



SURNADAL KOMMUNE AREAL OG
NATURFORVALTNING
Bårdshaugvegen 1
6650 SURNADAL

Saksbehandlar, innvalstelefon

Therese Småland, 71 25 84 94

Vedtak i klagesak - Surnadal kommune - reguleringsplan Moavegen 21

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal stadfester Surnadal kommunen sitt vedtak av detaljregulering for Moavegen 21, planID. 20200009. Klaga har ikkje ført fram.

Vi viser til Surnadal kommunen si oversending av klagesaka den 8. oktober 2025.

Saksgang

Plankonsulent Angvik Prosjektering AS fremja på vegner av grunneigar og forslagsstillar Setra Surnadal AS forslag til detaljreguleringsplan for Moavegen 21. Kommunestyret godkjente planen i sak 55/23 den 7. september 2023.

Planvedtaket blei klaga på den 31. oktober 2023 av 14 naboar til Moavegen 21. Kommunestyret tok ikkje klaga til følge i sak 77/23 den 14. desember 2023, og saka blei oversendt til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd. I vårt vedtak av 26. september 2024 oppheva vi kommunens planvedtak og returnerte den for ny handsaming. Konklusjonen var at plansaka ikkje var tilstrekkeleg utgreidd når det gjaldt trafikktryggleik. Vi heldt synfaring ved planområdet i samband med klagebehandlinga.

Surnadal kommunestyre vedtok reguleringsplanen på nytt i møte den 26. juni 2025 i sak 27/05. Det kom på nytt inn klage frå dei same naboane til planområdet. Kommunestyret tok klaga delvis til følge i sak 54/25 den 2. oktober 2025. Her sto kommunestyret ved planvedtaket, men med eit tillegg til planføresegnene for å sikre gjennomføring av ulike trafikksikringstiltak i området. Saka vart deretter oversendt til Statsforvaltaren for endeleg avgjerd, sjå plan og bygningsloven (pbl) § 1-9.

På bakgrunn av at det vart gjort enkelte endringar i føresegnene som kommunen meiner imøtekjem klagarane, sendte vi vedtaket frå kommunen på ei høringsrunde til klagarane den 10. oktober 2025. Vi bad om ei kort tilbakemelding om korleis klagarane stiller seg til det nye vedtaket og om dette får betydning for klagegrunnane. Klagarane sendte over ei samla tilbakemelding den 31. oktober 2025.



Statsforvaltaren si rolle

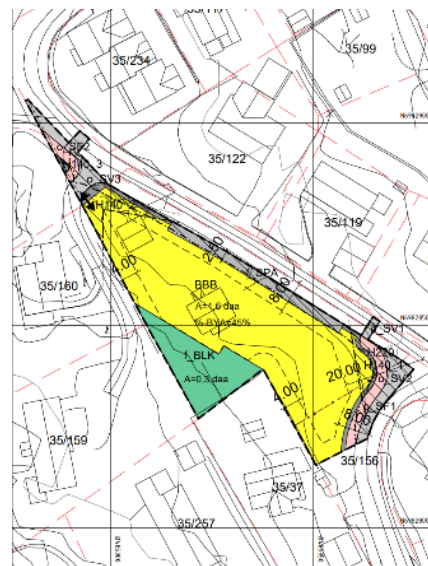
Klagane er sendt inn innafor klagefristen og vilkåra for at Statsforvaltaren kan behandle saka er oppfylte. Vi kan prøve alle sider av saka, sjå forvaltningslova § 34. Vi kan sjå nærmare på saksbehandlinga, bruk av rettsreglar, og om kommunen sitt skjønn i regulerings-saka er forsvarleg utøvd. Vi kan òg ta opp tilhøve som ikkje er nemnt i klagen dersom vi finn grunn til det. Resultatet av klagebehandlinga kan bli at vi stadfestar eller opphevar reguleringsplanvedtaket. Vi kan ikkje gjere endringar i reguleringsplanen utan å leggje saka fram for kommunen.

Saka gjeld

Detaljreguleringsplanen legg til rette for eit fortettingsprosjekt på Moavegen 21 i Skei sentrum. Ifølgje planføresegnene § 4 er området regulert til lågblokk, utnyttingsgraden er 45 % BYA, maksimal gesimshøgde er satt til kote +31,5, og det kan maksimalt etablerast 10 bueiningar. I planomtalen står det at planen legg opp til lågblokker over to etasjar med garasjeanlegg i kjellaren. I tillegg er det regulert gateparkering for inntil 6 parkeringsplassar i området f_SPA. Mot sør ligg eit leikeareal.

Moavegen 21 var tidlegare utbygd med ein tomannsbustad og garasje. Tomannsbustaden er no riven. Eigedomen består elles av mykje ope areal.

Planområdet inngår i eit bustadområde i sentrum av Skei, med kort avstand til eksempelvis barnehage, legesenter, sjukeheim og omsorgsbustadar. I kommuneplanens arealdel (2017-2029) er planområdet avsett til sentrumsformål. I eldre reguleringsplanar inngår planområdet i areal regulert til bustad, bilveg og friområde.



Klagene på planvedtaket gjeld primært trafikktryggleik, noko som òg var hovudtemaet i høyringsrundane og i førre klagesaksbehandling hjå Statsforvaltaren i 2024. Klagarane viser i hovudsak til at planforslaget framleis er problematisk for trafikktryggleiken, særleg for mjuke trafikkantar ettersom det ikkje er samanhengande gang- og sykkelveg og at området har opplevd ei markant auke i trafikk dei siste åra. I tillegg er forhold knytt til tilkomstløysinga til planområdet tatt opp, og klagarane meiner det ikkje bør opnast for langsgåande parkering i planområdet.

Rettslege utgangspunkt

Kommunestyret er øvste plan- og arealbruksmyndigheit i kommunen. Gjennom arealplanar og reguleringsplanar bestemmer kommunestyret kva ulike områder i kommunen skal nyttast til. Kommunestyret vedtar nye planar, eller gjer endringar i eksisterande planar. Dei rettslege rammene for kva som kan bestemast av arealbruk følgjer av pbl. §§ 12-5, 12-6 og 12-7.

Plan- og bygningslova gir saksbehandlingsreglar for korleis planprosessen skal gå føre seg. Reguleringsplanar blir til gjennom grundige planprosessar der fagorgan og andre som har interesser i området skal involverast. Slik blir ulike interesser og omsyn som skal vere ein del av avgjerdsgrunnlaget, høyrte og vurderte når kommunestyret skal bestemme arealbruken for eit område.

Fleire interesser og omsyn kan gjere seg gjeldande ved same type arealbruk, og i nokre tilfelle kan dei vere motstridande. Det er opp til kommunestyret sitt frie skjønn å avgjere kva interesser og omsyn



som skal vege tyngst, og kva som er den mest tenlege arealbruken for eit område. Arealbruksvurderinga må vere sakleg grunngjeve ut i frå reguleringsmessige og alminnelege forvaltningsmessige krav.

Dette inneber at dei vurderingar som ligg til grunn for arealbruken, ikkje må vere mangelfulle eller vilkårlege, og heller ikkje motivert av utanforliggende omsyn. Reguleringsvedtaket må ikkje stå fram som sterkt urimeleg eller uforholdsmessig overfor den enkelte grunneigar. Vedtaket må heller ikkje innebære at nokon av grunneigarane blir forskjellsbehandla utan at det er sakleg grunn for det.

Når det gjeld kommunestyrets skjønnsmessige vurdering av kva som er den mest tenlege arealbruken for eit område, skal Statsforvaltaren som klageinstans legge stor vekt på omsynet til det kommunale sjølvstyret, sjå fvl. § 34, 2. ledd.

Statsforvaltaren si vurdering

I vårt opphevingsvedtak den 26. september 2024 sto omsynet til trafikktryggleik sentralt. Eit mangelfullt kunnskapsgrunnlag og trafikktryggleiksvurderingar var avgjerande for at planvedtaket den gong ikkje kunne stadfestast. Forholda knytt til mjuke trafikkantar, tilkomst til planområdet og langsgående parkering var dei sentrale klagepunkta då som no.

Tidleg i planprosessen vart det utarbeidd ei trafikkanalyse. Med bakgrunn i vårt opphevingsvedtak er denne trafikkanalysen no oppdatert i ein ny versjon utarbeidd av Aspal Viak den 5. juni 2025. Trafikkanalysen inneheldt ei skildring og vurdering av dagens trafikksituasjon og framtidig situasjon med utbygging i samsvar med reguleringsplanen.

Hovudspørsmålet for vår klagebehandling er om saksutgreiinga no i tilstrekkeleg grad gjer greie for korleis utbygginga av Moavegen 21 vil verke inn på trafikksituasjonen i området. Vi vil også sjå på om kommunen si arealbruksvurdering – altså vurderinga av kva for løysingar som planen legg til rette for når det gjelder trafikk – er tilstrekkeleg grunngjeve.

Trafikktryggleik for mjuke trafikkantar

Klagarane er uroa for trafikktryggleiken i området, og særleg for mjuke trafikkantar. Dei viser til at fleire strekningar i Moavegen og Skeistrøvegen er problematiske og uoversiktlege, uavhengig av utbygginga i Moavegen 21. Dei ser etablering av fortau og utbetring av kryssa som nødvendige tiltak som ikkje lenger kan vente. Risikovurderinga som er gjort er etter klagarane si meining mangelfull og området har etter deira meining no vorte belasta og forverra gradvis, utan at trafikktryggleikstiltak er følgt opp av kommunen.

Reguleringsplanen legg opp til utbygging av inntil 10 bueiningar i planområdet. Planområdet ligg langs Moavegen, som i dag har ein utrekna årstdøgntrafikk (ÅDT) på 500. Rundt planområdet har vegnettlet i stor grad einssidig fortau, og fleire strekningar manglar eigne areal for mjuke trafikkantar.

I den oppdaterte trafikkanalysen er det utrekna at planforslaget vil generere cirka 40 ÅDT utover dagens situasjon. Utbygginga i seg sjølv vil difor ikkje utgjere noko særleg auke i den samla trafikken i området, og det vert ikkje forventet noko kø-problematikk som følgje av planforslaget. Dette gjeld både for personbilar og utrykkingskøyretøy. Basert på dagens trafikkbilete, er det likevel fleire forhold som bør utbetrast.



Trafikkanalysen skildrar eit trafikkbiletet som i enkelte område kan vere noko uoversiktleg for både køyrande, syklande, og gåande, særleg aust for planområdet. Som biletet til høgre viser er det langs planområdet i Moavegen (markert i raudt), etablert fortau på nordsida av vegen med gangfelt over til fortauet i Moabrekka. Mellom planområdet og sentrum manglar det fortau, og mjuke trafikkantar må her nytte vegbana. I Moavegen, særleg i øvre del mot Skeivegen, er det utflytande trafikkbiletet og dels bruk av gateparkering ved leilegheitsbygget i Moavegen 5-19, som ytterlegare vanskeleggjer trafikkbiletet i dag.



Trafikkanalysen gjev ei samla oppsummering av omsynet til mjuke trafikkantar:

«Tilretteleggingen for myke trafikanter i omkringliggende vegnett er noe begrenset. Store deler av vegnettet har ensidig fortau, men tilbudet er ikke sammenhengende. Det er vedtatt bygging av fortau langs Skeistrøvegen, og planen regulerer deler av dette. Fortau langs Skeistrøvegen vil gi et eget tilbud for myke trafikanter mellom planområdet og Surnadal sentrum, og vil være en forbedring for myke trafikanter og trafiksikkerheten i området. Planen legger også til rette for etablering av tilbud for myke trafikanter langs Moavegen på samme side som planlagt bebyggelse. Trafikkmengden som forventes å komme på grunn av utbygging innen planområdet vil ikke endre vesentlig på trafiksikkerheten i området. Det vil bli beskjeden økning i trafikkmengden, i hovedsak om morgenen og ettermiddagen. Områdets sentrumsnære beliggenhet med kort avstand til daglige gjøremål kan bidra til at flere velger å gå eller sykle.»

Statsforvaltaren ser at kommunen har fastsett fleire trafikksikkerheitskrav gjennom planarbeidet.

I rekkefølgekravet i planføresegna § 8 er det mellom anna sett krav om at utbyggjar skal gjennomføre utbetringar i samsvar med krava om friskt etter standarden N100 i krysset Moavegen x Skeivegen, samt opparbeide ny fotgatarovergang over Moavegen. Planen omfattar også delar av Skeistrøvegen, der utbyggjar er pålagt å opparbeide fortau. Ved godkjenning av planen viser kommunen til at det er ei prioritert oppgåve å sikre opparbeiding av fortau på resterande del av denne vegstrekninga.

Ved kommunen si førebunde klagehandsaming vart det på den andre sida vedteke eit tillegg til planføresegnene for å sikre gjennomføring av fleire konkrete trafiksikkerheitstiltak:

- Gjennomføring av skiltvedtak for 30 km/t fartsgrense i øvre del av Moavegen samt i Skeistrøvegen
- Gateparkering forbode i Moavegen.
- Gjennomkøyring forbodet ved omsorgsbustadane.

Tiltaka må vere utført før igangsetjingsløyve kan gis i prosjektet Moavegen 21.

Som trafikkanalysen viser er det forventa ei trafikkauke på rundt 40 ekstra turar til og frå Moavegen 21. Trafikkauken er beskjeden, men den vil uansett føre til eit noko forverra trafikkbiletet enn det som finst for mjuke trafikkantar frå før. Den auka trafikkmengda som følgje av utbygginga vil altså ikkje endre vesentleg på trafikkbiletet i område. Samtidig viser trafikkanalysen at med dei tiltaka som er foreslått, vil tryggleiken for mjuke trafikkantar verte tilfredsstillande. Vegnettet vil være i samsvar med dei krav som gjeld for slike internvegar, noko som også gjeld for ein ÅDT som ligg over den estimerte mengda på 540.



Statsforvaltaren ser det som positivt for den samla trafikktryggleiken på Skei at kommunen ynskjer å prioritere tiltaka som nemnt over. Samstundes er det berre utbetringa av krysset Moavegen x Skeivegen det er knytt rekkefølgekrav til, saman med dei tre tiltaka / føresegnene som blei fastsett i kommunens eiga klagebehandling. Opparbeiding av fortau langs Skeistrøvegen verkar å vere eit tiltak som kan forbetre trafikktryggleiken for mjuke trafikantar, og kommunen løftar fram tiltaket som eit prioritert arbeid. Samstundes kan vi ikkje sjå at opparbeidinga er rettsleg bindande eller forankra gjennom rekkefølgekrav i føreliggande plan, som også berre gjeld fortau langs delar av vegen.



Som situasjonsplanen til venstre viser er det også lagt opp til at det skal opparbeidast eit gangfelt på sørsida av Moavegen, langsmed det nye leilegheitsbygget. Dette vil gje mjuke trafikantar areal på begge sider av Moavegen, som også knyt seg inn på det framtidige fortauet i Skeistrøvegen.

Løysinga vil gje eit lite positivt bidrag til dagens trafikkbilete mellom planområdet og sentrum som i trafikkanalysen vert omtalt som uoversiktleg både for køyrande, syklande og gåande. Situasjonen for mjuke trafikantar er difor av kommunen vurdert som betra etter gjennomføring av reguleringsplanen enn dagens situasjon.

Statsforvaltarens vurdering er at dei tiltaka og krava som er sett i reguleringsplanen i hovudsak vil «nulle ut» ulempene reguleringsplanen opnar for, og gjere tryggleiken for mjuke trafikantar relativt lik som eksisterande situasjon. Trass i eit noko komplisert og dels uoversiktleg trafikkbilete, er det ikkje haldepunkt for at dagens trafikksituasjon er uforsvarleg. Vi har difor ikkje avgjerande merknader til konklusjonen om at trafikktryggleiken er tilfredsstillande vareteke i planen.

Samla sett ser vi at kommunen gjennom den oppdaterte trafikkanalysen har fått eit godt grunnlag å vurdere saka ut frå. Planvedtaket og utgreiingane er gjort på bakgrunn av faglege analysar der konklusjonen er at trafikktryggleiken for mjuke trafikantar vert tilfredsstillande med den avgrensa trafikkauken og dei tiltaka som er skissert. Vår vurdering er difor at saksutgreiinga i tilstrekkeleg grad no gjer greie for korleis utbygginga vil verke inn på mjuke trafikantar i området, og at kommunens arealbruksvurdering er i samsvar med regelverket.

Tilkomstløysinga

Vidare gjeld klagesaka det klagarane ser på som ein utfordrande tilkomst til planområdet. Dei peikar på at snukurvane er svært marginale og at dette kan skape trafikkutfordringar. Tilkomstvegen er uheldig plassert i ein allereie kompleks trafikksituasjon. Klagarane er skeptisk til at det ikkje er vurdert konsekvensar av tilbakeblokkeringsfare ut i Moavegen dersom to bilar møtes ved avkøyringa til planområdet. Dei meiner også at trafikken i området er betydeleg høgare enn det som kommunen har lagt til grunn, og at dette bør spele inn på val av tilkomst.

Statsforvaltaren såg ved synfaringa i 2024 at avkøyringspunktet byr på ein nokså kompleks trafikksituasjon. Ved avkøyringa frå planområdet ligg det eit fotgangarfelt rett mot venstre. Like deretter kjem eit kryss med avkøyring ned Moabrekka. I same krysset fortsett Moavegen i ein 90-graderssving. Mot slutten av svingen ligg legevakta med utrykkingskøyretøy inn til venstre. I det påfølgande området ligg mange omsorgsbustadar, sjukeheim, fysioterapeut og barnehage.



Trafikken på vegen er omtalt som låg, men den er likevel periodevis høg, særleg i samband med vaktskifte på arbeidsplassane.

Statens vegvesen gav følgjande uttale til meldinga om oppstart av planarbeidet den 28. mai 2021:

Atkomst i vest vil ha utfordrende siktforhold ved inn- og utkjøring til de nye boligene. Det er liten trafikkmengde i denne del av Moavegen, men avkjørsel svært nær et kryssområde er uansett krevende. Det er derfor avgjørende at detaljering av atkomst framgår av planforslaget med målsatte størrelser på frisiktsoner, bredder og radius.

Vidare skreiv Vegvesenet følgjande 3. juli 2023:

«Vi savner en mer helhetlig trafiksikkerhetsvurdering knyttet til planområdet og virkninger den vil ha på trafikkbildet, også utenfor planområdet. Vi tenker da spesielt på en uheldig plassering av adkomst og dens nærhet til kryssområdet og utfordringer knyttet til frisikt, men også tilrettelegging for myke trafikanter på sørsiden av Moavegen og planlagt kantparkering.

Vi synes det er uheldig å legge opp til kantparkering langs Moavegen, da dette strider mot prinsippet om snimulighet på egen tomt. Vi tenker en bør kunne komme frem til løsninger som sikrer myke trafikanter, men samtidig dekker behovet for parkering i planområdet»

I opphevsvedtaket peikte vi på at plandokumenta den gongen gav for lite konkret informasjon om forventa trafikkbilete og trafikktryggleik knytt til avkøyringspunktet. I vår sak no er det som kjent utarbeidd ei revidert trafikkanalyse, og vi vil i det følgjande sjå på ulike problemstillingar som klagarane tar opp.

Ein risiko med for kort avstand mellom krysset Moavegen x Moabrekka og tilkomsten til planområdet / parkeringskjellaren, er tilbakeblokkering ut i Moavegen når inngåande trafikk til parkeringskjellaren må stoppe for motgåande trafikk ut frå same tilkomstveg.

Trafikkanalysen har sett på denne problemstillinga. Det er mellom anna utført sporing av personbil på veg til og frå sentrum / til og frå parkeringsgarasjen, for å sjekke manøvreringskurver og siktelinjer. Konklusjonen er som følgjer:

«Sporing ved utkjøring til Moavegen i retning sentrum viser at personbilen må bruke noe av motgående kjørefelt dersom bilen må holde seg helt til høyre i avkjørselen. Moavegen har tilstrekkelig bredde til at motgående trafikk kan passere. I selve avkjørselen og øvre del av vegen inn mot garasjen er det ikke tilstrekkelig bredde til at to kjøretøy kan møtes og biler på vei ut i krysset kan sperre for kjøretøy som skal til garasjen. Med den beregnede ÅDT i adkomsten (33 ÅDT) anses det likevel som mindre sannsynlig at slike situasjoner vil oppstå. I makstimen vil det sannsynligvis være ned mot 5 kjt. (kjøretøy i timen) i sum til/fra adkomsten og 55 kjt. i Moavegen.»

Vidare stiller vegnormalen krav om vertikalgeometri ved auka trafikkmengd over 50 ÅDT. Dersom primærvegen har eit trafikknivå over 2000 ÅDT skal avkøyrslar utformast som kryss. Utrekningar i trafikkanalysen viser at kvar parkeringsplass i gjennomsnitt genererer cirka 2,5 ÅDT (40 ÅDT/16 p-plasser). Dei 10 parkeringsplassane i garasjen vil ut frå dette generere 25 bilturar per dag i gjennomsnitt over året. Sammen med dei to eksisterande bustadane som skal nytte same tilkomst, vil dette gje 33 ÅDT i denne avkøyrslan.

Med den trafikkmengda som er utrekna, fartsgrensa på 30 km/t og Moavegen som kommunal veg, er det ingen direkte krav i vegnormalane om stoppsikt eller utforming av avkøyringa. Konklusjonen i



analysen er difor at dei nye bueiningane ikkje fører til at det no vert ein uakseptabel ulykkesrisiko knytt til avkøyringa.

Kommunestyret har i sitt godkjenningsvedtak lagt stor vekt på funna i trafikkanalysen om at den auka trafikkmengda ikkje fører til vesentleg større utfordringar med trafikkavvikling og tryggleik enn dagens situasjon. Kommunestyret har vore bevisst på situasjonen med tilkomst til garasjekjellaren såpass nære krysset Moavegen x Moabrekka. Dei vektlegg at *«trafikkbildet kan bli noe mer komplisert ved adkomst til parkeringskjeller og dens nærhet til Moabrekka og gangfelt, men samtidig vil trafikken inn/ut fra Moavegen 21, 23 og 25 samles til en avkjørsel istedenfor to.»* Dette vert sett på som positivt.

Avgjerande vekt har kommunestyret lagt på at trafikkanalysen viser at det ikkje er behov for ytterlegare tiltak ved avkøyringa til Moavegen 21 og at det er tilfredsstillande siktforhold. Kommunestyret har vedteke at det skal leggjast til rette for høg arealutnytting i dette sentrumsnære bustadområdet og planen følgjer opp dette, mellom anna med å leggje opp til parkering i garasjeanlegg. For mellom anna å utnytte tomte sitt naturlege terreng er det vurdert at dette er den beste løysinga for avkøyringa.

Statsforvaltaren si vurdering er at trafikkbiletet framleis ikkje er god med den løysinga som er valt. Tilkomsten til parkeringskjellaren kjem i nærleiken av eit eksisterande kryss og eit gangfelt, og representerer endå eit element som trafikkantane må ta omsyn til.

Vi vurderer likevel at verknadane av planen og tilkomstløysinga er tilstrekkeleg utgreidd no, slik Vegvesenet etterspurde. Som trafikkanalysen viser, vert det ingen store negative endringar med det forslaget som er valt. Ulykkesrisikoen er vurdert som låg og utbygginga utgjer ei svært avgrensa auke i den totale trafikkmengda i området. Vår konklusjon er difor at kommunestyrets vedtak rundt val av tilkomst no er gjort på eit tilstrekkeleg opplyst grunnlag, og at arealbruksvurderinga er forsvarleg.

Langsgåande parkering

Klagarane er til slutt imot at planforslaget legg opp til langsgåande parkering i Moavegen. Dei viser til at løysinga går imot Statens Vegvesens prinsipp om snumogelegheit på eiga tomt, og finn ingen dokumentasjon på risikovurderingar eller konsekvensar av manglande snumogelegheit. Klagarane saknar også drøftingar rundt langsgåande parkering sett opp mot alternativet med parkering inne på tomte, samt eit utfordrande vintervedlikehald knytt til langsgåande parkering.

Planforslaget legg opp til ein felles parkeringskjellar med totalt 10 parkeringsplassar. I tillegg er det innanfor arealet f_SPA regulert areal til felles parkering, i hovudsak gjesteparkering, innanfor planområdet. Innanfor arealet kan det etablerast inntil 6 kantparkeringar.

I høyringsrunden hadde Statens vegvesen eit innspel i brev av 4. november 2021. Dei skriv:



«Kantparkering langs Moavegen på nordsida (muligens tiltenkt gjesteparkering) strider mot prinsippet om snumulighet på egen tomt. Kommunen må vurdere hvorvidt dette er akseptabelt ut fra den helhetlige trafikksituasjonen.»



Dette vart følgt opp av Statens vegvesen i fråsegna av 3. juli 2023. I vårt opphevingsvedtak sakna vi ei breiare vurderingar av kvifor ein ønsker sidevegs parkering langs Moavegen heller enn at all parkering skjer «inne på tunet».

Løysinga med langsgåande parkering har såleis vore eit tema heilt sidan planoppstart. Verknadane er no tatt stilling til i den oppdatert trafikkanalysen:

«Med planområdets nærhet til sentrum er det valgt å legge til rette for langsgående besøksparkering langs Moavegen. Det er vanlig med langsgåande parkering i sentrumsområder. Moavegen har god geometri med rettlinjet horisontalkurvatur uten stigning på strekningen. Dette gir et oversiktlig trafikkbilde både for de kjørende og for de myke trafikantene. Langsgående gateparkering på egen eiendom vurderes som en trafiksikker og god løsning.»

Ved godkjenninga av planen la kommunestyret vekt på følgjande:

Kommunedirektøren meiner det er betre med nokre langsgåande parkeringsplassar inne på tomta, slik det er skissert i planforslaget. 6 langsgåande parkeringsplassar inne på tomta er vurdert til ikkje å føre til negative følger for trafikkflyten, eller for trafikktryggleiken i Moavegen. Moavegen har gode siktforhold og det er 30 km/t fartsgrense. Langsgåande parkering kan vere ein fordel ved at ein unngår gateparkering. Det blir lettare å oppnå ein bilfri sone langs fasadane av boligane, og det kan tilretteleggast for meir grøntareal. Alternativ til langsgåande parkering kunne vore å hatt eiga innkøyring til parkering på gateplan lenger inne på tomta. Dette ville ført til redusert grøntareal ved boligane. Ved snøbrøyting av Moavegen vil snø kunne bli brøyta inn på plassane, noko som blir eigar av Moavegen 21 sitt ansvar å rydde vekk.

Vår vurdering er at kommunen har fått eit tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag i saksutgreiinga som følgde etter opphevingsvedtaket vårt. Kommunen har vald å gå inn for langsgåande gateparkering og har vurdert at det samla sett er akseptabelt ut frå den heilheitelege trafiksituasjonen.

Prinsippet om snumoglegheit på eiga tomt er ikkje eit direkte lovkrav, og Statens vegvesen har ikkje hatt motsegn mot planen slik den er lagt fram. Avgjerda rundt korleis ein ynskjer å nytte areal ligg til det kommunale sjølvstyret, når det er vurdert at løysinga er tilstrekkeleg sikker. Statsforvaltaren har ikkje avgjerande innvendingar mot at det ikkje er gjennomført ei eiga risikovurdering knytt til snumoglegheiter i nærleiken, eller den arealbruksvurderinga kommunen har gjort.

Oppsummering

Dei manglane som vart peikt på i vårt opphevingsvedtak den 26. september 2024 er no tilfredsstillande utgreidd og vurdert. Kva innverknad den nye planen får på gjeldande trafiksituasjon er gjort greie for, og kommunen har stilt krav om enkelte trafikktryggingstiltak.

Vår konklusjon er at saksutgreiinga i tilstrekkeleg grad gjer greie for korleis utbygginga av Moavegen 21 vil verke inn på trafiksituasjonen i området. Vi har kome til at arealbruksvurderinga til kommunen er tilstrekkeleg grunngjeve og i samsvar med krava som følgjer av plan- og bygningslova. Planen kan på den bakgrunn stadfestast.

**Statsforvaltaren sitt vedtak**

Statsforvaltaren stadfestar Surnadal kommune sitt vedtak av detaljregulering Moavegen 21, planID. 202 00009, den 26. juni 2025, i kommunestyrets sak 27/05. Kлага er ikkje tatt til følge.

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

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

Med helsing

Andreas Welle Rusten (e.f.)
seniorrådgivar

Therese Småland
seniorrådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

ANGVIK PROSJEKTERING AS	c/o Angvik Næringspark Fabrikkvegen 20	6636	ANGVIK
SETRA SURNADAL AS	Setergardsvegen 20	6652	SURNADAL
Leif Roger Bergheim	Skeistrøvegen 3	6650	Surnadal
Katrine Schei Bergheim	Skeistrøvegen 3	6650	Surnadal
Kristian Moe	Moavegen 24	6650	Surnadal
Mette Sigrid Heggset Moe	Moavegen 24	6650	Surnadal
Trine Engdal Storholt	Moavegen 22	6650	Surnadal
Olav Roaldson Røe	Øravegen 63	6652	Surnadal
Roald Røe	Moavegen 28	6650	Surnadal
Kari Haugan Skogseth	Postboks 94	6656	Surnadal
Ingrid Lien	Moavegen 28	6650	Surnadal
Mali Skei	Moabrekka 1	6650	Surnadal
Anna Lise Bøvra Gravvold	Moavegen 23	6650	Surnadal
Guro Eli Ramsøy	Moavegen 23	6650	Surnadal
Kåre Bævre	Postboks 149, Moavegen 30	6650	Surnadal
Målfrid Fiske	Moavegen 36	6650	Surnadal
Maren Lucie Rygh Larsen	Moavegen 25	6650	Surnadal
Astrid Garte	Moavegen 32	6650	Surnadal
Siw Lene Gjeldnes	Moavegen 42	6650	Surnadal
Grethe Mausest	Moavegen 34	6650	Surnadal
Odd Harry Kvendbø	Moavegen 22	6650	Surnadal