

Fylkesmannen i Møre og Romsdal
Postboks 2520
6404 MOLDE

Dykkar ref
2014/4203/SVDI/421.4

Vår ref
19/542-28

Dato
1. juli 2020

Avgjerd i motsegnssak - områderegulering for Geiranger i Stranda kommune

Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner områderegulering for Geiranger i tråd med kommunestyret sitt vedtak, når det gjeld regulering av Geiranger sentrum. Departementet legg avgjerande vekt på Stranda kommune sitt behov for å legge til rette for fleire bustader og meir aktivitet i sentrum. Departementet føreset at all naturfare avklarast i oppfølgjande detaljreguleringsplanar, og at ein kan sikre tilstrekkeleg tryggleik.

Departementet godkjenner ikkje planane om djupvasskai og parkering utanfor sentrum. Tiltaka er ikkje godt nok utgreidd, og kan få store negative konsekvensar for verdsarvverdiane i Geirangerfjorden. Gang- og sykkelveg mellom sentrum og Grande vert godkjend, men må tilpassast at djupvasskaia vert teke ut av planen.

Bakgrunn for saka

Kommunal- og moderniseringsdepartementet syner til oversending av saka frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal 25. januar 2019. Saka er sendt til departementet for avgjerd etter plan- og bygningslova § 12-13, på grunn av uløyste motsegn frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune og Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Geiranger er eit av dei mest besøkte reisemåla i Noreg, og turisme er den klart viktigaste næringa på staden. Bygda har om lag 200 fastbuande, men får besøk av om lag 900 000 turistar årleg. Desse kjem med buss, bil og store cruiseskip. Dette legg eit stort press på Geiranger sentrum, som ikkje er dimensjonert for dei store trafikkmengdene. Samstundes er

bygda prega av låg tilflytting, og mangel på attraktive bustadområde. Stranda kommune ønskjer difor å leggje til rette for fleire bustadar og meir aktivitet i sentrum, og utanfor turistsesongen. Geografien til Geiranger skapar derimot utfordringar for bygda. Dei aller fleste areala er anten flodbølgje- eller skredutsette. Kommunen ønskjer difor gjennom områdereguleringa for Geiranger, å avklare byggjeareal i område utsett for naturfare, og rammer for utvikling av bygda.

Det er og viktig for kommunen å løyse utfordringane med buss- og biltrafikk i turistsesongen. Eit ledd i arbeidet er å etablere trygg ferdsel for gåande og syklande mellom hotell- og campingområdet Grande og Geiranger sentrum, ei strekning på om lag 8 km langs fylkesveg 63. Eit sentralt grep for å bidra til å avlaste sentrumskjernen for trafikk, vil vere å etablere ei djupvasskai og ein parkeringsplass utanfor sentrumskjernen. Områdereguleringa omfattar i tillegg ein parkeringsplass i fjellet nær sentrumsområdet.

Planforslaget omfattar indre del av Geirangerfjorden, og landareal frå Grande og Homlung inn til og med Geiranger sentrum. Heile planarbeidet ber preg av problemstillingane kring utviklinga av lokalsamfunnet i eit område med stor naturfare og verdsarvstatus.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal fremja motsegn til planen i uttale til 1. gongs offentleg ettersyn, i brev av 29. juni 2017. Motsegna vart oppretthaldt i uttale til 2. gongs offentleg ettersyn, i brev av 17. april 2018. Fylkesmannen tek i hovudsak opp forhold knytt til tryggleikskrava i kapittel 7 i teknisk forskrift (TEK17). Motsegna er og fremja av omsyn til landskapsverknadene av djupvasskai og parkeringsplass. Motsegna frå fylkesmannen er nærmare omtale under.

Barnehage og omsorgsbustader kan ikkje lokalisrast i fareområde for flodbølge

I følgje TEK17 er barnehage og omsorgsbustadar bygg i sikkerheitsklasse F3, der brukarane ikkje kan evakuerast ved eiga hjelp. Fylkesmannen meiner at desse funksjonane ikkje kan lokalisrast i områder utsett for flodbølge. I dette tilfellet er funksjonane allereie etablerte, og planen legg opp til ei vidareføring. Det aktuelle området med barnehage og omsorgsbustadar i sentrum er utsett for både flodbølgje og skred, med farenivå større enn 1/1000. Barnehagen og omsorgsbustadene kan fortsette som i dag på noverande lokalisering, og det vil vere tillaten med vedlikehald og mindre oppgraderingar for å oppretthalde dagens bruk. Om barnehagen eller omsorgsbustadane skulle bli totalskadd av brann, skred, flodbølgje eller liknande, så kan dei derimot ikkje byggjast opp igjen der dei ligg no.

Samla bustadutvikling er ikkje tilstrekkeleg avklart

I følgje fylkesmannen har ikkje planen synleggjort at bustadområda BKS1 og BS9 er av avgjerande samfunnsmessig betyding. Fylkesmannen syner til at vurderinga om utbygginga er av samfunnsmessig betyding må gjerast på bakgrunn av ein samfunnsøkonomisk kost-nytte-analyse. Planen synleggjer heller ikkje godt nok at det ikkje eksisterer alternative, føremålstenlege og sikre byggeareal. TEK17 sett og krav om at utbygging må vere avklart i overordna plan, til dømes ein kommuneplan eller ein reguleringsplan. Kommunen kan til

dømmes ikkje dispensere eller omregulere avklarte arealføremål. Skulle eit bygg i eit område som ikkje tilfredsstillar tryggleikskrava i TEK17 gå tapt i en brann, vil det etter denne områdereguleringa ikkje vere mogleg å byggja opp att. Fylkesmannen meiner difor at eksisterande arealbruk ikkje er naudsynt å ta med i planen.

Tilstrekkeleg tryggleik er ikkje dokumentert for djupvasskai, parkeringsareal og gangveg langs fylkesveg 63

Djupvasskaia er eit tiltak i sikkerheitsklasse S2, og ligg i eit område med skredfare som overstig 1/1000. Kommunen har vurdert tryggingstiltak, men desse er både så kostbare og dei landskapsmessige konsekvensane så store, at tryggingstiltaka ikkje let seg gjennomføre. Som avbøtande tiltak vil kommunen stenge kaia i vinterhalvåret. TEK17 opnar derimot ikkje for såkalla organisatoriske tiltak for å oppfylle tryggleikskrava. Kommunen stiller krav til detaljregulering i føresegna til områdereguleringa, men fylkesmannen meiner moglegheita for utbygging av desse tiltaka bør avklarast i områdereguleringa.

Motsegn til arealføremål som ikkje har tilstrekkeleg tryggleik

Ein del av områda som regulerast i planen inneber ei stadfesting av dagens bruk. For desse føremåla er det føresegner om at dagens bruk kan halde fram. Bygg kan haldast ved like ved behov, men ikkje utvidast. Dei fleste ligg i område med høgare farenivå enn det TEK17 tillét, og fylkesmannen meiner kommunen ikkje har synt at det kan gjennomførast tiltak som gjer at ein kan oppnå tilstrekkeleg tryggleik. For fleire eksisterande arealføremål er det umogeleg å oppnå tilstrekkeleg tryggleik, og desse må i følgje fylkesmannen endrast til føremål som kan realiserast i tråd med TEK17. I motsett fall regulerer ein område som ikkje let seg realisere i framtida.

Eablering av djupvasskai og parkering på land vil gje store negative konsekvensar for landskap

Fylkesmannen meiner tiltaket vil vere eit for stort inngrep i eit nasjonalt og internasjonalt viktig landskaps- og miljøvernomsråde. Kaia vil ha ei lengd på 100 m og ei bredde på 30-35 m. Eableringa krev utfylling av 180 000 m³ masse, noko som vil dekke 33 000 m² av sjøbotnen. Fylkesmannen si oppfatning er at tiltaket vil få like store negative konsekvensar for landskapet og miljøet under vann, som for fjordlandskapet. Tiltaket kan kome til å utfordre verdsarvstatusen til Geiranger, og fylkesmannen meiner tiltaket må avklarast med Unesco for å sjå om bygging av kaia med parkering inneber ein akseptabel forvaltning av verdsarvområdet.

Det er ikkje dokumentert at BKS1 kan tilfredsstille tryggleikskrava i TEK17

Bustadføremålet ble lagt inn av kommunen etter 1. gongs offentleg ettersyn. Planen opnar for at eit eksisterande bustadbygg på Grande skal kunne byggjast om til eit hybelhus for sesongarbeidarar. Kommunen stiller krav om detaljregulering i føresegna, men fylkesmannen meiner og her at moglegheita for utbygging skal avklarast i områdereguleringa.

Kote for stormflod og havnivåstigning tilfredsstiller ikkje tryggleikskrava i TEK17

Etter fylkesmannen si vurdering bør kotehøgda vere satt til 3 m for tiltak i sikkerheitsklasse F2 i TEK17. Fylkesmannen syner til DSBs rettleiar «Havnivåstigning og stormflo», og til stortingsmelding om klimatilpassing (Meld. St. 33 2012-2013), der ein legg vekt på at føre-var-prinsippet skal brukast i klimatilpassingsarbeid. I samband med stortingsmeldinga tilrådde Miljødirektoratet at det er den høgste utsleppsbanen som skal leggjast til grunn i kommunane si planlegging. Dette er og grunnlaget for DSBs berekning av stormflod og havnivåstigning. Fylkesmannen saknar dokumentasjon for at kommunen ikkje skal ta høgde for vind- og bølgepåslag i berekning av kotehøgda. Dei meiner kommunen må endre kravet til minstekote for tiltak i klasse F2. Viss ikkje må planføresegna endrast slik at tiltak som plasserast lågare enn minstekravet til TEK17 blir sikra mot overfløyming, eller dimensjonert slik at dei toler påkjenninga av havnivåstigning/stormflod.

NVE fremja motsegn til djupvasskaia med parkeringsplass, og til gangvegen langs fylkesvegen, i brev av 27. juli 2017. NVE meiner kommunen ikkje har dokumentert at tiltaka let seg sikre tilstrekkeleg mot skredfare. NVE peiker på at TEK17 ikkje opnar for organisatoriske tryggingstiltak, då tiltaket i seg sjølv må oppfylle tryggleikskrava. Kommunen har satt krav om detaljregulering for desse tiltaka, slik at ein kan utsette dokumentasjon om tryggingstiltak til siste plannivå. NVE meiner at det ikkje er riktig å godkjenne ein områderegulering som på grunn av skredfare ikkje er realistisk å gjennomføre.

Møre og Romsdal fylkeskommune fremja motsegn til planen i uttale til 1. gangs offentlig ettersyn av 30. juni 2017. Motsegna ble oppretthalde i uttalen til 2. gangs offentlig ettersyn, 17. april 2018.

Motsegn ut frå planfaglege vurderingar mot at arealføremåla barnehage og omsorgsbustadar vert lagt inn i faresone for flodbølge i strid med TEK17.

Motsegn til planforslaget til plankart og føresegn fastset arealføremål i samsvar med TEK17.

Årsaka til desse to motsegnene er at planframlegget stadfestar eksisterande arealbruk gjennom føremål som etter TEK17 ikkje kan ligge i flodbølgeutsette område. Fylkeskommunen meiner det difor ikkje er juridisk grunnlag for vedtaket som kommunen la opp til.

Motsegn til framlegget til djupvasskai og parkeringsareal, ut frå omsynet til fjord og kulturlandskapet

Fylkeskommunen visar til at Geiranger og fjordlandskapet rundt er på UNESCOs liste over verdsarvstader, og har status som nasjonalt og internasjonalt reiselivsikon. Verdsarvstatusen avheng av langsiktige føringar for forvaltninga av natur- og kulturlandskapet. Føringane finnes i fleire regionale forvaltningsplanar som «Forvaltningsplan for Vestnorsk fjordlandskap – delområde Geiranger» og «Forvaltningsplan for fylkesveg 63 Geirangervegen». Fylkeskommunen meiner områdereguleringa for Geiranger legg opp til store inngrep i fjordlandskapet med djupvasskaia og parkeringa, og vurderer at tiltaka samla sett er i strid med verneinteressene i området.

Mekling har ikkje vore gjennomført. I etterkant av 1. gongs offentleg ettersyn blei det i september 2017 gjennomført eit møte mellom fylkesmannen og kommunen for å gjennomgå motsegner og merknadar til planforslaget. Møtet ble følgd opp av eit fellesmøte med representantar frå kommunen, fylkesmannen, fylkeskommunen, NVE og Statens vegvesen. I planforslaget som ble lagt ut til 2. gongs offentleg ettersyn, hadde kommunen gjort fleire endringar som gjorde at motsegna frå Statens vegvesen kunne trekkast. Motsegnene frå fylkesmannen, fylkeskommunen og NVE stod framleis ved lag.

Etter 2. gongs offentleg ettersyn vart partane samde om at saka skulle sendast til departementet for endeleg avgjerd, då det blei konkludert med at nye drøftingsmøte ikkje ville løyse saka.

Stranda kommunestyre vedtok planen 21. juni 2018, utan å ta omsyn til dei omtalte motsegna. Kommunen har i oversending av saka til fylkesmannen 25. juli 2018, gjort greie for sitt syn på saka.

Lokalisering av barnehage og omsorgsbustadar i fareområde for flodbølgje

Kommunen peiker på at planen stadfestar dagens arealbruk, og ikkje legg opp til ei utviding av dei aktuelle funksjonane. I føresegner til områdereguleringa kjem det tydeleg fram at barnehagen og omsorgsbustadane kan drivast og haldast ved like som i dag, men utan utvidingsmoglegheiter. Kommunen meiner det er urimeleg å skulle flytte funksjonane vekk frå sentrum, når det korkje er behov eller økonomi for ei flytting. Kommunen syner og til dei sentrale rollane barnehagen og omsorgsbustadane har i bygda, både når det gjeld arbeidsplassar i sentrum og god tilgang for foreldre og pårørande.

Bustader i fareområde for flodbølgje

Kommunen meiner det er naudsynt med bustader i sentrum for å skapa meir liv i sentrum av bygda, og utanfor turistsesongen. Alternativet er ytterlegare nedgang i folketalet. For sesongarbeidarar i turisnæringa er det viktig at deira bustadar ligg i sentrum, slik at ein ikkje treng bil i kvardagen. Dette gjeld spesielt for område BKS9, som skal vere leilegheiter for dei tilsette på hotellet, og campingplassen på Grande. Alternative areal for bustader er vurdert, men dei ligg utanfor sentrumsområdet, og har lite eller ueigna byggegrunn. Kommunen meiner at ein må kunne etablere, byggje på og halda ved like bustader i dei flodbølgjeutsette areala i sentrum, og at unntaksvilkåra i TEK17 er oppfylt.

Tryggleik for djupvasskai, gangveg og parkeringsareal

Kommunen vil leggje til rette for eit betre miljø i Geiranger. Dei ønsker mellom anna å redusere lokalforureininga frå store cruiseskip og deira tenderbåtar, ved å etablere ei djupvasskai utanfor sentrumsområdet. I tillegg skapar dei tilreisande i turistsesongen store utfordringar for trafikkavviklinga i sentrum. Ei parkering for bussar og personbilar vil redusere trafikkmengda, og gjere området tryggare for mjuke trafikantar. Gangvegen skal gje trygg ferdsel mellom Grande, den nye kaia og sentrum. Ei djupvasskai er i sikkerheitsklasse S2, og skal difor sikrast mot 1000-års snøskred. Ei utgreiing av tryggingstiltak gjort av NGI for strekningen frå djupvasskaia til sentrum, visar at moglege tiltak både har svært høge kostnader, og store landskapsmessige konsekvensar. Kommunen har stilt krav om

detaljregulering av kaia, parkeringa og gangvegen, og meiner at spørsmåla om konkrete tryggingstiltak kan takast på eit lågare plannivå og i byggjesak.

Arealføremål som ikkje har tilstrekkeleg tryggleik

Motsegna frå fylkesmannen og fylkeskommunen er knytt til at kommunen har valt å leggje inn arealføremål i planen, der kommunen ikkje har dokumentert om dei kan tilfredsstille tryggleikskrava i TEK17. Kommunen er bekymra for at om motsegna blir teke til følge, så vil konsekvensane vere at Geiranger ikkje kan regulerast i samsvar med dagens arealbruk, og med den bruken som skal vere der i framtida. Kommunen meiner at områdereguleringa ikkje er det rette plannivået for å avklare konkrete tryggingstiltak for dei einskilde arealføremåla. Det er ikkje realistisk å etablere tiltak som sikrar heile Geiranger mot skred- og flodbølgefare, då det vil gje uakseptable inngrep i landskapet.

Alternativet er difor å sikra kvart enkelt bygg og tilhøyrande uteareal, slik at dei kan klare påkjenninga av eit skred. Kommunen meiner at slike spørsmål skal avklarast i detaljreguleringar eller i byggjesak. Dersom det visar seg at tilstrekkeleg tryggleik ikkje kan etablerast, vil det heller ikkje gis godkjenning av plan eller byggjeløyve. For dei eksisterande areala har TEK17 ikkje tilbakeverkande kraft. I dei tilfella vil spørsmål om tryggingstiltak først bli relevante når det skal gjerast tiltak som er søknadspliktige. Kommunen visar og til reguleringsplanen for Hellesylt sentrum, vedteken i 2015, der eksisterande arealbruk er vidareført med føringar for framtidig bruk i føresegner til planen.

Konsekvensar for landskapet av djupvasskai og parkering på land

Kommunen meiner at kaia med parkering vil vere eit viktig bidrag for å løyse dei store trafikkutfordringane i sentrum. Tiltaka vil og ha positive konsekvensar for lokal luftkvalitet i Geiranger. Verdsarvstatusen tilseier at ein må finna løysingar som minst mogleg krev visuell landskapsendring. Vurderinga til kommunen er at lokaliseringa som er foreslått i områdereguleringa, er den minst inngripande i landskapet. Endeleg utforming skal avklarast gjennom detaljregulering.

Manglande dokumentasjon på at BKS1 kan tilfredsstille tryggleikskrava i TEK17.

Kommunen la inn området BKS1 etter 1. gongs offentleg ettersyn. Det er eit ønskje å bygge om eit eksisterande bustadbygg til hybelhus for dei tilsette. I dag bur dei i campingvogner, noko som ikkje gir tilfredsstillande butilhøve. Kommunen har stilt krav om detaljregulering for BKS1, der det må dokumenterast at det kan etablerast tilstrekkeleg tryggleik mot skred.

Motsegn til at kote for stormflod og havnivåstigning er sett til 2,5 meter, noko som ikkje tilfredsstiller tryggleikskrava i TEK17.

Kommunen har valt kote 2,5 som minimumsnivå for nye tiltak med omsyn til stormflod og havnivåstigning. Kommunen meiner dei har følgd rettleiaren til DSB, og brukt data frå Kartverket si havnivåteneste for å sette kotehøgda. I rettleiaren rår DSB kommunane å leggje til grunn scenarioet med høgt utslepp, noko som i følge Kartverket si teneste motsvarar ei stormflodhøgde på 254 cm. DSB anbefaler at høgda rundast av til næraste 10 cm til bruk i kommunen si planlegging. Kommunen meiner difor kote 2,5 er tilstrekkeleg. Dei

meiner vidare at Geiranger er ein relativt skjerma lokalitet, og har difor ikkje lagt inn eit vind- og bølgepåslog i berekninga, slik fylkesmannen krev.

Fylkesmannen si tilråding

Fylkesmannen erkjenner dei store utfordringane knytt til utvikling og forvaltning av området, og syner til at arbeidet med områdereguleringa har vore ein omfattande og krevjande prosess. Saka synleggjer krevjande avvegingar for vidareutvikling av Geirangersamfunnet, med dei naturgitte utfordringane som finnest. Frå fylkesmannen si side har dei største utfordringane vore knytt til naturfare og sikkerheitsføresegna i TEK17, samt landskapsvern og verdsarvstatus. Fylkesmannen meiner at saka er prinsipiell i ein større regional og nasjonal samanheng. Dei ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet om å avklare om ein arealplan skal synleggjere eksisterande bruk, eller om arealplanar skal leggje til rette for den framtidige bruken i tråd med gjeldande lov og forskrift. Fylkesmannen si tilråding er å ta alle motsegnene til følgje.

Møte og synfaring ble gjennomført 23. mai 2019, med representantar frå Stranda kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesmannen i Møre og Romsdal, NVE, Miljødirektoratet, Riksantikvaren, Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB), Klima- og miljødepartementet (KLD), Olje- og energidepartementet (OED), og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).

Tilråding frå Olje- og energidepartementet

I sitt brev av 19. september visar OED til at dei etter synfaringa i mai 2019, bad NVE om å gjere en vurdering av kva slags organisatoriske tiltak ein kan gjennomføre for at djupvasskaia, parkeringa og gangvegen skal kunne etablerast. Dette med føresetnad om at KMD godtek at organisatoriske tiltak er nok for å oppnå tilstrekkeleg tryggleik mot snøskred. I tillegg bad dei NVE om å vurdere og beskrive aktuelle sikringstiltak mot steinsprang i området langs kaia og gang- og sykkelvegen. NVE meiner tryggleik må ha høg prioritet når ein ser etter moglegheiter for å realisere kaia og gang- og sykkelvegen. Dei er samstundes tydelege på at organisatoriske tiltak må vere siste utveg i slike sakar.

NVE har henta inn bistand frå Noregs Geotekniske Institutt (NGI), for å gjere vurderingane av dei organisatoriske tiltaka for kai- og parkeringsanlegget, og dei fysiske sikringstiltaka mot steinsprang. NVE konkluderer med at om det blir aktuelt med organisatoriske tiltak, så bør ein fastsette datoar der tryggleiken mot snøskred alltid er tilstrekkeleg. I Geirangers tilfelle er dette anbefalt å vere frå 1. juni til 30. september. Når det gjeld fysiske tiltak mot steinsprang kjem det fram i notatet frå NGI at gang- og sykkelvegen fell i sikkerheitsklasse S1, og at sikringstiltak ikkje er naudsynte. For kaianlegget må det oppførast to sikringsvollar i nordleg og sørleg kant av anlegget for å sikre det mot flaumskred. Lengda vil vere på 230 m og høgda 13 m. Kostnaden for etableringa vil vere mellom 22-37 millionar kroner eks mva. Det må og etablerast eit sikringsnett på 230 m mellom dei to vollane. Dette er berekna å koste 7-9 millionar kroner. I tillegg kjem vedlikehald av tiltaka, men her er ikkje kostnadane vurdert.

I sitt notat vurderer NGI at landskapskonsekvensane av tiltaka vil vere avgrensa over tid, då vollane etter kvart vil bli dekte av vegetasjon. Gang- og sykkelvegen stettar i hovudsak tryggleiksklasse S1, og sikringstiltak er difor ikkje naudsynt. NVE meiner at organisatoriske tiltak ikkje er hensiktsmessig for gang- og sykkelvegen, då gåande og syklande vil vere tryggare på der enn på bilvegen i vintersesongen. Under føresetnad av at gang- og sykkelvegen ikkje fører til ein auke i gang- og sykkeltrafikken, vil tiltaket isolert kunne gje gevinst for persontryggleiken. Det er difor mogleg å argumentere for at gang- og sykkelvegen kan byggast med dispensasjon frå tryggleikskrava.

Olje- og energidepartementet sluttar seg til vurderingane frå NVE. Deira tilråding er at cruisekaia med parkering og gangvegen kan realiserast under føresetnad av at tilstrekkeleg tryggleik mot snøskred oppnåast ved at kaianlegget haldast stengt mellom 1. juni og 30. september kvart år. I denne perioden må kaia og parkeringa vere fysisk utilgjengeleg. Kaianlegget må utformast slik at eit skred ikkje går utover materielle verdiar, og sikrast mot steinsprang og flaumskred slik det er beskrive i notatet til NGI.

Departementet legg til grunn at gang- og sykkelvegen ikkje kan stengjast i vinterhalvåret, og at den ikkje fører til auka gang- og sykkeltrafikk. Risikoen vil ikkje bli større enn i dag, når trafikken flyttast frå fylkesvegen til gang- og sykkelvegen.

Tilråding frå Klima- og miljødepartementet

Klima- og miljødepartementet si uttale av 21. januar 2020 tar i hovudsak for seg dei landskaps- og miljømessige konsekvensane av cruisekaianlegget. KLD er øvste miljømynde, og svarar for statspartsansvaret som følger ved å ha verdsarvområde. Departementet har fått ei felles tilråding frå Miljødirektoratet og Riksantikvaren. Direktorata visar til at kommunen omtalar verdsarvområdet i plandokumenta, men at ei konsekvensutgreiing i tråd med forskrift om konsekvensutgreiing manglar. Ein slik vurdering må gjere greie for moglege konsekvensar for dei verdiane som låg til grunn for innskriving på verdsarvlista. Direktorata har gjort ei slik vurdering på grunnlag av dokumentasjonen som finst i plandokumenta. Vurderinga omfattar konsekvensar for landskapsbilete, naturfenomen, geologi/geologiske prosessar, og fråvær av inngrep i naturen.

Klima- og miljødepartementet si vurdering tek utgangspunkt i dei naturlege geologiske prosessane over og under fjorden, som er aktive og lite påverka av menneskeleg aktivitet. Departementet legg og til grunn at området omfattar eineståande naturfenomen eller eksepsjonelt vakker natur, og er eit natur- og kulturobjekt av internasjonal verdi. Dei støttar Riksantikvaren og Miljødirektoratet sine vurderingar av at djupvasskaia vil ha negativ påverknad på dei nemnde verdiane. Både kaia og utfyllingane vil kome i konflikt med dei geologiske prosessane over og under vatn, og dei estetiske verdiane til området. Sjølv om det ikkje er tatt endeleg stilling til sikringstiltak, så vil dei og bidra til negative verknader på verdsarvverdiane.

Klima- og miljødepartementet har og vurdert samfunnsnytta av kaia opp mot konsekvensane for verdsarven. Departementet kan ikkje sjå at kaia vil vere av større betyding for å løyse

trafikkutfordringane i sentrum. Snarare vil fleire cruiseanløp bidra til ein auke i talet på turistbussar gjennom sentrumsområdet. Når det gjeld gang- og sykkelvegen, meiner departementet at den kan etablerast på ein måte som gjer at den ikkje vil verke negativt på dei nasjonale og internasjonale miljøinteressene. Til dømes kan ein utforme vegen slik at det ikkje er behov for fylling ut i fjorden.

Departementet meiner det er ein mangel i sakshandsaminga at ei vurdering av verdsarvområdet ikkje er ein del av konsekvensutgreiinga for områdereguleringa. Dette er ikkje i tråd med krava i forskrift om konsekvensutgreiingar, og retningslinjene til verdsarvkonvensjonen. Som statspart til konvensjonen har Noreg forplikta seg til ikkje å gjennomføre tiltak som kan påverke våre verdsarvverdiar negativt. I motsett fall skal Noreg konsultere Unescos verdsarvkomité, slik at dei kan gjere ei fagleg vurdering av korleis tiltaka i planen kan påverke verdsarvverdiane. Konsultasjonen bør skje så tidleg som mogleg i ein planprosess, slik at Unesco kan gi signal om kva slags konsekvensar dei meiner tiltaket kan få for verdsarven. Konsekvensutgreiinga som verdsarvkonvensjonen stillar krav om, reknast som eit naudsynt kunnskapsgrunnlag for sakshandsaminga til Unesco. Skulle ein reguleringsplan med negative konsekvensar for verdsarvverdiar bli vedteken, er det naturleg at Noreg orienterar Unesco om vedtaket. Verdsarvområde som er utsette for trugsmål, kan bli oppført på ei liste over verdsarv i fare, og i ytste konsekvens miste verdsarvstatusen.

Klima- og miljødepartementet konkluderer med at djupvasskaia vil kome i konflikt med og gje store negative konsekvensar for verdsarvverdiane. Departementet vurderer nytten av kaia å vere usikker, og at nytten ikkje veger opp for dei negative konsekvensane. Klima- og miljødepartementet tilrår at motsegna frå fylkesmannen og fylkeskommunen til djupvasskaia og tilhøyrande parkeringsareal blir tekne til følgje.

Tilråding frå Justis- og beredskapsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet legg DSB si uttale til grunn i sitt brev av 19. desember, der direktoratet gir sine vurderingar av saka.

DSB meiner at det manglar føringar frå overordna planar for kartlegging av risiko og sårbarheit. Dei gjeldande planane i området er av eldre dato og tek ikkje omsyn til oppdatert kunnskap om naturfare og klimaendringar. DSB si oppfatning er at kommunen ikkje har utarbeidd ein ROS-analyse til områdereguleringa som i tilstrekkeleg grad vurderer all relevant risiko og sårbarheit. I følgje direktoratet er ROS-analysen meir ei utgreiing av risikoområde, enn ein analyse av risiko og sårbarheit. Dei er samd med fylkesmannen i at spørsmål om samfunnstryggleik må avklarast på eit så høgt plannivå som mogleg, og ikkje utsetjast til byggjesak.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet si vurdering

Etter plan- og bygningslova § 5-4 første ledd kan statleg og regionalt organ fremje motsegn i spørsmål som er av nasjonal eller vesentleg regional betydning, eller av andre grunnar er av vesentleg betydning for vedkomande organ sitt saksområde. Etter § 12-13 andre ledd avgjer

departementet om motsegna skal tas til følgje. Departementet kan gjere naudsynte endringar i planen.

Djupvasskai, parkering og gangveg

Departementet meiner det er naudsynt å sjå omsyna til tilstrekkeleg tryggleik etter TEK17 § 7-3, til verdsarvverdiar, og til kommunens utfordringar i sentrum, i samanheng. Kommunen meiner det er viktig å få etablert djupvasskaia og parkeringa mellom anna for å avlaste sentrum for trafikk i turistsesongen og for å betre miljøforholda i bygda. Bygda er avhengig av at cruiseskip kan legge til, og i følgje kommunen etterspør fleire reiarlag kaianlegg fordi deira skip ikkje har tenderbåtar til å frakte passasjerane i land med.

Fylkesmannen og NVE har motsegn til kommunen si manglande dokumentasjon av tilstrekkeleg tryggleik etter TEK17. Kommunen meiner fysiske tryggingstiltak for å oppnå tilstrekkeleg tryggleik ikkje er realistisk grunna dei økonomiske kostnadane, og omsynet til landskapet. Dei har lagt inn i føresegna til områdereguleringsplanen at kaia skal vere stengd mellom 1. oktober og 1. mai, og at ein krev uttale frå ei fagkyndig geolog om at kaia kan opnast. I sin uttale tilrår Olje- og energidepartementet at det er mogleg å oppnå tilstrekkeleg tryggleik for snøskred for kaia og parkeringa ved å stengje anlegget utanom perioden mellom 1. juni og 30. september, og ved fysiske tryggingstiltak mot steinsprang og flaumskred. Gangvegen er i tryggleiksklasse S1, og treng difor ikkje tryggingstiltak mot ras og flaumskred. Den vil og kunne gje større tryggleik for skred for dei som ferdast på han om vinteren. NVE meiner det er grunn til å kunne dispensere frå tryggleikskrava.

Klima- og miljødepartementet legg i si tilråding avgjerande vekt på at konsekvensar for verdsarvverdiar er mangelfullt utgreidd i planen, noko som ikkje er i tråd med forskrift om konsekvensutgreiingar. På grunnlag av dokumentasjonen som finst i plandokumenta, meiner departementet at kaianlegg og parkering vil gje store negative konsekvensar for verdsarvverdiane, og dei må takast ut av planen. Departementet meiner gang- og sykkelvegen kan utformast slik at den ikkje kjem i konflikt med verdsarvverdiane.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legg avgjerande vekt på Klima- og miljødepartementet si vurdering. Ut frå den kunnskapen som føreligg, vil anlegget vil gje store negative konsekvensar for verdsarvverdiane i Geiranger. Tiltaket er førebels ikkje godt nok utgreidd til at departementet kan seie ja til ei utbygging som kan få negative følgjer for verdsarvstatusen. Skulle kommunen ønskje å etablere djupvasskaia og parkeringa, så må tiltaket drøftast med miljø- og kulturminnemyndigheitene og Unesco, slik at ein kan få gjort ei fagleg utgreiing av følgjer for verdsarvverdiane og eventuelle løysingar som kan gjere det mogleg å etablere kaia og parkeringsanlegget. Departementet godkjenner difor ikkje cruisekaia med tilhøyrande parkering.

Når det gjeld gang- og sykkelvegen mellom Grande og sentrum, så legg departementet vekt på tilrådinga frå Klima- og miljødepartementet, Olje- og energidepartementet og vurderingane til Noregs vassdrags- og energidirektorat. Kommunal- og moderniseringsdepartementet meiner gang- og sykkelvegen er eit viktig tryggingstiltak for

gåande og syklande mellom sentrum og Grande. Departementet godkjenner difor at gangvegen kan beholdast i planen, med krav om detaljregulering i samsvar med planføresegna. Sidan djupvasskaia og parkeringa takast ut av planen, må gang- og sykkelvegen tilpassast dette i den endelege planen.

Lokalisering av barnehage og omsorgsbustadar i sentrum

I saksdokumenta går det fram at barnehagen og omsorgsbustadane skal drivast vidare som i dag, og ein legg ikkje opp til ei kapasitetsauke for dei. Dette kjem og fram i føresegna til planen. Om bygga skulle gå tapt, til dømes i ein brann, så vil dei ikkje kunne byggast opp på nytt på dei same areala. Alternative areal er vurdert, men dei ligg utanfor planområdet. Kommunen argumenterer for at områdereguleringa skal avklare flodbølgjeutsette områder, og at dei vil regulere aktuelle område utanfor planområdet når behovet for kapasitetsauke meldar seg i framtida.

Departementet legg vekt på kommunens behov når det gjeld deira val om å leggje inn dei aktuelle føremåla i områdereguleringa. Føresegna i planen sørger for at kommunen ikkje kan utvide funksjonane, jamfør TEK17. Departementet vurderer at arealføremål som visar dagens bruk, i dette høvet er akseptabelt å nytte i områdereguleringa. Det bidreg til å vise heilskapen i planen betre enn om føremåla vert teke ut av planen. Departementet tek ikkje motsegna frå fylkesmannen og fylkeskommunen til følgje.

Bustadar i Geiranger sentrum

Departementet legg til grunn for sin vurdering at bustadbygging og befolkningsvekst er av stor betydning for lokalsamfunnsutviklinga i Geiranger. Bygda har i lengre tid hatt nedgang i befolkninga og mangel på nye bustadar i sentrum. Kommunen har behov for fleire tilflyttarar for halde liv i lokalsamfunnet utanfor turistsesongen. Alternative areal er vurdert i planarbeidet, men dei ligg dels utanfor planområdet og er dels lite føremålmessige grunna vanskelege terrengforhold. I områdereguleringa er det avsett areal til åtte nye bustadar, samt at etablerte byggefelt er lagt inn i planen. For området BS9 er det stilt krav om detaljregulering. I alle tilfella vil søknadspliktige tiltak falle inn under § 28-1 i plan- og bygningslova, og føresegna i TEK17. Om tiltaka ikkje oppfyller krava så kan det ikkje gis byggjeløyve. Departementet meiner kommunen i planen har vist at vilkåra i TEK17 § 7-4 er oppfylt. Fylkesmannen si motsegn tas difor ikkje til følgje.

Eksisterande arealføremål i planen

Departementet meiner det i denne saka er akseptabelt å inkludere eksisterande arealbruk i områdereguleringa. TEK17 har ikkje tilbakeverkande kraft i områdereguleringa, og søknadspliktige tiltak vil krevje ei avklaring av tryggingstiltak i byggjesaka. I dei tilfella der bygg ikkje kan sikrast for å oppnå tilstrekkeleg tryggleik, kan kommunen heller ikkje gje byggjeløyve. Kommunen må ta høgde for at det vil vere tiltak som ikkje let seg gjennomføre fordi tilstrekkeleg tryggleik i samsvar med TEK17 ikkje kan etablerast. Samstundes er dei fleste eksisterande funksjonane i planen viktige for lokalsamfunnet, og det finst ikkje alternative areal for desse. Til dømes gjeld dette dei to hotella i område for flodbølgjefare, ferjekaia og hamneterminalen, servicefunksjonar som butikkar og bensinstasjon, med fleire.

Såleis vil vilkåra i TEK17 § 7-4 og vere oppfylt for fleire av føremåla. Dei som ikkje faller innanfor kan framleis brukast som i dag, så lengje ein ikkje utførar søknadspliktige tiltak. Departementet tek ikkje motsegn frå fylkesmannen til følgje.

Utbygging av leilegheiter på Grande

Kommunen visar til at verksemda på Grande har behov for bustadar for dei tilsette. Eit eksisterande bustadhus er tenkt omgjort til hybelhus. Det er krav om detaljregulering i føresegn til områdereguleringa, og detaljreguleringa skal avklare om tilstrekkelege tryggingstiltak kan etablerast. Viss det ikkje er mogleg, kan detaljreguleringa heller ikkje godkjennast. Departementet visar til vurderinga knytt til bustadar og eksisterande føremål i avsnitta over, og meiner og på dette punktet at vilkåra i TEK17 § 7-4 er oppfylte. Fylkesmannen si motsegn tas ikkje til følgje.

Havnivåstigning og stormflod

Departementet skal avgjere om kommunens val av kote 2,5 gir tilstrekkeleg tryggleik for tiltak i klasse F2 jf. TEK17 § 7-2. I følgje fylkesmannen må kommunen ta høgde for vind- og bølgepåslag ved berekning av kotehøgde, i tillegg til minimumskravet i TEK17. Kommunen på si side hevdar at Geiranger er ein skjerma lokalitet, der det er avgrensa kor stor vind- og bølgestyrke fjorden blir utsett for. I følgje Kartverket si portal seahavniva.no, er den dimensjonerande høgda for F2-tiltak i Geiranger 184 cm, ved NN2000. Minimumshøgda i TEK17 er 250 cm, om ein rundar ned til næraste 10 cm slik rettleiaren til DSB tilrår. Skal det etablerast tiltak i klasse F2 under kote 2,5, til dømes bustadar, må desse sikrast, jamfør TEK17 § 7-2 andre ledd. Departementet tek difor ikkje motsegna til følgje.

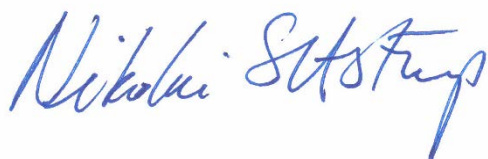
Vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-13 andre ledd godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet områdereguleringsplan for Geiranger, vedteken av kommunestyret i Stranda kommune 21. juni 2018, med følgjande endringar:

- 1. Føremåla og føresegnene knytt til kaianlegg og parkering skal takast ut av planen. Dette gjeld føremåla SK1, VHS2 og o_SPP1, med føresegnar.**
- 2. Avgrensing av gang- og sykkelvegen SGG1 tilpassast endringane i punkt 1.**

Departementet ber om at kommunen tar inn endringane i plankartet og føresegnene. For kunngjering av planen gjeld plan- og bygningslova § 12-12 siste ledd.

Med helsing



Nikolai Astrup

Kopi

Justis- og beredskapsdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Møre og Romsdal fylkeskommune

Olje- og energidepartementet

Stranda kommune