



VESTLAND FYLKESKOMMUNE INFRASTRUKTUR OG  
VEG BERGEN  
Postboks 7900  
5020 BERGEN

Saksbehandlar, innvalstelefon

Stine Ross Idsø, 5764 3148

## Bergen kommune gnr. 149 bnr. 4, Sjøkrigsskoleveien 15. Bruksendring industri.

Vi viser til oversending av klagesak frå Bergen kommune 22.11.2023 og klage datert 14.08.2023. Vi er leie for lang sakshandsamingstid.

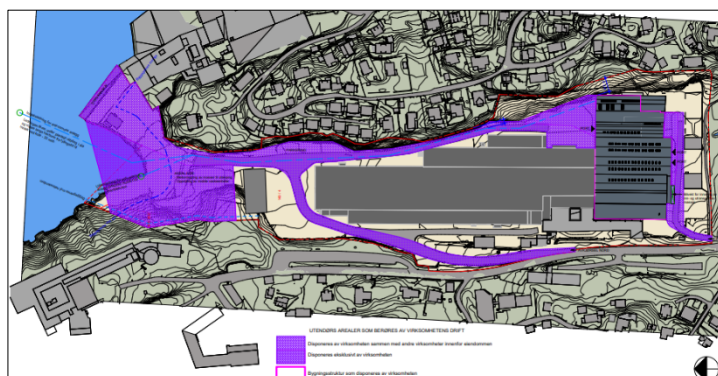
### Vedtak

**Statsforvaltaren stadfestar Bergen kommune sitt vedtak datert 02.08.2023, ref.nr. BYGG-2023/12171-22.**

### Bakgrunn for saka

Bergen kommune gav den 02.08.2023, ref.nr.: BYGG-2023/12171-22 mellombels rammeløyve på maksimalt 42 månadar (3,5 år) og mellombelse dispensasjonar med varigheit på maksimalt 3 år frå KPA §§ 3.1, plankrav, 6.1, byggegrense mot sjø og 32.2.2, forbod mot inngrep og faste installasjonar i sjø, for:

- bruksendring av delar av eksisterande bygg, her BRA 9 560 m<sup>2</sup>, frå stålbearbeidingsanlegg til verksemd for handsaming av forureina massar inkl. jordvaskeanlegg på gbnr.149/4.
- bruksendring av delar av eksisterande bygg, her BRA 400 m<sup>2</sup>, til lagerverksemd
- leidningar til sjø for vaskeanlegg, tur og retur, med ein lengde på omtrent 660 meter
- bruksendring av delar av areal til utomhus til eksklusiv bruk for verksemda, unnateke areal for parkering



Utsnitt frå situasjonsplan datert 09.03.2023.



I forkant av vedtaket blei det gjeve uttalar frå kommunale etatar og statelege og regionale myndigheiter. Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Plan- og bygningsetaten ved Byplanavdelinga og Bymiljøetaten-Naturforvaltning rådde frå å gje dispensasjon i saka. Dette var i hovudsak grunngeve med at krysset mellom fv. 5206 Gravdalsvegen og kommunal veg 4959 Sjøkrigsskulevegen må utbetrast før det blir gjeve løyve til auka bruk av avkøyrsele. Vidare kom det fram at ein dispensasjon vil undergrave behovet for å halde fram med den pågåande planprosessen i området.<sup>1</sup>

Bymiljøetaten – Vegforvaltning viste på si side til at sjølv om det er eit sterkt behov for å forbetre avkøyrslane i det vidare planarbeidet kunne dei akseptere mellombels endra bruk av eksisterande avkøyrslar fram til endeleg løysing er avklart i plansaka.<sup>2</sup>

Bergen Havn og Miljøretta helsevern ved Etat for helsetenester gav også uttale i saka.<sup>3</sup>

Det føreligg løyve etter forureiningslova til drift av avfallsanlegget på eigedomen.<sup>4</sup> I vedtaket er det sett fleire vilkår for drifta som gjeld blant anna driftstid, utsleppsavgrensingar, støv, lukt, lys, støy og omsyn til nærmiljø. Det føreligg også løyve til varmebehandling av jord med framande artar på nærare fastsette vilkår.<sup>5</sup>

De har påklaga kommunen sitt vedtak av 02.08.2023 i brev datert 14.08.2023. Det blir i hovudsak gjort gjeldande at vilkåra for dispensasjon ikkje er oppfylte ved at fordelane ikkje er klart større enn ulempene. De aksepterer ikkje auka bruk av det trafikkfarlege krysset mellom fv. 5206 Gravdalsvegen og kommunal veg 4959 Sjøkrigsskulevegen før krysset og strekinga er utbetra. Dette er ein skuleveg kor det spesielt må takast omsyn til skulebarn og trygg skuleveg.

Harris Advokatfirma AS v/Ingrid Sævold Moe har kommentert klagen på vegner av tiltakshavar i brev datert 08.09.2023. Det blir her i hovudtrekk gjort gjeldande at Vestland fylkeskommune feilaktig legg til grunn at bruksendring frå blekkvalseverk til Envir si verksemd automatisk forverrar trafikktryggleiken i området, trass i at trafikkrapportane syner at det ikkje er trafikken frå Sjøkrigsskulevegen som er årsaka til utfordringane. Fylkeskommunen har sjølv verkemiddel til å forbetre trafikktryggleiken straks, som til dømes gjennom fartsreducerande tiltak i kryssområdet.

Bergen kommune v/Utval for miljø og byutvikling handsama klagen i møte den 09.11.2023. Klagen blei ikkje teken til følgje.

Saka er oversendt til Statsforvaltaren for endeleg handsaming.

Når det gjeld bakgrunnen for saka elles, viser vi til dokumenta i saka. Vi føreset at partane er kjende med desse.

---

<sup>1</sup> Sjå utsegner datert høvesvis 01.06.2023, 06.06.2023, 30.05.2023 og 27.06.2023.

<sup>2</sup> Sjå utsegn datert 26.06.2023.

<sup>3</sup> Sjå utsegner datert 21.06.2023 og 26.06.2023.

<sup>4</sup> Sjå vedtak frå Statsforvaltaren i Vestland v/miljøavdelinga ,sist endra 26.01.2023.

<sup>5</sup> Sjå vedtak frå Statsforvaltaren i Vestland v/miljøavdelinga av 26.01.2023.



## Regelverk

Statsforvaltaren er delegert mynde til å avgjere klager som gjeld enkeltvedtak etter plan- og bygningslova, sjå plan- og bygningslova § 1-9 femte ledd og rundskriv T-2/09 frå Kommunal- og distriktsdepartementet.

Statsforvaltaren kan under klagehandsaminga prøve alle sider ved vedtaket, også dei skjønsmessige vurderingane som kommunen har gjort, jf. forvaltningslova § 34.

### *Regler om dispensasjon*

Det går fram av plan- og bygningslova § 11-6 at kommuneplanen er bindande for nye eller utviding av eksisterande tiltak.

Tiltak i strid med plan eller føresegner i plan- og bygningslova kan berre godkjennast dersom det samstundes vert gjeve dispensasjon frå føresegna tiltaket strid mot, jf. plan- og bygningslova kapittel 19.

Med heimel i plan- og bygningslova §§ 19-2 og 19-3 kan kommunen dispensere frå føresegner gjevne i eller i medhald av plan- og bygningslova. Kommunen kan ikkje dispensere dersom omsyna bak føresegna det vert dispensert frå, eller omsyna i formålsføresegna i lova, vert sett vesentleg til side. I tillegg må fordelane ved å dispensere vere klart større enn ulempene etter ei samla vurdering. Vilkår i plan- og bygningslova § 19-2 er rettslege vurderingstema, ikkje eit kommunalt skjønn. Det er derfor ikkje høve til å legge nemneverdig vekt på omsynet til det lokale sjølvstyret.

Dispensasjon krev grunngjeven søknad. Etter forvaltningspraksis skal grunngjevinga for å dispensere vere spesiell og gjelde særleg for tiltaket, og kommunen skal ikkje dispensere ut frå meir generelle vurderingar.

### *Planstatus*

Eigedommen er regulert til *industriareal*.<sup>6</sup>

Det ble i august 2022 halde oppstartsmøte for ny reguleringsplan for området.<sup>7</sup> I varslingsbrev av 16.02.2022 er det vist til at hensikta med planarbeidet er å legge til rette for blant anna industri og næring, og ivareta og vidareutvikle dagens verksemder innanfor eksisterande anlegg og bygning. Føremålet med planen er vidare å legge til rette for omorganisering av logistikk-/trafikkmonster.

I kommuneplanen er eigedommen på land avsett til *bebyggelse og anlegg* og ligg i hovudsak i ytre fortettingssone og delvis i øvrig byggesone. Eigedommen ligg også delvis innanfor omsynssona *funksjonell strandsone*. I sjø er eigedommen avsett til arealformålet *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone*.<sup>8</sup>

Det går fram av kommuneplanen sin arealdel pkt. 3.1. at:

*«Tiltak etter pbl § 20-1 bokstav a, d, g, k, og l skal inngå i reguleringsplan vedtatt med hjemmel i plan- og bygningsloven av 1985 eller nyere lov.»*

---

<sup>6</sup> PlanID. 4601\_40260000, Laksevåg. Gnr 149 og gnr 150, Nygård – Nygårdsvik, Gledesnes, Regulerings- og bebyggelsesplan. I kraft fra 24.07.1964.

<sup>7</sup> Reguleringsplan 71130000 for Gnr 149 Bnr 4, Simonsviken Næringspark

<sup>8</sup> PlanID. 4601\_65270000, Bergen. Kommuneplanens arealdel 2018-2030. I kraft fra 19.06.2019.



Av KPA pkt. 6.1 følger det at det er byggegrense på 25 meter fra sjø i ytre fortettingssone og i regulerte områder i øvrig byggesone.

Etter KPA § 32.2.2. er det forbod mot inngrep og faste installasjonar i sjøområde avsett til arealformålet *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner*.

Om ytre fortettingssone følger det av KPA § 26.4.1 at:

*«Ytre fortettingssone kan videreutvikles med bolig- og næringsformål. Næringsvirksomheter som medfører støy, forurensning, vesentlig økt trafikkbelastning eller andre vesentlige ulemper for omgivelsene tillates ikke.»*

Om øvrig byggesone følger det av KPA § 26.5.2 at:

*«Mindre næringsvirksomheter som ikke medfører støy, forurensning, trafikkbelastning eller andre ulemper for omgivelsene kan tillates. Det tillates ikke nyetablering eller bruksendring for tiltak med høy arbeidsplass- eller besøksintensitet.»*

### **Statsforvaltaren si vurdering**

Statsforvaltaren finn at saka er tilstrekkeleg opplyst til å gjere vedtak i saka, jf. forvaltningslova § 33. Videre legger vi til grunn at Vestland fylkeskommune har klagerett i saka, og at det er klaga til rett tid, jf. forvaltningslova §§ 28 og 29.

Massehandteringsverksemda som det er søkt om bruksendring til, har vore i drift på eigedomen sidan 2017. Eigedommen er i utgangspunktet godkjent til verksemd for stålbearbeiding, som var i drift på eigedomen fram til 2008. Den pågåande verksemda krev difor bruksendringsløyve som det no er søkt om.

Det er på det reine i saka at bruksendringane krev dispensasjon frå reguleringsplankravet i kommuneplanen og frå byggegrensa på 25 meter frå sjø. Etablering av sjøleidningane krev dispensasjon frå forbodet mot inngrep og faste installasjonar i sjø.

Når nokon søker om eit tiltak i strid med det som følger av lov- og plangrunnlag, er utgangspunktet at søknaden skal bli avslått, med mindre dei rettslege vilkåra for å dispensere er oppfylt, og at kommunen etter ei konkret vurdering finn å kunne innvilge slik dispensasjon. Dispensasjon kan bli gjeve varig eller mellombels, jf. pbl. § 19-2 første ledd.

#### *1.1 Byggegrense mot sjø og forbod mot faste inngrep og faste installasjonar i sjø*

Omsynet bak byggegrensa mot sjø, og forbodet mot faste installasjonar i sjøområde, er delvis overlappende. Byggeforbodet på land har som formål å verne mot byggetiltak og terrenginngrep for å sikre natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og ålmentas interesser. Forbodet mot faste installasjonar i sjø har på same vis til omsyn å sikre at naturmangfaldet i sjø blir verna om, og å sikre ferdsel og ålmentas interesser i sjø.

Som kommunen har vist til vil både bruksendringa og utlegginga av vassleidningane skje i eit område som er regulert og nytta til industri over lang tid. Området er difor ikkje eigna til ålmann ferdsel og friluftsliv. Vi kan heller ikkje sjå at tiltaket vil påverke dei andre omsyna bak byggegrensa mot sjø som natur- og kulturmiljø eller landskapsomsyn i vesentleg grad.



Når det gjeld vassinntaksleidningane i sjø vil desse strekke seg ut i sjø langs havbotnen, og såleis ikkje påverke ferdsel og bruk av sjøområdet. Det er ikkje registrert gyteområde, spesielle artar eller særskilte naturtypar i det aktuelle sjøområdet som kan verte påverka av tiltaket. Statsforvaltaren kan på bakgrunn av dette ikkje sjå at tiltaket vil setje omsyna bak nemnde føresegner vesentleg til side.

### 1.2 Plankrav

Statsforvaltaren legg til grunn at omsyna bak plankravet er å sikre at utbygging skjer på ein heilskapleg måte der tiltaket sjåast i samanheng, i tillegg til at ein unngår uønskete verknader for området. Plankravet har vidare til hensikt å ivareta at alle spørsmål av betydning blir tilstrekkeleg utgreidde før vedtak blir gjort, og at myndigheiter, grunneigarar og andre det gjeld, får høve til å setje fram sine synspunkt i planprosessen. Blant anna tek kravet sikte på å sikre viktige avklaringar med tanke på overordna forhold som bumiljø, infrastruktur, trafikk med meir. Dess større verknad eit tiltak vil ha på omgjevnadene, dess meir vektige blir omsyna som taler for ein planprosess, og dermed også omsyna som talar mot dispensasjon.

Av formålsparagrafen i plan- og bygningsloven går det fram at plan og vedtak skal sikre openheit, føreseielegheit og medverknad. Det skal leggjast vekt på langsiktige løysingar og konsekvensar for miljø og samfunn skal skildrast. Vidare skal blant anna omsynet til barn og unge sine oppvekstvilkår bli ivareteke i planlegginga og krava til den enkelte byggesak.

Ein føresetnad for å kunne dispensere frå eit plankrav er at det ikkje er plikt til konsekvensutgreiing for tiltaket det søkast om. Vi viser her til forarbeidsuttale om at «*det vil være adgang til å dispensere fra plankrav i den utstrekning det ikke er slik samanheng mellom plankravet og et ev. krav om konsekvensutredning at det er til hinder for dispensasjon.*»<sup>9</sup> I dette tilfellet kan ikkje Statsforvaltaren sjå at tiltaket det er søkt om fell inn under dei oppstilte tiltaka som er underlagt konsekvensutgreiingsplikta i forskrifta om konsekvensutgreiing.<sup>10</sup>

Vidare er Statsforvaltaren si oppfatning at terskelen for å dispensere frå plankravet blir særleg høg dersom det er sannsynleg at tiltaket det søkast om vil kunne få konsekvensar for miljø, helse, viktig infrastruktur, materielle verdiar m.v, og dette i liten grad er avklara i saka. Dette er grunna i at ROS-analyse plikta som blir utløyst ved utarbeiding av planar for utbygging jf. pbl. § 4-3 ikkje blir utløyst ved ein dispensasjon frå eit reguleringsplankrav. Det blir difor ved ein dispensasjon ikkje i like stor grad sikra ei avklaring av risiko- og sårbarheitsforhold som har betydning for om arealet er eigna til utbyggingsformål. Vi påpeiker likevel at plan- og bygningsloven kap. 28 har føresegner som også har til formål å sørge for tilstrekkeleg tryggleik på byggetomta og nabotomter ved det enkelte byggetiltak. Omfanget av ein ROS-analyse vil i første omgang vera å avklare risikoforhold som ville kunne få konsekvensar for verdiane som følgjer av pbl. § 3-1 første ledd bokstav h, her «*tap av liv, skade på helse, miljø, viktig infrastruktur, materielle verdier mv.*»

Statsforvaltaren kan i dette tilfellet ikkje sjå at det er ein stor risiko for at tiltaket vil få konsekvensar for miljø, helse, viktig infrastruktur, materielle verdiar m.v ut over det tilviste og i stor grad avklara i søknaden, som gjeld støy, forureining og trafikkforhold. Vi viser her til trafikkanalyse og støyrapport vedlagt i søknaden. Forureinings- og støytilhøva er det også utgreidd for i samband med søknad og løyve til drift etter forureiningslova. Tiltakseigedommen er elles allereie i stor grad utbygd og bruksendringa gjeld hovudsakleg endring av bruken av eksisterande bygning. Vi kan difor ikkje sjå at terskelen i dette tilfellet blir høgare enn elles for å dispensere frå plankravet.

<sup>9</sup> Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s. 228.

<sup>10</sup> Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger.



- Særleg om fortolking av KPA §§ 26.4.1 og 26.5.2

Slik vi oppfattar kommunen legg dei til grunn at tiltaket ikkje krev dispensasjon frå KPA §§ 26.4.1 og 26.5.2, om forbod mot næringsverksemd grunna ulemper for omgjevnadane. Kommunen viser til at verksemda er ei vidareføring av industriverksemd på eigedommen, og at føresegnene opnar opp for ei vidareføring av slik verksemd.

Statsforvaltaren er samd med kommunen i at føresegnene KPA §§ 26.4.1 og 26.5.2 opnar opp for ei vidareføring av eksisterande næringsverksemd. Etter vår vurdering krev likevel føresegnene ei uttrykkeleg vurdering av i kva grad den nye verksemda medfører ulemper som nemnd i føresegnene.

Dei to føresegnene oppstiller forbodet noko ulikt. Etter § 26.4.1, som gjeld for *ytre fortettingssone*, slår forbodet mot næringsverksemd inn først når det føreligg *vesentlege* ulemper. Vi viser her til ordlyden kor det går fram at det ikkje tillatast næringsverksemd som fører til *støy*, *forureining*, *vesentleg auka trafikkbelastning* eller andre *vesentlege* ulemper. Etter § 26.5.2, som gjeld for *øvrig byggesone*, er det sett opp som ein føresetnad for at mindre næringsverksemd kan godkjennast at den ikkje fører til *støy*, *forureining*, *trafikkbelastning* eller andre ulemper. Det er i denne føresegna ikkje oppstilt eit vesentlegheitskrav for dei oppstilte ulempene. Tiltakseigedommen ligg i hovudsak i ytre fortettingssone og det er difor § 26.4.1 som i hovudsak gjer seg gjeldande.

Omsynet bak forboda i føresegnene som er å hindre at det vert etablert næringsverksemd med vesentlege ulemper/ ulemper for omgjevnadane er delvis overlappande med omsyna bak plankravet. Vurderinga etter føresegnene kan difor gjerast i samanheng med dispensasjonsvurderinga frå plankravet. Dersom tiltaket medfører slike vesentlege ulemper som er oppstilte etter § 26.4.1 drar dette også i klar retning av at omsynet bak plankravet blir vesentleg sett til side.

- Blir omsyna bak plankravet, pbl. § 1-1 eller regionale interesser vesentleg sett til side?

I dette tilfellet er det på det reine at fleire forhold ved tiltaket allereie er avklart. Området er bygd ut og tiltaket elles er i stor grad i samsvar med gjeldande kommuneplan. Området er regulert til industri i den eldre reguleringsplanen, og vidare bruk av området til industriføremål må difor til ein viss grad vera pårekeleg. Isolert sett drar dette i retning av at det kan bli gjeve dispensasjon. Momenta er likevel av avgrensa vekt i dispensasjonsvurderinga frå plankravet, jf. sivilombodspraksis.<sup>11</sup>

Omsynet bak plankravet er samstundes å sikre en heilskapleg og grundig vurdering av infrastrukturen i området, her trafikale forhold og eventuelt auka trafikkbelastning. Dykkar klage rettar seg direkte mot dette. Vidare må det som nemnd over, i tillegg til infrastruktur og trafikkbelastning, vurderast i kva grad tiltaket vil medføre vesentleg *støy*, *forureining* eller andre vesentlege ulemper for omgjevnadane.

Når det gjeld trafikkforholda er det både i klagen og av Statens vegvesen påpeikt at særleg krysset mellom fv. 5206 Gravdalsvegen og kommunal veg 4950 Sjøkrigsskolevegen er trafikkfarleg, og at det må utbetrast med tanke på mjuke trafikantar og skulebarn.

---

<sup>11</sup> Sjå blant anna SOM- 2019-4292.



Trafikkforholda er også påpeika i nabomerknadane i saka kor det blir vist til at tungtrafikken til og frå Sjøkrigsskulevegen vert opplevd problematisk, og at inn og utkøyringa av lastebilar i krysset Gravdalsvegen/Sjøkrigsskulevegen er utfordrande.

Utfordringane med trafikksituasjonen i området og behovet for ei utbetring av det aktuelle krysset er stadfesta i trafikkanalysen som er sendt inn i søknaden.<sup>12</sup> Det går her fram at radarmålingar har vist ein generell ÅDT (årsdøgntrafikk) i Sjøkrigsskulevegen på 2500 køyretøy per døgn og rundt 3000 i YDT (yrkesdøgntrafikk = gjennomsnittleg trafikk på måndag til fredag). Vidare går det fram at tungtransporten gir nokre utfordringar når det gjeld miljø og trafikktryggleik gjennom belastninga av dei lokale tilkomstvegane frå Rv. 555 til planområdet (Lyderhornsvegen, Gravdalsvegen og Sjøkrigsskulevegen). Dette gjeld særleg i kryssområdet Gravdalsvegen/Sjøkrigsskulevegen.

Det er gjort ei gangtelling som viser ei betydeleg mengde kryssande fotgjengarar i krysset mellom Gravdalsvegen og Sjøkrigsskulevegen. Åtferdsstudiane viser at kryssinga skjer i stor grad mot dagens busstopp, og at det vert opplevd utrygt å krysse gata på grunn av relativt stor trafikk og høvesvis høg køyrefart for biltrafikken. Sjølv om ulukkesstatistikken er låg, med ingen registrerte personskadar dei siste 15 åra, er konklusjonen ved trafikkmålingane og åtferdsstudiane at det er behov for eit tryggare kryssingspunkt.

Når det gjeld påverknaden på trafikksituasjonen av verksemda det er søkt om, går det fram av trafikkanalysen at det er berekna ein ÅDT per i dag i lastebiltrafikk til/frå tiltakseigedommen som følgje av verksemda på 60 lastebilar per døgn og 100 YDT, med ein framtidig auke til 62 i ÅDT og 103 i YDT.

Det følgjer vidare av analysen at det er usikkert om bruksendringa fører til meir eller mindre trafikk samanlikna med den tidlegare blekkvalseverkdirfta. Trafikkmengda i den tidlegare situasjonen er ikkje rekna ut. I analysen er det likevel vurdert at det er grunn til å tru at Envir si drift gjev vesentleg lågare trafikk samanlikna med den tidlegare situasjonen og då særleg for talet på arbeidsreiser. Blekkvalsverket hadde ca. 250 tilsette, medan Envir har 15-20 tilsette.

Samstundes er det påpeika i analysen at sjølv om det er eit generelt behov for oppgradering av krysset er det vurdert at det er liten direkte samanheng mellom behovet for trafikksikrings- og mobilitetstiltak i krysset og bruksendringa det er søkt om. Trafikken til og frå Simonsviken går i hovudsak utanfor konfliktområdet, og kryssar ingen gangaksar. Det er derfor vurdert at trafikken har avgrensa innverknad på trafikktryggleiken i krysset Gravdalsvegen/Sjøkrigsskulevegen.

Når det gjeld støy, forureining og andre eventuelle vesentlege ulemper som følgje av tiltaket er det i nabomerknadane påpeika at det er opplevd mykje støy frå verksemda som følgje av transport og av- og på-lossing av stein og massar, i tillegg til luftforureining i form av damp og støv.

Ansvarleg søkar har til dette vist til støyrapport utarbeida av Sweco som viser at støybelastningane ikkje vil overskride lovpålagte grenseverdiar mot nokon av dei nærliggande bustadhusa eller deira uteområde. Nye installasjonar som det er søkt om forventast å gi noko redusert støybelastning mot nabolaget ved endra køyremønster på tiltakseigedommen, betre moglegheit for å lukke porter ved av- og pålossing og mindre behov for å sende forureina massar med båt. Støy frå vaskeprosessen vil også bli minimalisert ved at transportbanda er gummierte og drivne elektrisk. Damputslepp vil ifølgje ansvarleg søkar også bli betydeleg redusert med det nye anlegget. Endra køyremønster og nytt vaskeanlegg vil også medføre mindre støv sett opp mot dagens verksemd.

---

<sup>12</sup> Sjø trafikkanalyse notata datert 16.05.2023 og 03.07.2023.



Etter nemnde opplysningar oppfattar Statsforvaltaren det på det reine at verksemda vil medføre ulemper for omgjevnadane i form av støy, støv og damp. Vidare oppfattar vi at ulempene vil verte mindre enn dei har vore fram til no, og at dei vil halde seg innanfor grenseverdiar for støy med dei forbettringsløysingane av verksemda det er søkt om.

Det vil bli trafikkauke omtrent lik med dagens trafikkmengd til og frå verksemda, men med meir tungtransport sett opp mot blekkvalseverket, og færre arbeidsreiser sett opp mot blekkvalseverket. Vidare oppfattar vi at trafikken ikkje direkte vil påverke det særleg problematiske området for mjuke trafikantar i området ved at trafikken ikkje kryssar gangaksar.

Når det gjeld trafikkmengda til og frå blekkvalseverket som samanlikningsgrunnlag for trafikkmengda til og frå Envir ser vi at det kan bli noko kunstig å samanlikne desse to situasjonane. Dette er ettersom det ikkje har vore blekkvalse drift på tiltakseigedommen sidan 2008. Utgangspunktet ved ein søknad om bruksendring er likevel at det er den sist godkjente situasjonen som er den faktiske tillate bruken av tiltakseigedommen. Eit byggeløyve som inneber løyve til bruk av bygning til ei viss næringsdrift fell ikkje bort sjølv om drifta opphøyrer over lengre tid. Etter systemet til plan- og bygningsloven blir det difor rett å nytte trafikkmengda til og frå blekkvalseverket som samanlikningsgrunnlag.

Så framt verksemda held seg innanfor gjeldande grenseverdiar og innanfor vilkåra sett i forureingsløyva vurderer Statsforvaltaren at ulempene for omkringliggende omgjevnader i form av støv, støy og auka trafikkbelastning ikkje er av ein slik grad at dei kan karakteriserast som vesentlege ulemper etter KPA § 26.4.1 si forstand.

Sjølv om vi vurderer at ulempene ikkje er av vesentleg karakter etter § 26.4.1, er det samstundes klart at forholda med dårleg infrastruktur, tungtransport og støy og støv for omkringliggende omgjevnader er forhold som taler i klar retning av at tiltaket likevel bør avklarast i ein heilskapleg og grundig planprosess. At det er kome fleire uttalar frå regionale myndigheiter og naboar som påpeikar dette behovet, taler også i retning av at omsyna bak plankravet vert sett til side ved dispensasjonen det er søkt om.

I dette tilfellet er det likevel ein pågåande planprosess i området som nettopp har til formål å blant anna legge til rette for omorganisering av logistikk/- trafikkmønster og å legge til rette for industri og næring. Det nemnde behovet for ein heilskapleg planlegging og avklaring for vidare bruk av området til næringsverksemd, vil difor bli ivareteke ved realisering av denne planen.

Det avgjerande for om omsyna bak plankravet vert *vesentleg* sett til side etter dette er, slik vi vurderer det, difor i kva grad dispensasjon frå plankravet vil føre til ein risiko for at det pågåande planarbeidet vil stanse opp.

Statsforvaltaren oppfattar at kommunen i rammeløyvet er oppteken av behovet for ein heilskapleg planprosess for området, og har teke høgde for at rammeløyvet- og dispensasjonsløyvet må utformast på ein slik måte at risikoen for at det pågåande planarbeidet stansar opp, er minimal. Vi viser her til kommunen si tilvising i rammeløyvet til at:

*«Som angitt i uttalelse fra Vestland fylkeskommune, er det flere forhold vedrørende trafikksituasjonen i området som ikke er tilfredsstillende. Og det vil være av stor betydning at disse forholdene blir løst så langt som mulig i det pågående planarbeidet.»*





*Det anses derfor som av stor betydning at det pågående planarbeidet blir gjennomført fortløpende og uten opphold. Midlertidig dispensasjonen er derfor også gitt på følgende vilkår:*

*Den midlertidige dispensasjonen gjelder frem til endelig vedtak av pågående reguleringsplan på eiendommen eller i maksimalt 3 år. Dispensasjonen utløper likeså dersom planprosessen avsluttes uten endelig vedtak etter pbl. § 12-12 eller det oppstår ugrunnet opphold i to år.»*

Slik vi les vedtaket med sine tidsavgrensingar og vilkår er vår oppfatning at dispensasjonen i dette tilfellet ikkje vil motverke at bruken av området, trafikksituasjonen, og andre forhold blir avklara i ein planprosess, men tvert imot legge påtrykk og incentiv til framdrift i planprosessen.

Vi viser her også til kommunen si tilvising til at eit mellombels rammeløyve og mellombelse dispensasjonar i dette tilfellet vil kunne medføre ein raskare gjennomføring av rekkefølgekrav etter at den pågåande reguleringsplanen er vedteke, enn eit avslag på søknaden og opphøyr av Envir si drift på eigedommen vil kunne gjere.

På denne bakgrunnen er vi kome til at omsyna bak plankravet, barn og unges oppvekstvilkår og regionale interesser i dette tilfellet ikkje blir vesentleg tilsidesett ved ei mellombels dispensasjon med dei tidsavgrensingane og vilkåra som går fram av kommunens vedtak.

## *2. Fordelane og ulempene ved å dispensere*

Vurderingstemaet iht. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd er kva fordelar og ulemper det gir å fråvike byggegrensa mot sjø, forbodet mot faste installasjonar i sjø og plankravet, og om desse fordelane er klart større enn ulempene.

Etter ordlyden er det fordelane og ulempene «ved å gi dispensasjon» som skal avvegast mot kvarandre. Det er først og fremst fordelar og ulemper knyta til areal- og ressursdisponeringsomsyn som kan vektleggast, jf. blant anna Ot.prp. nr. 56 (1984–1985) side 10.

I Prop. 169 L (2020–2021) side 55 er dette formulert slik:

*«Ved vurderingen vil det være relevant å vektlegge fordeler og ulemper både for samfunnet, tiltakshaver eller tredjeparter. Det gjøres ingen endringer i fordelsbegrepet. Fortsatt skal fordelene begrenses til forhold som ivaretar generelle areal- og ressursdisponeringssyn.»*

Så fram at verksemda vert driven i tråd med vilkåra fastsett i ramme- og dispensasjonsløyvet frå kommunen, og vilkåra fastsett i løyva etter forureiningslova, står ulempene ved dispensasjonen fram som først og fremst avgrensa til den auka tungtransporttrafikken bruksendringa vil medføre. I tillegg er det som nemnt ei ulempe at tiltaket på dette tidspunktet ikkje er blitt vurdert gjennom ein heilskapleg og grundig planprosess, der blant anna påverknaden på omgjevnadane kan avklarast og løysast i større grad.

Elles kan vi ikkje sjå at det kjem opplysningar i saka som tilseier at det føreligg vesentlege ulemper av verksemda samanlikna med det som elles må påreknast ved tilsvarande drift i eit industriområde.

Fordelane ved å dispensere er av kommunen oppgjeve til å vera at Envir si drift med handsaming av forureina massar på den aktuelle eigedommen vil redusere behovet for å transportere store mengder forureina massar ut av Bergen kommune for handsaming. I søknaden er det antek at det vil bli handsama 150 000 tonn forureina massar per år. Vidare er det lagt til grunn at vaskeanlegget også vil medføre at ein i større grad vil kunne gjenbruka forureina massar som ein antek også reduserer behovet for deponering av massar.



Statsforvaltaren kan til ein viss grad slutte seg til at det er relevante fordelar ved dispensasjonen og tiltaket at det blir drive ei massehandteringsdrift som gagnar samfunnet som heilskap. På overordna nivå er det også av samfunnsmessig fordel at tiltaket er plassert relativt sentralt slik at ein forhindrar transport over lengre avstandar.

Etter vårt syn vil det også vera ein fordel å få nytta eit område som allereie i stor grad er godt tilrettelagt til industriverksemd generelt.

Statsforvaltaren er av den oppfatning at dei nemnde ulempene i saka med redusert trafikktryggleik og manglande overordna planavklaringar veg tungt. På den andre sida er dei samfunnsmessige og areal- og ressursdisponerings fordelane ved dispensasjonen i dette tilfellet også vesentlege.

Etter vår vurdering er det avgjerande ved vektinga i dette tilfellet at dispensasjonen er mellombels og forholdsvis kortvarig. Vidare vurderer vi at dispensasjonen legg eit trykk på framdrifta i det pågåande reguleringsplanarbeidet. Dette er forhold som etter vårt syn bidreg til å redusere ulempene ved dispensasjonane. Vi føreset i vurderinga at det ikkje vil bli gjeve eventuelle forlenga mellombels rammeløyve eller dispensasjonar ved opphøyr av høvesvis d 3,5 års lengd og 3 års lengd, slik at påtrykket som følgje av at løyva er mellombelse, er reell. På denne bakgrunn vurderer vi at fordelane ved dispensasjonane i dette tilfellet er klart tyngre enn ulempene.

Vi har etter dette kome til at vilkåra for å gje mellombelse dispensasjonar frå byggegrensa mot sjø, forbodet mot faste installasjonar i sjø og plankravet er oppfylt.

#### *Oppsummering*

Statsforvaltaren stadfestar Bergen kommune sitt vedtak datert 02.08.2023, ref.nr. BYGG-2023/12171-22, om mellombels rammeløyve med varigheit på maksimalt 42 månadar (3,5 år) frå vedtaksdatoen til Bergen kommune sitt vedtak av 02.08.2023, og mellombelse dispensasjonar med maksimal varigheit på 3 år frå vedtaksdatoen 02.08.2023. Klagen har ikkje ført fram.

Vedtaket er endeleg og kan ikkje klagast på, jf. forvaltningslova § 28 tredje ledd.

Med helsing

Gunnar O. Hæreid  
ass. statsforvaltar

Anne Kristin Kayser Eitungjerde  
Seksjonsleiar

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
HARRIS ADVOKATFIRMA AS AVD BERGEN	Postboks 4115 Sandviken	5835	BERGEN
MIDGARD GRUPPEN AS	Møllendalsveien 65C	5009	BERGEN