde kommune.»

Statens vegvesen har i brev datert 02.01.24 kommet med disse merknadene til tiltaket.

«Vår vurdering

Arealformål

Området på Årø er i kommuneplanen tatt inn som forretning – nåværende (F1). Kommuneplanen har en bestemmelse om at den ikke opphever gjeldende reguleringsplaner, men at den skal gjelde foran ved motstridende interesser, jf. bestemmelse § 2.1. I dette tilfellet, med to ulike formål, vil formålene i utgangspunktet ha ulike interesser. Kommuneplanen vil da i sin helhet gjelde foran og tiltak vil kreve reguleringsplan, jf. kommuneplanens bestemmelse § 3.1. For vårt vedkommende vil tolkningen av dette vil ha betydning for om det er planmyndigheten som skal behandle det som dispensasjon fra gjeldende planer eller om det er vegmyndighetene som skal behandle de etter særlovgivningen (vegloven). Vi ber om at dette vurderes nærmere og går tydelig frem av et eventuelt positivt dispensasjonsvedtak.

Et bussdepot vil være et samfunnsnyttig prosjekt, og vil generere begrenset trafikk i forhold til potensialet til formålet forretning kan medføre. Vi har ingen merknader til at denne eiendommen tas i bruk som bussdepot med tilhørende funksjoner og infrastruktur gitt at det stilles vilkår om tiltak i kryss mellom E39 (Fannefjordvegen) og Krohnsvingen blir gjennomført før utbyggingen kan skje.

Atkomst

Vi har hatt en god dialog med fylkeskommunen og deres konsulent i utarbeidelsen av tiltak i kryss med E39, samt vegnettet generelt. Det fremlagte tegningene er i tråd med det vi har kommet til enighet om, og vi har ingen merknader til forslaget som nå er lagt frem. Vi vil presisere at justering av gang- og sykkelveg og kryss med E39 vil kreve inngåelse av en gjennomføringsavtale med oss før arbeidet kan starte. I henhold til Norsk vegdatabank (NVDB) er første del av Krohnsvingen kommunal veg (kv.

4940). Dersom det vurderes at kommuneplanen gjelder i sin helhet foran reguleringsplanene i området, må Molde kommune vurdere tilknytning til kommunal veg og gi tillatelse i henhold til vegloven §§ 40 og 43.

Byggegrense

Tiltaksgrensen er satt til 30 meter fra senterlinjen til E39. Man får da en buffer til E39 som ivaretar våre interesser til veganlegget, blant annet drift, vedlikehold og fremtidige utviklingstiltak. Dette samsvarer med minsteavstanden til eksisterende bygg og vår tilbakemelding til nabovarselet.

I tilfelle det vurderes at kommuneplanen gjelder foran i sin helhet vil også her vegloven komme til anvendelse, jf. vegloven § 29. Nye tiltak krever da særskilt tillatelse fra Statens vegvesen, jf. vegloven § 30.

Konklusjon

Arealformålet i kommuneplanen strider mot gjeldende reguleringsplaner i området. Da dette vil være avgjørende for hvilke lovverk saken skal behandles etter, som beskrevet over, må dette avklares nærmere.

Vi har ingen merknader til at det gis dispensasjon fra arealformålet i samsvar med søknaden. Det må imidlertid stilles vilkår om at de planlagte tiltakene i krysset mellom E39 og Krohnsvingen må gjennomføres før ny utbygging kan skje.»

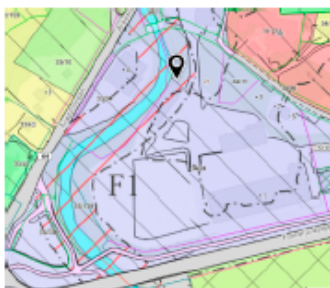
Statsforvalteren har i brev datert 16.01.24 kommet med disse merknadene til tiltaket.

«Vassdrag

Årøelva renn like vest for arealet og er ei laks- og sjøauførrende elv. Det er viktig at det blir tatt tilstrekkelig omsyn til vassdraget når det no er ønskje om bussdepo mm. på staden.

Jamfør gjeldande kommuneplan går byggegrensa langs elva i regulert formålsgrense. I reguleringsplanen er det både formål Grønnstruktur og Næring (endra til forretning i kommuneplanen) nært elva.

Årøelva er allereie sterkt belasta med inngrep i og tett på elva, og ideelt bør elva få etablert ei kantsona med naturleg vegetasjon tilsvarande flaumsona teikna inn i plankartet i kommuneplanen. I søknaden er kantsona teikna inn 5-20 meter brei, dvs. smalare enn flaumsona på deler av strekninga.



Gjeldande kommuneplan med omsynssone flaum



Gjeldande reguleringsplan, 1980



Tiltak i dispensasjon

Vi skjønner at tilgjengelig areal er avgrensa gitt alle tiltaka som er ønska på staden. Som eit minimum bør prosjektet sørge for at elva får min. 10 meter brei kantsona, der det no er lagt opp til mindre. Riving av eksisterande lager kan bidra til slik løysing.

Vi viser til vassressurslova § 11, der det langs breidda av vassdrag med årsikker vassføring er krav om å oppretthalde eit avgrensa naturleg vegetasjonsbelte som skal motverke avrenning og gje levestad for plantar og dyr. Kantsonas økologiske funksjon er leveområde for artar, grønne korridorar

og som næringsprodusent. Kantvegetasjonen langs vatn og vassdrag er variert, ofte med biologisk mangfald og naturverdiar. Overgangen mellom land og vatn gir rom for artar frå begge element, og for artar som er tilpassa dette brytningsområdet. Kantvegetasjonen gir skjul og skugge, som er viktig for fisk og organismer. Den gir mat for fisk og gode oppvekstområde for yngel. Kantvegetasjonen fungerer også som erosjonssikring og dempar flaum.

Det må søkjast om særskilt løyve frå Statsforvaltaren etter vassressurslova § 11 som gjeld vegetasjonsona langs vassdrag. Nærare opplysningar om kantvegetasjonen langs vassdrag finn ein på vår heimeside: <https://www.statsforvalteren.no/nn/More-og-Romsdal/Miljo-ogklima/Vatn/kantvegetasjon-langs-vassdrag/>

Forureining til elv

Det er ønskje om å plassere m.a. ny vaskehall, dieseltank og areal til snødeponi langs elva. Av omsyn til naturmangfaldet i vassdraget bør ikkje vaskevatn (etter oljeavskillar) frå vaskehallen bli satt i elva. Kommunen må følgje opp dette vidare i si behandling etter forureiningsforskrifta kap. 15.

Plassering av dieseltank nært elva gir auka risiko for forureining til vassdraget ved avvik. Kommunen bør vurdere avbøtande tiltak og ev. alternativ plassering, jf. forureiningsforskrifta kap. 15.

Støy

Barnehagen i nærleiken er støyfølsam bygnad, jf. nasjonal støyretningsline T-1442. I førehandskonferansen er støy påpeika av kommunen, men med vekt på vegtrafikken som støykjelde i retning bussdepo og kontorplassar. Det blir lagt opp til å utarbeide støyfagleg utgreiing for å avklare om det er naudsynt med avbøtande tiltak. I den samanheng bør det også bli utgreidd om aktiviteten ved bussdepo vil bidra med auka støy i retning barnehage og bustader. Området er allereie støybelasta, så her bør ein vurdere sumstøy. Det kan vere behov for avbøtande tiltak i retning bygning og uteareal. Ei støyfagleg utgreiing med forslag til naudsynte avbøtande tiltak skal danne fagleg grunnlag for dispensasjonsvedtaket, slik at saka blir tilstrekkeleg opplyst og støyen i området tilstrekkeleg tatt omsyn til.

Framande artar

Det er framande artar i området som må handterast i byggesak slik at ein unngår spreiging. Planfagleg vurdering

Dette utbyggingsprosjektet er ikkje i tråd med formålet i gjeldande plan, og krev avklaring for m.a. vegløyving, omsynet til elv, støy og nærliggande busetnad og barnehage. Ut frå omsynet til offentlegheit, samråd og medverknad i planprosessen, er det viktig at endringar i planer av betydning ikkje skjer ved dispensasjonar, men blir behandla etter reglane om kommunepanlegging og reguleringsplanar, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) pkt. 6.19. Kommunen skal sjå til at dette blir gjort.

Konklusjon

Statsforvaltaren rår til at det blir sørga for ei brei nok kantsone med naturleg vegetasjon langs elva.»

Ansvarlig søker har svart ut Statsforvaltern sin høringsuttalelse

«Kantvegetasjon:

Det skal ikke fjernes noe kantvegetasjon i tiltaket. Derfor var vi, med landskapsarkitekt i Sweco, den 16.02.2024 i kontakt med saksbehandler Lars Kringstad (henvist til han av Kristin Eide) hos Statsforvalteren for å spørre om nødvendigheten av søknad om fjerning av kantvegetasjon etter vassressurslova § 11. Statsforvalteren bekreftet at det ikke var nødvendig å søke til dem i fht vassressurslova § 11 siden vi ikke skal fjerne noe kantvegetasjon. Arealet som skal bebygges mot elv er

allerede opparbeidet for flere år siden med parkeringsplass/lagringsplass etc. Planlagt tiltak med asfaltering, grunnarbeid etc. er nå nøye planlagt for å ikke berøre kantvegetasjonen. Dersom det av en grunn likevel skulle bli aktuelt å fjerne kantvegetasjon må søknad i fht vassressurslova § 11 sendes inn. Lagerskur mot elv skal rives helt eller delvis, slik som statsforvalter nevner i sin uttalelse.»

Forurensing til elv

Vann fra utløp oljeutskiller skal ledes til kommunalt spillvannsnett og ikke til elv. Det vil bli søkt om tilknytning til Molde vann og avløp i forbindelse med søknad om sanitærabonnement.

Ansvarlig søker har kommet med en støyvurdering av tiltaket mot omkringliggende omgivelser.

«Støy bussdepotet inkludert ny tilkjørselsveg vil isolert sett ikke medføre støynivå over gjeldende grenseverdier for utsatte støyfølsomme bygg (boliger og barnehage i nord). Når man ser på det samlede lydnivået fra vei (alle veier) ved omkringliggende (utsatte) boliger og barnehage vil lydnivå i mest utsatte fasader og støyfølsomt område øke med mindre enn 1 dB og ingen ny støyfølsom bebyggelse eller støyfølsomme areal vil havne i gul støysone. Tiltaket regnes derfor ikke omfattet av tiltaksvurderinger etter støyretningslinjen T-1442. For ny tilkomstvei er beregningen konservativ ettersom nordisk beregningsmetode ikke skiller mellom type tungtransport, for eksempel regnes EL-busser i realiteten å ha lavere støynivå ved lav kjørehastighet som 30 km/t.»

Byggeprosjektet

Avklaring i forhold til plangrunnlaget

Reguleringsplanen er den gjeldende plan så lenge den ikke er i strid med senere vedtatt kommuneplan. Tiltaket er i strid med byggegrense mot veg, arealformål forretning i kommuneplanen og regulert adkomst. Det er søkt om dispensasjon. Det er sendt inn dispensasjon fra pbl. §1-8 byggegrense mot vassdrag. Kommunen mener at det ikke er krav om dispensasjon mot byggegrense mot Årøelva og vi vil derfor ikke behandle denne dispensasjonen.

Statens vegvesen har i høringsuttalelsene kommet med spørsmål om det er kommuneplanen eller reguleringsplanen som gjelder for tiltaket. Reguleringsplanen er i strid med kommuneplanen på arealformål og her vil kommuneplanen være gjeldende. Kommuneplanens arealdel er en overordnet plan, mens reguleringsplan er en mer detaljert plan området. Så når det gjelder detaljerte bestemmelser for et område som ikke er nevnt i kommuneplanen som for eksempel byggegrense mot veg, så følger vi reguleringsplanens bestemmelser.

Form, plassering, parkeringsløsninger, uteoppholdsareal og visuell utforming

Tiltaket er utformet slik at det ser estetisk ut og ivaretar visuelle kvaliteter. Bygget er prosjektert for å passe inn i omgivelsene og videre også for å unngå påvirkning av omgivelsene rundt i form av lysrefleksjon eller forstyrrende farger.

Bakgrunnen for plasseringen av tiltaket er gjort gjennom en mulighetsstudie der det er kommet frem til at dette vil være den mest egnede plasseringen, med hensyn til omgivelsene og utnyttelsen av området.

Tiltaket vurderes å være i tråd med relevante krav og hensyn.

Sikkerhet mot fare

Tiltaket ligger i aktsomhetssonen for flom fra Årøelva. Her foreligger det imidlertid en konsekvensvurdering i plan, slik at dette vil være ivaretatt.

Ifølge Asplan viak rapport om flomkartlegging kommuneplan Strande-Aukra, Molde datert 03.02.2019, så ligger tiltaket utenfor flomfaren fra Årøelva.

Sweco har gjort en støyvurdering til omgivelse fra bussdepot Molde, datert 07.11.23

«Oppsummering og konklusjon

Støy bussdepotet inkludert ny tilkjørselsveg vil isolert sett ikke medføre støynivå over gjeldende grenseverdier for utsatte støyfølsomme bygg (boliger og barnehage i nord). Når man ser på det samlede lydnivået fra vei (alle veier) ved omkringliggende (utsatte) boliger og barnehage vil lydnivå i mest utsatte fasader og støyfølsomt område øke med mindre enn 1 dB og ingen ny støyfølsom bebyggelse eller støyfølsomme areal vil havne i gul støysone. Tiltaket regnes derfor ikke omfattet av tiltaksvurderinger etter støyretningslinjen T-1442. For ny tilkomstvei er beregningen konservativ ettersom nordisk beregningsmetode ikke skiller mellom type tungtransport, for eksempel regnes EL-busser i realiteten å ha lavere støynivå ved lav kjørehastighet som 30 km/t.»

Ansvarlig søker vil også bygge tiltakene iht. de tekniske kravene som er i TEK17 og NS 8175 om at lydforholdene skal være tilfredsstillende for personer som oppholder seg i byggverk og på uteoppholdsareal avsatt for rekreasjon.

Naturmangfold og kulturminner

Tiltaket grenser til et kulturminne av kulturhistorisk betydning, dette er en verneverdig bru. Ansvarlig søker vurderer at omsøkte tiltak ikke vil påvirke kulturminnene, da arbeidene vil ikke forestås på eller nær eiendommene. Det vises likevel til at det er observert, og vurdert at det ikke kreves ytterligere sikringstiltak.

Vegetasjonen i området har i de senere årene vokst til, og det har blitt registrert at fremmede arter som vi ikke vil ha i naturen vår har blitt etablert her. Dette er arter som kan skade vårt naturlige naturmangfold. Det er ikke registrert noen viktige planter eller dyreliv i nærheten. Eiendommen er allerede bebyggt og det har vært aktivitet på eiendommen over flere år. Vegetasjonen i nord på eiendommen har kommet til i de senere år og forholdene anses derfor ikke å bli endret ved at tiltakshaver fjerner noe av vegetasjonen der. Det er lite sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig eller irreversibel skade på landskap, økosystemer, andre naturtyper eller arter. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å innhente ytterligere kunnskap om dette. Det er positivt at det skjer en opprydning av vegetasjonen på eiendommen og at de bevarer kantvegetasjonen mot Årøelva for å bevare det naturlige naturmangfoldet der.

Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp

Bygningsmyndigheten har vurdert at det foreligger tilfredsstillende kapasitet på eksisterende offentlig vann- og avløpsnett til at omsøkt tiltak kan koble seg til offentlig nett. Tiltakshaver er ansvarlig for at det søkes om tilknytningstillatelse til offentlig nett i god tid før tiltaket skal koble seg til offentlig nett. Søknaden må sendes til Molde Vann og Avløp KF og søknadsskjema finnes på Molde kommune sine nettsider.

Vann fra utløp oljeutskiller skal ledes til kommunalt spillvannsnett og ikke til elv.

Veg

Statens vegvesen, fylkeskommunen og Sweco har hatt tett samarbeid med utarbeidelsen av kryss med E39 samt vegnettet generelt. Vedlagte tegninger er i tråd med enigheten. Justeringen av gang- og sykkelveg og kryss med E39 vil kreve inngåelse av en gjennomføringsavtale med Statens vegvesen før arbeidet kan starte. Endringer i skilting og oppmerking, samt graving og eventuelt nærføring, krever

vedtak fra Statens vegvesen. De planlagte tiltakene i krysset mellom E39 og Krohnsvingen må gjennomføres før ny utbygging kan skje.

Forholdet til naboer og andre myndigheter

Tiltaket skal etableres på eiendom som allerede er etablert med stor asfaltert parkeringsplass og store bygninger. Den nye innkjørselen er nøyen planlagt med Statens vegvesen fylkeskommunen og ansvarlig søker og det er kommet fram til den beste løsningen for å tilrettelegge både for bussdepoet og andre trafikanter og myke trafikanter. En del av vegetasjonen som er etablert de senere årene på eiendommen fjernet noe som er uheldig for barnehagen nord for bussdepoet. Området er ikke regulert til grøntareal og fjerningen av vegetasjonen er akseptert her.

Ut fra støyvurderingen så vil ikke omkringliggende bygninger havne i gul sone på grunn av etableringen av bussdepo.

Byggesakskontoret vurderer videre at hensynet til naboer er ivaretatt.

Ansvar og kontrollomfang

Ansvarsretten gjelder fra det tidspunktet erklæringen om ansvarsrett er sendt inn til kommunen.

Foretak kan ikke starte arbeidet med tiltaket før erklæring om ansvarsrett er sendt inn. Tiltaket vurderes å være tilfredsstillende belagt med ansvar.

Byggesakskontoret legger innsendt gjennomføringsplan til grunn for godkjenning.

Ansvarlige foretak skal sørge for at arbeidene blir gjennomført etter bestemmelser i plan- og bygningsloven.

Plassering og høydefastsettelse

Ved endringer i terrengforhold som kan påvirke byggverkets høyde, må dere gi beskjed til Byggesakskontoret så snart som mulig.

Dispensasjon fra arealformål forretning i kommuneplanen

Søkers begrunnelse

Søker har gitt følgende begrunnelse (vår gjengivelse av hovedpunkt):

- I likhet med forretning er bussdepot også er arealkrevende
- Omsøkte bruk til bussdepot vil ikke generere større trafikkmengde enn dersom tiltaket som skulle etableres var forretning. Bussdepotet i likhet med forretning medføre noe trafikk inn og ut av området. Dette vil være ivaretatt ved at kryssløsningen inn til området blir oppgradert og tilpasset.
- Opprettelse av bussdepot vil også være til fordel for nærområdet ved at det kan tilbys et godt og miljøvennlig kollektivtilbud for innbyggerne. Det vil også generere arbeidsplasser og ha positive ringvirkninger.
- Etablering av et bussdepot vil være av stor samfunnsnyttig verdi, bidra til en utbedring av dagens kryssløsning og være en løsning som sikrer en langsiktig løsning for etablering av bussdepotet.
- Fordelen ved å tillate etablering av et bussdepot i det aktuelle bygget, er først og fremst at man kan utnytte den eksisterende bygningsmassen på en god og hensiktsmessig måte. Videre vil det ha en stor samfunnsnyttig verdi og medføre en god utnyttelse av tomten.
- I den grad etableringen av bussdepot medfører økning av trafikk, vil disse ulempene bli begrenset på grunn av etablering av ny kryssløsning.

Byggesakskontorets vurdering

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2 kan kommunen gi dispensasjon fra regler som er gitt i eller i medhold av plan- og bygningsloven. Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det er aktuelt å dispensere fra, eller hensynene bak lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt.

Dersom man etter en vurdering finner at slike hensyn ikke vil bli vesentlig tilsidesatt, må det deretter foretas en samlet vurdering der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. For at det skal kunne gis dispensasjon må fordelene være klart større enn ulempene. Det vil normalt ikke være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes om dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Statlige og regionale rammer og mål skal tillegges særlig vekt i dispensasjonsvurderingen.

1. Vesentlig tilsidesettelse av viktige hensyn

Hensynet bak bestemmelsen

Hensynet bak arealformålet forretning nyttes for bygninger, lokaler og arealer der det skal drives detalj- eller engrossalg av bearbejdede produkter til kunder som selv henter varene i lokalene.

Hensynet bak lovens formålsbestemmelse

Plan- og bygningsloven skal i henhold til lovens formålsbestemmelse § 1-1 fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. I lovens formålsbestemmelse er hensynet til universell utforming, barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av tiltak fremhevet.

Vurdering av hensynene opp mot det konkrete tiltaket

Tiltakshaver skal etablere et bussdepot sammen med administrasjonslokaler, serviceanlegg og parkeringsplasser. I kommuneplanen er formålet forretning og dette formålet innebærer som regel stor trafikk og folketilstrømning til eiendommen. Det omsøkte bussdepotet vil ikke skape mer trafikk enn et forretningslokale vil gjøre. Å oppgradere kryssløsningen inn til eiendommen vil denne økning bli ivaretatt.

Bussdepoet vil ikke beslaglegge et større område enn et større forretningslokale. Begge vil ha et behov for større parkeringsplass og lokale til virksomheten. Et nytt bussdepo vil være en samfunnsnyttig verdi med mer miljøvennlige busser, generering av arbeidsplasser og utbedring av dagens kryssløsning til eiendommen.

Et bussdepo kan medføre ulemper for naboer, blant annet i form av støy og trafikk. Dette vil særlig gjelde for barnehagen nord for tiltaket. Søker har redegjort for at bussdepoet vil produsere mindre enn 1dB i forhold til dagens situasjon og ingen av naboene vil gå over til gul støysone pga. tiltaket. Vegkrysset inn til eiendommen vil også utbedres og det bygges en ny adkomstvei langs eksisterende veg for å kunne ivareta både barnehagens interesser og øvrig ferdsel langs denne adkomstveien, da spesielt myke trafikanter.

Kommunen har etter en helhetsvurdering kommet til at hensynet bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon.

2. Fordelene må være klart større enn ulempene

Forhold som taler for:

- Utnytte eksisterende bygningsmasse
- Søker får en god utnyttelse av egen eiendom
- Utbedre kryssløsningen og få en mer trafiksikker adkomst til eiendommen
- Hensynet til naboer og gjenboere vurderes å være ivaretatt

Forhold som taler mot:

- Ingen vesentlige ulemper

Eksisterende bygningsmasse vil bli bedre utnyttet og eiendommen vil bli oppgradert. En bedre kryssløsning til eiendommen vil bli etablert. Et nytt bussdepo vil bedre og gjøre kollektivtilbudet mer miljøvennlig som ganger lokalbefolkning og miljøet. Fordelene ved en dispensasjon vurderes som klart større enn ulempene.

3. "Kan" vurdering

Det står i plan- og bygningslovens § 19-2 første ledd at kommunen "kan" gi dispensasjon. Vurderingen er basert på kommunens frie skjønn. Det er ingen som har krav på dispensasjon, og kommunen kan avslå selv om vilkårene ovenfor er oppfylt. Et avslag må begrunnes saklig.

Kommunen skal vurdere om det er hensiktsmessig å gi dispensasjon i den konkrete saken.

Etablering av bussdepo på eiendommen vil ikke skape presedens. Området er regulert til industri i reguleringsplanene og det er ingen fremtidig planer om å etablere et større forretningsområde i området.

Etter en helhetsvurdering ovenfor vurderer vi at det er hensiktsmessig å innvilge omsøkt søknad om dispensasjon.

4. Konklusjon

På bakgrunn av vurderingene ovenfor gir Byggesakskontoret dispensasjon fra kommuneplanens arealformål forretning.

Dispensasjon fra byggegrense mot veg

Søkers begrunnelse

Søker har gitt følgende begrunnelse (vår gjengivelse av hovedpunkt):

- Tiltaket vil kunne medføre en liten økning i trafikken til og fra bussdepotet. Likevel, vil etablering av nytt bussdepo, i denne konkrete saken ikke føre til at hensynene til veisystemet og trafikken blir skadelidende. Dette av den grunn at krysset som skal etableres i tilknytning til bussdepotet vil bedre situasjonen og kompensere for eventuell økning i trafikken. Hensynet til trafiksikkerhet vil derfor være ivaretatt.
- høyden og plasseringen av bussdepotet vil det ikke forhindre sikt som påvirker trafikken fra vegen.
- Det nye bussdepotet vil bli liggende nær E39. Det er imidlertid kun deler av asfalten som blir liggende opp mot veien. Asfalten vil bli liggende lavt langs bakken og vil således ikke påvirke brukerne av veien.
- Etableringen av bussdepo og infrastruktur vil videre ikke være til hinder for snøbrøyting, salting, reasfaltering og annet normalt vedlikehold av riksveien.
- Administrasjonsbygget prosjekter slik at det tåler eventuell belastning/trykk fra veien under bruk. Det vil også ligge tett opp mot 50 meter unna vegen. Det vil ikke ta verken sikt eller fokus fra trafikanter som benytter vegen, dette da bygget skal utformes med naturlige farger som passer inn i omgivelsene.

1. Vesentlig tilsidesettelse av viktige hensyn

Hensynet bak bestemmelsen

Hensynet bak avstandsreglene er i første rekke å hindre oppføring av tiltak som vil være til vesentlig ulempe for trafikk, trafiksikkerhet, vedlikehold og miljøet på eiendommen.

Hensynet bak lovens formålsbestemmelse

Plan- og bygningsloven skal i henhold til lovens formålsbestemmelse § 1-1 fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. I lovens formålsbestemmelse er hensynet til universell utforming, barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av tiltak fremhevet.

Vurdering av hensynene opp mot det konkrete tiltaket

Eiendommen består av tre ulike reguleringsplaner der to av reguleringsplanen har byggegrense mot veg, mens en har ikke noen byggegrense. Deler av tiltaket vil ligge over byggegrense mot veg. Østsiden av eiendommen der bygningene er oppført er det markert inn byggegrense mot veg og der vil reguleringsplanen gjelde og vestsiden av eiendommen der parkeringsplassen vil bli etablert så er det ikke regulert inn noen byggegrense, så her vil vegloven gjelde. Planen er fra 2007 og 50 meter fra riksveg gjaldt da.

Tiltaket vil ligge ca. 30 meter fra senterlinjen til fylkesvegen E39. Det vil være både grøftekant, fortau og grøntareal mellom tiltaket og vegen. Tiltaket vil også ligge på et høyere nivå enn vegen og vil ikke være til hinder for vegtrafikken og sikkerheten. Bygningen står der allerede fra før og den nye parkeringsplassen vil ligge på linje med eksisterende bebyggelse. Parkeringsplassen vil være på bakkeplan og vil ikke påvirke brukerne av vegen.

Den nye avkjørselen er planlagt i samarbeid med vegeier og det vil føre til at trafiksikkerheten opp til eiendommen blir bedre. Trafikkanalysen som er utarbeidet i forbindelse med det nye vegkrysset viser at trafikken til og fra området ikke vil ha vesentlige konsekvenser for trafikken på E39, men noe mer forsinkelser og ventetid i Krohnsvingen. Trafikken til og fra bussdepotet vil også i hovedsak skje utenom rushperiodene da det er da flest busser er i drift.

Statens vegvesen har kommet med merknad at tiltaket vil få en buffer til E39 som ivaretar deres interesser til veganlegget, blant annet drift, vedlikehold og fremtidige utviklingstiltak.

Kommunen har etter en helhetsvurdering kommet til at hensynet bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon.

2. Fordelene må være klart større enn ulempene

Forhold som taler for:

- Vil ikke hindre vegvedlikehold eller driften av vegen
- Tiltaket vil ikke påvirke trafiksikkerheten eller trafikken på E39
- Ny og bedre avkjørsel til eiendommen

Forhold som taler mot:

- Ingen vesentlige ulemper

Selv om infrastrukturen vil øke til eiendommen så vil en ny avkjørsel gjøre at trafiksikkerheten opp til eiendommen blir bedre. Parkeringsplassen som blir etablert vil ikke påvirke bruken av vegen. Nytt bussdepot vil bidra til at kommunens innbyggere får et oppgradert og framtidssrette samferdselstilbud som vil være til stor bruk og nytte for både nærområdet og andre. Fordelene ved en dispensasjon vurderes som klart større enn ulempene.

3. "Kan" vurdering

Kommunen mener ikke at tiltaket vil føre til presedens. Tiltaket vil bruke eksisterende bygningsmasse og det er bare parkeringsplass som vil bli etablert nærmere vegen enn dagens situasjon.

Etter en helhetsvurdering ovenfor vurderer vi at det er hensiktsmessig å innvilge omsøkt søknad om dispensasjon.

4. Konklusjon

På bakgrunn av vurderingene ovenfor gir Byggesakskontoret dispensasjon fra byggegrense mot veg.

Dispensasjon fra regulert adkomst

Søkers begrunnelse

Søker har gitt følgende begrunnelse (vår gjengivelse av hovedpunkt):

- Ønskelig med egen adkomstveg til bussdepoet av sikkerhetsmessige årsaker og hensyn til mye trafikanter.
- Holde busstrafikken unna spesielt to områder: adkomstveien til barnehagen, samt arealene knyttet til dagens bebyggelse sør på tomten.
- Ny adkomstvei har også blitt grundig vurdert som mest hensiktsmessig i forhold til logistikk på bussdepottomta, samt sikkerhet og logistikk ved framtidig utvikling av området.
- Vi kan ikke se at hensynet bak innregulert adkomst blir vesentlig tilsidesatt ved at plassering og utforming er annerledes enn i reguleringskart. Trafikksikkerheten og logistikken er vurdert som best ivaretatt med den omsøkte trafikkløsningen. Krysset mot E39 er planlagt med ny midtdeler og nye skilt for høyrekjøring ut av krysset. Det trafikale totalbildet er grundig vurdert av Sweco som fylkeskommunens veirådgiver i byggeprosjektet, og i samråd med Statens vegvesen.

1. Vesentlig tilsidesettelse av viktige hensyn

Hensynet bak bestemmelsen

Hensynet bak bestemmelsen er å sikre hvor adkomstvegen til riskvegen er plassert og arealer til vegformål, herunder fremtidig utvidelse av eksisterende veger.

Hensynet bak lovens formålsbestemmelse

Plan- og bygningsloven skal i henhold til lovens formålsbestemmelse § 1-1 fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. I lovens formålsbestemmelse er hensynet til universell utforming, barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av tiltak fremhevet.

Vurdering av hensynene opp mot det konkrete tiltaket

Tiltakshaver vil utbedre dagens kryssløsning til E39 og adkomstvegen inn til eiendommen sin. Reguleringsplanene er gamle og krysset er ikke en regulert skikkelig. I reguleringsplanen er ikke adkomstvegen tilkoblet E39, gang- og sykkelvegen og geometri er annerledes enn det som er i området i dag.

Fylkeskommunen har i samarbeid med ansvarlig søker og Statens vegvesen utarbeidet den beste kryssløsningen mot E39 og vegnettet generelt.

I reguleringsplan er regulert inn en avkjørsel fra adkomstvei inn til industriområdet rett vest for barnehagen nord for eiendommen. Tiltakshaver har vurdert det slik at det ikke vil være fordelaktig verken for barnehage eller industriområdet å legge mer trafikk langs adkomstvei og forbi barnehagen. Det er derfor bestemt at det bygges en ny adkomstvei langs eksisterende vei nettopp for å kunne ivareta både barnehagens interesser og øvrig ferdsel langs denne adkomstveien, da spesielt myke trafikanter.

Kommunen har etter en helhetsvurdering kommet til at hensynet bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon.

2. Fordelene må være klart større enn ulempene

Forhold som taler for:

- Reguleringsplanen er av eldre dato
- Bedre adkomstveg til eiendommen
- Bedre kryssløsning til E39
- Bedre trafikksikkerhet og oversiktlig for alle brukere

Forhold som taler mot:

- Ingen vesentlige ulemper

Eiendommen får bedre adkomstveg og trafikksikkerheten blir bedre både for myke og harde trafikanter. Fylkeskommunen, ansvarlig søker og Statens vegvesen har utarbeidet den beste kryssløsningen for alle involverte i området. Fordelene ved en dispensasjon vurderes som klart større enn ulempene.

3. "Kan" vurdering

Kommunen mener det ikke er fare for presedens. Reguleringsplanen er gammel, og den stemmer ikke med dagens situasjon. Den nye adkomstvegen er utarbeidet med tett samarbeid med Statens vegvesen for å få best mulig løsning til alle involverte brukere av vegen.

Etter en helhetsvurdering ovenfor vurderer vi at det er hensiktsmessig å innvilge omsøkt søknad om dispensasjon.

4. Konklusjon

På bakgrunn av vurderingene ovenfor gir Byggesakskontoret dispensasjon fra regulert adkomst.

Vurdering/konklusjon

På bakgrunn av vurderingene over godkjenner Byggesakskontoret rammesøknaden.

Dere kan ikke sette i gang byggearbeidene før dere har fått igangsettingstillatelse.

Krav til dokumentasjon

Vi gjør oppmerksom på følgende krav til dokumentasjon, uten at dette kan anses som en fullstendig oppramsing:

- Før søknad om igangsettingstillatelse må det sendes inn oppdatert gjennomføringsplan og erklæring om ansvarsrett med relevant dokumentasjon i den grad det ikke er dokumentert i tidligere søknader, og for eventuelle endringer.
- Samtykke fra Arbeidstilsynet.

Gebyrer og videre oppfølging

Gebyrer og avgifter

Vi ber om at dere betaler gebyrer og avgifter (jf. fakturaer) innen fristen. Ved en eventuell klage må også gebyrer og avgifter betales.

Rekkefølgekrav

Vi viser til rekkefølgekravene i reguleringsplanen. Byggesakskontoret forutsetter at ansvarlig søker og andre aktuelle aktører har gjort seg kjent med disse, og planlegger fremdriften i byggeprosjektet etter dette.

Avkjørsel fra kommunal veg

Vi viser til Statens vegvesens håndbok N100.

Bygg- og anleggsavfall

Det må sendes inn sluttrapport og kvitteringer som dokumenterer at avfallet er riktig disponert før vi kan gi ferdigattest, jf. SAK10 § 8-1 og TEK17 § 9-9.

Tilsyn

Byggesakskontoret vurderer at det kan være aktuelt med tilsyn i byggeprosjektet, og vi ber om at det tilrettelegges for dette både i forbindelse med søknad om igangsettelse og ved søknad om ferdigattest/ midlertidig brukstillatelse.

Graving i veg med tilhørende side- og grøntarealer

Hvis de planlagte byggearbeidene medfører graving i eller ved veg, så må dette på forhånd godkjennes av vegeier/grunneier.

Vilkår for tillatelsen

Dersom arbeidene ikke er satt i gang senest 3 år etter at tillatelsen er gitt, faller tillatelsen bort. Det samme gjelder hvis byggeprosjektet innstilles i mer enn 2 år. Dette gjelder også for dispensasjon. Fristene kan ikke forlenges, jf. plan- og bygningsloven § 21-9.

En endringstillatelse vil i utgangspunktet ikke forlenge fristen. Medfører derimot en endringsøknad at tiltaket er av en slik karakter at det må opprettes en helt ny sak med full søknadsbehandling, vil en ny rammetillatelse eller ett-trinnstillatelse være gyldig i 3 år fra det nye vedtaket.

Ferdigattest/ midlertidig brukstillatelse

Du kan ikke ta i bruk bygget før det foreligger ferdigattest/midlertidig brukstillatelse, jf. plan- og bygningsloven § 21-10.

Orientering om rett til å klage på forvaltningsvedtak

Klagerett

Dere har rett til å klage på vedtaket.

Hvem kan dere klage til?

Klagen sendes kommunen ved Byggesak og geodata. Hvis kommunen ikke tar klagen til følge, vil den bli oversendt til Statsforvaltaren i Møre og Romsdal for endelig avgjørelse.

Klagefrist

Klagefristen er 3 uker fra den dag dere mottok vedtaket. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt før fristen går ut. Dersom dere klager så sent at det kan være uklart for oss om dere har klaget i rett tid, bør dere oppgi datoen for når dere mottok dette brevet. Dersom dere klager for sent, kan vi se bort fra klagen. Dere kan søke om å få forlenget fristen. I så fall må dere oppgi årsaken til at dere ønsker dette.

Rett til å kreve begrunnelse

Dersom dere mener kommunen ikke har begrunnet vedtaket, kan dere kreve en slik begrunnelse før fristen går ut. Ny klagefrist blir da regnet fra den dagen dere mottar begrunnelsen.

Innholdet i klagen

Dere må presisere:

- hvilket vedtak dere klager over
- årsaken til at dere klager
- den eller de endringer som dere ønsker

- eventuelle andre opplysninger som kan ha betydning for vurderingen av klagen.

Klagen må undertegnes.

Utsetting av gjennomføringen av vedtaket

Selv om dere har klagerett, kan vedtaket vanligvis gjennomføres straks. Dere kan imidlertid søke om å få utsatt gjennomføringen av vedtaket til klagefristen er ute eller til klagen er avgjort, jf. forvaltningsloven § 42.

Rett til å se saksdokumentene og til å kreve veiledning

Med visse begrensninger har dere rett til å se dokumentene i saken. Reglene om dette finnes i forvaltningslovens §§ 18 og 19. Dere må i tilfelle ta kontakt med kommunen.

Kommunen kan gi nærmere veiledning om adgangen til å klage, om framgangsmåten og om reglene for saksbehandling.

Kostnader ved klagesaken

Det er adgang til å kreve dekning for vesentlige kostnader i forbindelse med klagesaken. Forutsetningen er da vanligvis at vedtaket blir endret til gunst for en part. Reglene om erstatning for sakskostnader finnes i forvaltningsloven § 36. Klageinstansen kan orientere dere om retten til å kreve slik dekning.