



MOLDE KOMMUNE PLAN, BYGGESAK OG GEODATA Saksbehandler, innvalgstelefon

Rådhusplassen 1
6413 MOLDE

Therese Småland, 71 25 84 94

Molde kommune - vedtak i klagesak - detaljregulering Djupdalen Sør

Statsforvalteren i Møre og Romsdal stadfester Molde kommune sitt vedtak av detaljreguleringsplanen for Djupdalen Sør.

Statsforvalteren i Møre og Romsdal viser til Molde kommunes oversendelse 1. juli 2024. Vi beklager at det har hatt svært lang tid å få svar på klagesaken.

1. Sakshistorikk

Plankonsulentene Arkitektene BBW AS har på vegne av tiltakshaveren Djupdalen Panorama AS utarbeidet Detaljreguleringsplan Djupdalen Sør, plannummer 201217. Kommunestyret godkjente reguleringsplanen med plankart og tilhørende bestemmelser første gang den 21. april 2022 i sak 30/22.

Vedtaket ble påklaget av Styret i Sameiet Djupdalen Øst og naboer til planområdet. Kommunen ved hovedutvalg for teknisk, plan, næring og miljø tok ikke klagen til følge i sak 59/22 den 29. august 2022. Saken ble derfor oversendt til Statsforvalteren i Møre og Romsdal for endelig avgjørelse.

I vedtak den 25. januar 2023 opphevet vi planvedtaket fordi vedtaket manglet vurderinger av interessekonflikten mellom veieierne i Djupdalen og planforslagsstilleren. Vi kunne derfor ikke stadfeste at kommunens arealbruksvurdering var begrunnet i saklige planfaglige hensyn. Vi nevnte også andre forhold som med fordel kunne utredes bedre.

I forbindelse med den videre saksbehandling innhentet kommunen en ekstern trafikkvurdering utarbeidet av Asplan Viak, datert 31. mai 2024. Kommunestyret godkjente reguleringsplanen på nytt med oppdatert plankart og tilhørende bestemmelser den 14. desember 2023 i sak 111/23.

Vedtaket ble påklaget av Advokatfirmaet Larhammer Aarseth AS på vegne av Sameiet Djupdalen Øst den 4. januar 2024. Planvedtaket ble også påklaget av Rune Johan Tautra, Jannicke Tautra Ingeborgvik og Siw Elin Tautra den 18. januar 2024.



Kommunen ved hovedutvalg for teknisk, plan, næring og miljø tok ikke klagen til følge i sak PS-33/24 den 17. juni 2024. De sendte saken til Statsforvalteren for endelig avgjørelse den 1. juli 2024.

I forbindelse med vår saksbehandling sendte advokat Nils Ivar Sylte ved Larhammer Aarseth Advokatfirma AS inn supplerende bemerkninger til kommunens klageinnstilling den 14. oktober 2024 på vegne av sameiet Djupdalen Øst.

2. Statsforvalterens rolle

Klagene er sendt innen klagefristen og vilkårene for å behandle saken er oppfylt.

Statsforvalteren kan prøve alle sidene av saken, se forvaltningsloven § 34. Vi kan se nærmere på saksbehandlingen, bruken av rettsregler, og om kommunens skjønn er forsvarlig utøvd. Vi kan også ta opp forhold som ikke er nevnt i klagen dersom vi finner grunn til det. Resultatet av klagesaksbehandlingen kan bli at vi stadfester eller opphever planvedtaket. Vi kan ikke gjøre endringer i reguleringsplanen uten å legge saken frem for kommunen.

3. Saken gjelder

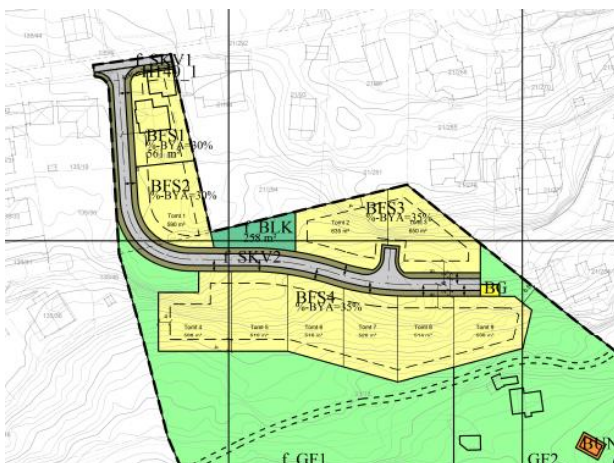
3.1 Reguleringsplanen

Saken har en historikk fra 2012, men arbeidet med planen som nå er til klagebehandling startet i 2016. Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for nye eneboliger på gbnr. 21/18.

Planen omfatter ti boligtomter, hvorav én allerede er bebygd. En eksisterende hytte lengst mot sørøst i planområdet omfattes også av reguleringsplanen. Omkringliggende landareal reguleres til friområde og lekeplass.

Tilkomsten til planområdet er regulert fra nord langs den vestre grensen tilhørende gbnr. 21/96, Djupdalsvegen 15. Tilkomsten fra Julsundvegen vil altså følge sørvest over Djupdalsvegen, før veien (SKV2) går sørover ved Djupdalsvegen 15 og inn på gbnr. 21/18.

Planområdet er avsatt til boligformål i Kommuneplanens arealdel for Molde – del 1, 2015 – 2025. Planområdet blir liggende mellom Reguleringsplan for Djupdalen (planID 1502_0982) og reguleringsplan for Djupdalen Øst (planID 1502_1983). Arealet nord for planområdet er utbygd, men uregulert. Lenger øst ligger et større boligområde som i liten grad er utbygd. Krysset fra Julsundvegen (fylkesveg 662) skal være felles for både Djupdalen-feltet og Kringstad-feltet (østover).



Reguleringsplankart vedtatt 14.12.2024



Oversikt over reguleringssituasjonen



3.2 Klagene

Klagepunktene fra Advokatfirmaet Larhammer Aarseth AS på vegne av Sameiet Djupdalen Øst kan sammenstilles slik:

- Manglende utredning om Djupdalsvegens trafikkapasitet og manglende utredning av trafikkøkningens betydning for trafikkavvikling og trafiksikkerhet ved krysset mot fv. 662.
- Mangelfull interesseavveining mellom veieierens interesser og ønsket om å kunne bruke Djupdalsvegen fremfor andre alternativ.
- Fortsatt uklart hvordan vann- og avløpssituasjonen skal løses dersom Djupdalen Sør bygges ut før Kringstadfeltet.
- Boligen på gnr/bnr 21/96 ligger for nær planlagt veg, i strid med hensynene bak plan- og bygningsloven § 29-4.
- Endringen med å fjerne en avkjørselspil fra kartet har liten betydning for belastningen på vegen. Sameiet Djupdalen Øst skulle vært forelagt det endrede planforslaget på nytt.

Klagen fra Rune Johan Tautra, Jannicke Tautra Ingeborgvik og Siw Elin Tautra gjelder:

- Det er ikke en tilfredsstillende kloakkløsning i Djupdalen og dette nye feltet kan ikke bygges ut før Kringstadfeltet. Eiendommene i Djupdalen Sør må betale for sin kloakkløsning på lik linje som Kringstadfeltet må betale for sin, og dekke kostnadene med økt dimensjonering av anlegget.
- Utbygging av boliger med lukket tank til avløp er en løsning med svært negative konsekvenser.
- I saken burde det vært diskutert kostnader knyttet til økt dimensjonering av avløpsrør, pumpestasjoner etc.

4. Rettslig utgangspunkt

Kommunestyret er øverste plan- og arealbruksmyndighet i kommunen. Gjennom vedtak av nye eller endring av eksisterende planer bestemmer kommunestyret hva ulike områder skal brukes til. De rettslige rammene for reguleringsplaner følger av plan- bygningsloven (pbl.) §§ 12-5 til 12-7.

Plan- og bygningsloven har saksbehandlingsregler for hvordan planprosessen skal foregå. Reguleringsplaner blir til etter en grundig prosess der fagorgan og andre som har interesser i området skal involveres. Slik blir ulike interesser og hensyn som skal være del av avgjørelsesgrunnlaget hørt og vurdert når kommunestyret skal bestemme arealbruken for området.

Flere interesser og hensyn kan gjøre seg gjeldende i et reguleringsområde. I noen tilfeller er interessene motstridende. Det er opp til kommunestyrets frie skjønn å avgjøre hvilke interesser og hensyn som skal veie tyngst, og hva som er den mest tjenlige arealbruken for området.

Statsforvalteren skal ved vår prøving av klagesaken legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyre. Vi vil vurdere om kommunestyrets arealbruksvurderinger bygger på saklige planfaglige og forvaltningsmessige krav. Videre ser vi på om vedtaket er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag.



5. Statsforvalterens vurdering

Statsforvalteren ser det som hensiktsmessig å behandle klagepunktene tematisk.

5.1. Tilkomst til planområdet og trafikksikkerhet

Det første klagepunktet Statsforvalteren tar stilling til gjelder arealbruken reguleringsplanen åpner for. Spørsmålet er om detaljreguleringsplanen er vedtatt på et tilstrekkelig opplyst faktisk grunnlag og om kommunen har gjort nødvendige interesseavveininger i planprosessen.

I Statsforvalterens vedtak av 25. januar 2023 konkluderte vi med at saken manglet tilstrekkelige vurderinger knyttet til interessekonflikten mellom veieierne i Djupdalen og planforslagsstilleren, og at forhold rundt trafikkavvikling og trafikksikkerhet med fordel kunne vært bedre utredet. Innsendt klage fra Sameiet Djupdalen Sør på det nye planvedtaket er ganske likelydende, og mener det fortsatt mangler tilstrekkelige vurderinger knyttet til disse forholdene.

Tilkomsten til Djupdalen Sør skjer fra Julsundvegen via Djupdalsvegen, før vegen går sørover ved Djupdalsvegen 15 og inn i planområdet. Vegen sørover i planområdet er merket SKV2 og er ifølge planbestemmelsene § 5.2 felles kjøreveg. I planbeskrivelsen punkt 6.6.1 står det at vegen blir fellesareal for boligeiendommene og eksisterende fritidsbolig innenfor planområdet.

Planforslagsstilleren har fått utarbeidet en rapport fra ÅF Consult AS av 14. februar 2017 der fem alternative tilkomstløsninger ble skissert. Foretaket vurderte tilkomstmulighetene ut fra den eksisterende situasjonen for hvert alternativ, reguleringsforhold, grad av inngrep i annen matts eiendom, terrenginngrep og utbyggingskostnader. Rapporten legger til grunn en økt trafikk tilsvarende 15-20 biler. Tilkomst via Djupdalsvegen og deretter sørover fra Djupdalsvegen 15 ble i rapporten regnet som det totalt sett beste alternativet.

Det nye boligfeltet legger opp til 9 nye eneboliger uten utleiemulighet, noe kommunen definerer som en begrenset utbygging. Kommunen har lagt til grunn at det nye boligfeltet vil gi en samlet ÅDT fra 23 - 45, og at krysset ved Djupdalsvegen kan dimensjoneres som en avkjørsel. I planbeskrivelsen punkt 6.6.4 er det vist til at innkjøringen i krysset blir tilnærmet flatt med god plass til at biler kan stoppe opp og planlegge kjøringen sin. Krysset får en sikt på minimum 70 meter i begge retninger og får en stigning på 1:12 og 1:15, som er godt innenfor kravene i håndbok N100.

Ved vår klagebehandling 25. januar 2023 så vi at sentrale arealbrukshensyn hadde blitt vurdert og kartlagt under planprosessen. Vi la særlig vekt på den underliggende vurderingen av de ulike tilkomstmulighetene, og kommunens ønske om å unngå store landskapsinngrep som visse alternativ medførte. Samtidig påpekte vi at visse forhold rundt trafikkavvikling og trafikksikkerhet med fordel kunne vært bedre utredet. Vi savnet en nærmere beskrivelse av hvilken kapasitet Djupdalsvegen har, og viste også til Vegvesenets innspill om å utrede den samlede belastningen på Djupdalsvegen ved den samlede utbyggingen av områdene fra Kringstad i øst til B2 i vest.

På bakgrunn av dette utarbeidet Asplan Viak en trafikkutredning for Djupdalen. Notatet fra 31. mai 2024 vurderer planens konsekvenser for trafikkavvikling og trafikksikkerhet langs Djupdalsvegen og i krysset fylkesveg 662 (Julsundvegen) x Djupdalsvegen. For Djupdalsveggen er planforslaget med 9 nye boligtomter beregnet å medføre en trafikkvekst på rundt 40 ÅDT. Dagens trafikkmengde i Djupdalsveien vest for krysset med Haukabøvegen er beregnet til 260 ÅDT.

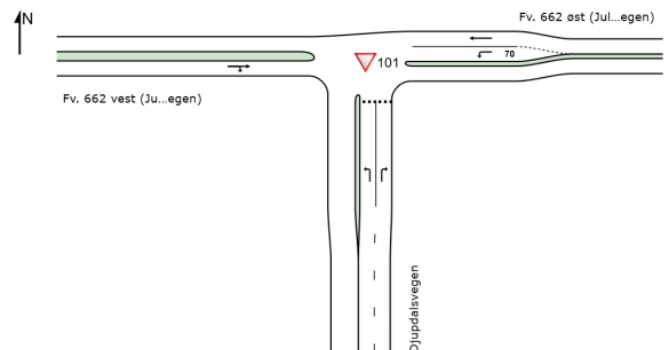
I rapporten står det at økningen som vil følge med utbyggingen er vurdert å ligge godt innenfor veiens kapasitet med tanke på god trafikkavvikling. Rapporten viser til at områdets karakter og



vegens utforming legger opp til lav hastighet for kjørende trafikk. Beplantning gir siktutfordringer i krysset Djupdalsvegen x Hansbakken, men trafiksikkerheten ellers er vurdert til å være god både for myke trafikanter og kjørende.

Det er også gjort kapasitetsvurderinger i krysset fv. 662 (Julsundvegen) x Djupdalsvegen. Det er tatt utgangspunkt i trafikkmengder registrert i Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt Haukabøtunnelen på de tidspunkt på hverdager da trafikken er størst. Resultatene både for dagens og fremtidig situasjon i 2044 viser lav belastning i krysset. Det er beregnet god avvikling for alle svingebevegelser. Kapasiteten i krysset vil være god også med betydelig høyere trafikkmengder enn de som forventes fram til 2044, inkludert trafikk fra planforslaget og naboplanene.

Rapporten har tatt for seg eventuelle behov for tiltak i krysset med fylkesveien. Det forventes en økning i antall venstresvingende kjøretøy ut fra fv. 662 når naboplanene (område B2 i vest og Kringstadfeltet i øst (Reguleringsplan Meekelva – Djupdalen)).



Kapasitetsberegningene viser at dagens venstresvingefelt på 70 meter har tilstrekkelig lengde til å avvikle all venstresvingende kø også i 2044. Det er også plass til to biler ved siden av hverandre i vegarmen fra Djupdalsvegen. Det konkluderes derfor med at det ikke vil være behov for tiltak i krysset med hverken denne reguleringsplanen eller sett i sammenheng med de andre planlagte utbyggingene i området.

Ved vedtaket av reguleringsplanen har kommunestyret i Molde kommune lagt stor vekt på å kunne bruke eksisterende infrastruktur for tilkomst. Andre tilkomstalternativer som objektivt sett ville medført mindre ulemper for eksisterende beboere i Djupdalen har etter kommunens vurdering for store ulemper knyttet til terrenginngrep, og det å ta i bruk ubebygde areal til vei.

Djupdalen ligger nært fjorden og eksisterende bebyggelse er tilpasset terrenget gjennom både byggeskikk og tomteplassing. Gjennom denne nye reguleringsplanen har kommunen også vært opptatt av at ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende topografi og natur uten for mye skjæringer og terrenginngrep. Dette kommer frem gjennom flere av planbestemmelsene, se §§ 4.1, 6.1 og 9.1. At kommunen konkluderer med at det er mest hensiktsmessig med tilkomst via Djupdalsveien er derfor etter vår vurdering forankret i flere hensyn og i samsvar med de krav som stilles.

Videre har kommunen i stor grad vektlagt kunnskapsgrunnlaget trafikkrapportene gir når de har konkludert med at dagens tilkomstvei tåler en slik økning som planforslaget legger opp til. Det er vist til at planforslaget har avsatt 9 eneboligtomter uten utleiemuligheter og at dette er et grep de har gjort for å begrense de negative konsekvensene som planforslaget får på eksisterende bebyggelse.

I sin forberedende klagebehandling er kommunen tydelig på at det vil være ulemper for naboene til planområdet med økt trafikkmengde, og at kommunen anerkjenner denne ulempen. Ulempene er imidlertid vurdert å være av begrenset omfang ettersom veiens kapasitet er vurdert å være god. Samlet sett har de derfor kommet til at fordelene med planforslaget knyttet til vei og kjøretilkomst er større enn ulempene.



Vår opphevelse av planen i forrige omgang var begrunnet i at kommunen ikke hadde gjort tilstrekkelige og uttrykkelige vurderinger av hvorfor reguleringsplanen utgjør ønsket arealbruk som bør gjennomføres på bekostning av veieierens interesser. I den nye behandlingen av saken er spørsmålene knyttet til trafikkavvikling og trafikksikkerhet bedre redegjort for, og kommunestyret har i sin sluttbehandling i større grad vurdert de ulike interessene mot hverandre.

Slik vi ser det har konsekvensene av planvedtaket med tanke på økt trafikkbelastning på deler av Djupdalsvegen vært et av de mest sentrale teamene gjennom kommunen fornyede behandling av saken. Selv om kommunen er bevisst på den store motstanden mot planen, har de vurdert at det er større fordeler med planen. Statsforvalteren er av den grunn kommet til at kommunen interesseavveining nå er i samsvar med de saksbehandlingskrav som regelverket stiller.

5.2. Kort om regulert fritidsbolig, byggegrense langs Djupdalvegen 15 og avkjøringspål

Først om dette viser vi til at for fritidsboligen som også ligger i planområdet, er ÅDT beregnet til 0,24. Den utgjør ingen nevneverdig økning i den samlede årssdøgntrafikken i området.

I det tidligere planvedtaket hadde kommunen regulert en avkjøringspål til gnr/bnr 135/56 fra tilkomstveien SKV2. Denne tomten har nå godkjent tilkomst via Pelskroken på gnr/bnr 135/41. Tilkomsten til denne boligeiendommen vil derfor ikke medregnes i belastningen på kjøreveien SKV2.

Eiendommen må likevel medregnes i ÅDT for Djupdalsvegen. Om denne tomten skulle bli utbygd vil det likevel ikke medføre en slik økning av trafikkmengden at den samlede belastningen blir utålelig. Statsforvalteren anser denne endringen for å være så marginal at det ikke utgjør noen betydning for planens samlede virkning. Det er derfor heller ingen saksbehandlingsfeil at Sameiet Djupdalen Øst ikke ble forelagt endringen før kommunen tok den opp til behandling.

Til slutt er det slik at SVK2 blir liggende på eiendommen tilhørende dagens Djupdalsvegen 15, nære boligen på eiendommen. Med bakgrunn i dette har kommunen valgt å sette byggegrensen langs fasaden på bolighuset slik utklippet til høyre viser. Kommunen har argumentert for at dette er akseptabelt da det er avsatt areal til «*annen veggrunn*» med 2 meter på hver side av veien. Hensikten med «*annen veggrunn*» er å gi bedre sikt, mer areal til fotgjengere og areal til snølagring og brøyting vinterstid. Se planbeskrivelsen punkt 6.6.2.



Kommunen har i en reguleringsplanprosess stor valgfrihet til å fastsette ønskede byggegrenser, så lenge løsningene blir tilstrekkelig begrunnet. Vi merker oss at ingen vegmyndigheter har hatt avgjørende innvendinger mot løsningen kommunen her har valgt.

5.3. Oppsummert tilkomst og trafikksikkerhet

Kommunen har etter vår vurdering nå sett og vurdert de ulike interessekonflikttene tilknyttet arealbruken reguleringsplanen tilrettelegger for. Dette gjelder både planfaglig argumentasjon rundt løsningene de har valgt, og kartlegging av konsekvensene løsningene kan få. Vår vurdering er at manglende vi etterlyste i januar 2023 er rettet opp.



Vedtak av reguleringsplaner ligger i kjernen av det kommunale selvstyret. Statsforvalteren skal ved prøving av klagesaken legge stor vekt på hensynet til det lokale selvstyret. Med bakgrunn i gjennomgangen over har vi ikke avgjørende merknader til planvedtaket.

6. Vann- og avløp

Begge klagerne påpeker at det er uklart hvordan vann- og avløpssituasjonen skal løses for de nye tomtene i planområdet.

Gjennom saksutredningen fremkommer det at det ikke er tilgjengelig offentlig vann, slukkevann eller avløp i området. Molde kommune forutsetter at Djupdalen Sør, sammen med Djupdalen Øst og Kringstad-feltet, knytter seg på framtidig ledningsnett for vann og avløp til anlegget på Cap Clara. I saksfremlegget til sluttbehandling av planen blir det skissert flere mulige løsninger fra kommunens side for å sikre vann og for å støtte kravene til framtidig avløp.

Reguleringsplanen legger ikke direkte opp til at utbyggingen skal skje ved bruk av det eksisterende og private VA-anlegget i Djupdalen. Det er utbygger som gjennom egne vurderinger og eventuelle privatrettslige avtaler som må avgjøre hvilken løsning de ønsker angående vann og avløp. Slike løsninger må være i samsvar med gjeldende lovverk og godkjennes av Molde kommune i forbindelse med byggesaken. Hvordan tilkobling til eksisterende eller planlagte private vann- og avløpsledninger eventuelt skal skje, og hvordan en kostnadsfordeling vil bli, er privatrettslig anliggende som utbygger selv må løse.

Molde kommune har stilt rekkefølgekrav i planbestemmelsen § 9.2 om krav til trafikkområder, vann-, overvann- og avløpsledninger:

«a) Før det gis igangsettingstillatelse for tiltak for trafikkområder, vann-, overvann- og avløpsledninger skal tekniske planer for disse være godkjent av kommunen. Vannbalansen skal opprettholdes i utbyggingsområdet for å ivareta vannets kretsløp.

b) Det forutsettes at Djupdalen Sør kopler seg på framtidig VA-anlegg til Cap Clara.»

Kommunen har dermed sikret at tilfredsstillende løsninger for vann, slukkevann og avløp er på plass før det kan igangsettes bygging av boliger innenfor planområdet. Statsforvalteren har dermed ikke noen avgjørende merknader til hvordan forholdet til framtidig vann- og avløp er behandlet i reguleringsplanen.

7. Samlet konklusjon

Statsforvalteren finner at Molde kommune har synliggjort de ulike interessene og hensynene som gjør seg gjeldende i saken. Med bakgrunn i utredninger og avklaringer under planprosessen har kommunen gjort en interesseavveining og vurdert arealbruken i planområdet. Kommunen sine vurderinger bygger på et forsvarlig grunnlag og er saklig begrunnet ut fra reguleringsmessige hensyn. Vi stadfester av den grunn Molde kommune sitt planvedtak.

Statsforvalterens vedtak

Statsforvalteren stadfester Molde kommunes vedtak om reguleringsplanen Djupdalen Sør den 14. desember 2023, i sak 111/23.

Dette vedtaket er endelig og kan ikke klages på, se forvaltningsloven § 28.

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



Eventuelle krav om å få dekt sakskostnader etter forvaltningsloven § 36 må sendes inn til oss innen tre uker etter at vedtaket er mottatt.

Med hilsen

Andreas Welle Rusten (e.f.)
seniorrådgivar

Therese Småland
seniorrådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

ARKITEKTENE BBW AS

LARHAMMER AARSETH ADVOKATFIRMA AS

Siw Elin Tautra

Rune Johan Tautra

Jannicke T Ingeborgvik

Fabrikkvegen 13

Postboks 248

Hansbakken 8

Fannestrandvegen 125

Kringstadvegen 38

6415 MOLDE

6401 MOLDE

6411 Molde

6419 Molde

6411 Molde