

Søknad om dispensasjon er mottatt 3. november 2025. Siste reviderte søknad mottatt 15.12.2025.

VEDTAK:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2 innvilges dispensasjon fra følgende bestemmelser i Områdeplanen for Vestlia, vedtatt 2. september 2021:

- § 7.2 bokstav b)
- § 7.2 bokstav f)
- § 7.2 bokstav h)
- § 7.2 bokstav i)
- § 7.2 bokstav j)
- § 7.2 bokstav k)
- § 7.2 bokstav m)
- § 7.2 bokstav n)
- § 7.2 bokstav o)

Dispensasjonen gis på vilkår om betaling av NOK 60 000,- per enhet som et a-kontobeløp, garantistillelse, samt tilstrekkelig skilting.

Saksopplysninger

Hol kommune viser til søknad om dispensasjon utenom byggesak. Søknaden ble sendt 3. november 2025, og ble justert 13. november 2025. Kommunen sendte mangelsbrev 13. november 2025. Søker svarte 17. november 2025, kommunen etterlyste ytterligere opplysninger 28. november 2025 og ny revidert søknad ble sendt 15. desember 2025.

Søknaden gjelder dispensasjon utenom byggesak fra følgende rekkefølgekrav i

Områdeplanen § 7.2:

- b) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter innenfor planområdet skal rundkjøring på Fv. 40, samt utbedring av kryss Bakkestølvegen/Stølsvegen, inkludert tilhørende gang og sykkelvei og busslommer ved fv. 40 være ferdig opparbeidet.
- f) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal skibru over Bakkestølvegen knyttet til c-BST (bestemmelsesområde #32) være ferdig opparbeidet.

- h) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal ny hovedledning fra Geilo nye vannverk til nytt eller utvidet høydebasseng i Vestlia for forbruksvann og slokkevann være bygd og satt i drift.
- i) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal ny hovedledning på sørsiden av Usteåne med nødvendige pumpestasjoner og fordrøyningsbasseng for avløpsvannet fra planområdet til Geilo renseanlegg være bygd og satt i drift.
- j) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal nytt supplerende vannverk med brønner, ledningsnett, pumpestasjoner og høydebasseng være bygd og satt i drift.
- k) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal ny hovedledning for avløpsvann fra planområdet til pumpestasjon ved brannstasjon være bygd og satt i drift.
- m) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter skal kulvert fv. 40 ved Kulturkirken være sikret etablert.
- n) Før det gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse til utbygging utover 50 % av maksimalt enheter i henhold til planen skal kulvert fv. 40 ved Kulturkirken være ferdig opparbeidet.
- o) Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse for nye enheter skal helårskryssing av Ustedalsfjorden være ferdig opparbeidet. Helårskryssing skal opparbeides med bredde på minimum 8 meter.

Det er i tillegg søkt om dispensasjon fra den overlappende opparbeidelsesplikten i pbl. § 18-1, men det er ikke spesifisert nærmere hvilke tiltak dette omfatter. Kommunen oppfatter at det da gjelder alle tiltak som kan omfattes av pbl. § 18-1.

Søknaden gjelder følgende felt innenfor Områdeplanen:

- Delfelt c-BFF8-13
- Delfelt c-BRF 04
- Delfelt c-BRF 06
- Delfelt c-BRF 11

Delfelt b-BFR11 og b-BAA1 er tatt ut av den reviderte søknaden av 15. desember 2025. Det fremgår av oversendelse-posten 15. desember at søker ønsker denne søknaden behandlet i første omgang, og at «the Slope» (delfelt b-BFR11 og b-BAA1) vurderes særskilt i en separat behandling. Kommunen bemerker at søknadens punkt 3.6 «Forholdet til tidligere tillatelser og søknader» dermed fremstår slik at det skulle vært tatt ut av søknaden, ref. presisering i oversendelse-posten. Kommunen legger til grunn at søker mener at søknaden likevel ikke erstatter søknaden om 116 enheter i «the Slope»/delfelt b-BFR11 og b-BAA1. Kommunen behandler denne søknaden separat.

Det er oppgitt at formålet med dispensasjonssøknaden er å muliggjøre en begrenset utbygging av inntil 79 enheter innenfor de ovennevnte delfeltene frem til ny revidert områdeplan og utbyggingsavtale er vedtatt.

Plangrunnlaget for eiendommene

Gjeldende reguleringsplan for delfeltene er Områdeplan for Vestlia, planID 3330_4181, ikraft 2. september 2021.

Kommunen gjør oppmerksom på at flere av feltene har krav til detaljregulering. Det er ikke søkt om dispensasjon fra slikt plankrav. Det presiseres at dispensasjon fra plankravet ikke kan påregnes.

Høringsuttalelser

For å få saken godt nok opplyst ble det bedt om Buskerud fylkeskommune.

Buskerud fylkeskommune hadde følgende konklusjon, mottatt 09.01.2026:

Vi viser til våre merknader ovenfor, og fraråder kommunen å gi dispensasjon.

Fylkeskommunen ber om å bli holdt orientert om kommunens videre behandling av saken, og ber om å få oversendt et eventuelt vedtak. Dersom kommunen innvilger dispensasjonssøknaden vil fylkeskommunen vurdere å påklage et eventuelt positivt vedtak.

Nabovarsling

XXXXXXXXXXXXXX

Kommunens vurdering:

Innledning

Søknaden gjelder dispensasjon utenfor byggesak, og er en generell dispensasjon. Det er ikke søkt om konkrete tiltak, og kommunen har derfor ikke tatt stilling til om det vil være behov for ytterligere søknader om dispensasjon og/eller om det kan gis tillatelse til et tiltaks plassering, utforming etc. Det presiseres at arbeid ikke kan igangsettes før det foreligger nødvendige tillatelser.

Plan- og bygningsloven (pbl.) § 19-2 andre ledd åpner for å gi dispensasjon dersom hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene. Kommunen har ingen plikt til å gi dispensasjon selv om vilkårene i andre ledd er oppfylt, jf. «kan»-begrepet i § 19-1 første ledd. Kommunen kan også stille vilkår for dispensasjonene, jf. § 19-1 første ledd andre setning.

§ 7-2, bokstav b) - Rekkefølgekrav om rundkjøring

Formålet med rekkefølgekravet om rundkjøring i Områdeplanen § 7.2 b) er å sikre at nødvendig infrastruktur er på plass før ny bebyggelse tas i bruk. Herunder må kapasiteten og flyten i vegnettet sikre at den planlagte utbyggingen kan gjennomføres på en funksjonsdyktig måte. Rundkjøringen er adkomsten til planområdet fra fv. 40/Skurdalsvegen.

Buskerud fylkeskommune har i merknad/notat av 18.3.2025 til Hol kommune i forbindelse med behandling av områdereguleringsplanen for Vestlia, vist til følgende vedrørende krysset Fv.40/Stølsvegen:

«Trafikkanalysen som ble utarbeidet i forbindelse med områdereguleringsplanen for «Vestlia reiselivsområde» er fra 2018. Den bygger på trafikkdata fra trafikkrapport laget i 2016, Geilo sentrum – trafikkanalyse 2016, som ble utarbeidet av Asplan Viak for Hol kommune, samt manuelle tellinger i kryss foretatt i lavsesong i 2018.

Trafikkbildet har endret seg drastisk de siste syv årene, og vi ser at trafikkmengden øker betraktelig i gjeldende område i takt med utviklingen.» «Nye utbyggingsprosjekter vil belaste dagens kryss Fv.40 x Stølsvegen ytterligere. Dette

krever en oppdatert trafikkanalyse som gir et mer presist bilde av både dagens og fremtidig trafikkbelastning.»

Notat/analyse av Sivilingeniør Helge Hopen AS, datert 12. mai 2025, viser til at det på denne bakgrunn er foretatt nye trafikktellinger i 2025 som grunnlag for reviderte kapasitetsberegninger av krysset. Hol kommune viser til notatet i sin helhet for en nærmere beskrivelse av trafikktellingene. På notatets side konkluderes det med følgende:

«Beregningene viser at krysset har kapasitet til å kunne håndtere en utbygging tilsvarende ca. 30% av det fulle potensialet i områdeplanen. [...] En utbygging på ca. 30% av områdeplanen tilsvarer ca. 345 enheter av utbyggingspotensialet på 1.150 enheter i forslag til endret plan. Forventet trafikkskapning knyttet til 345 enheter (30% utbygging) kan estimeres til ca. 87 kjt/time i dimensjonerende makstime (30% av beregnet trafikkøkning som følge av områdeplanen, jfr. tabell 2). Dersom rekkefølgekravet skal knyttes til trafikkmengde i Bakkestølsvegen og ikke utbyggingsgrad/antall enheter, blir innslagspunktet med dette ca. 466 kjt./time (dagens trafikkmengde i dim.time) + 87 kjt/time (30 % utbygging), dvs. totalt ca. 550 kjt/time i dimensjonerende makstime (sum trafikk begge kjøreretninger).»

For ordens skyld bemerkes at gjeldende områdeplan ikke har et utbyggingspotensial på 1150 enheter, men 900 enheter, og at 30 % dermed utgjør 270 enheter, og ikke 345 enheter. Trafikkanalysen viser imidlertid at 345 enheter i planområdet vil utgjøre ca. 550 kjt/time i dimensjonerende makstime. Kommunen vurderer at dette vil være en akseptabel trafikkmengde.

I brev av 9. januar 2026 fra Buskerud fylkeskommune (vegveier fv. 40) til kommunen er det gitt en uttalelse til dispensasjonssøknaden. Fylkeskommunen mener trafikkanalysen er mangelfull ved at den kun legger til grunn behovet for Vestlia, og ikke øvrige reguleringsplaner med trafikk. Fylkeskommunen har også påpekt dette i brev av 19. juni 2025 til SkiGeilo Utvikling AS, som ble svart ut av Helge Hopen i e-post av 21. juli 2025. Hopen viser i sitt svar blant annet til følgende risiko ved køer og forsinkelser:

«Det kan være ulike oppfatninger av hva som skal være «smertegrensen».

Vurderingen i trafikkanalysen er å akseptere 30 sek. som forsinkelser, en skjønnsmessig vurdering – men her ligger også en faglig vurdering bak. Hva som skal aksepteres av køer og forsinkelser handler bl.a. om hvor alvorlig forsinkelsene er for fremkommelighet og trafiksikkerhet. Når det gjelder fremkommelighet vurderes ikke forsinkelsene som alvorlige siden køene/forsinkelsene er i sidevei, dvs. hovedveitrafikken har god flyt (Fv.40). Dette er et argument for å kunne akseptere noe køer og forsinkelser i makstimen. Når det gjelder trafiksikkerhet ligger risikoen med mye forsinkelser i sidevei på at trafikken ut fra sidevei tar større sjanser. Dette er vurdert i grunnlaget for min anbefaling om å akseptere 30 sek., se konklusjon side 14.»

Selv om fylkeskommunen mener trafikkanalysen er optimistisk, viser analysen at det faktiske behovet for rundkjøring først inntreffer ved en betydelig høyere utbyggingsgrad (345 enheter) enn det søknaden om 79 enheter representerer. Søker presiserer i søknaden av 15. desember 2025 at selv «dersom samtlige av Buskerud Fylkeskommunes tilbakemeldinger til trafikkanalysen skulle blitt hensyntatt – noe som er feil og strider mot Hol kommunes praksis ellers – ville innslagspunktet på 345 enheter havnet et sted mellom 300 og 345 enheter». Kommunen er ikke kjent med det eksakte tallet, men viser til at fylkeskommunen også har fått oversendt disse opplysningene uten å kommentere de nærmere. I tillegg har fylkeskommunen i brev av 19. juni 2025 vist til at trafikkanalysen er godt gjennomført og at beregningene virker grundige og gir et godt grunnlag for å vurdere kapasitetsutfordringer i krysset.

Kommunen viser videre til de supplerende kapasitetsberegningene fra Helge Hopen AS sitt oppdaterte notat av 7. desember 2025, hvor det fremgår at trafikkanalysen legger til grunn en trafikkvekst på 15 % langs fv. 40 frem mot 2035. Det siteres fra det oppdaterte notatet:

«For å underbygge at dette påslaget er tilstrekkelig til å fange opp potensiell trafikkøkning fra det nevnte hyttefeltet og ev. andre utbygginger, henvises det til tall fra Hol kommune om antall enheter i området i rapporten: «Vurdering av samlet belastning for villrein av ny kommuneplan for Hol (Sogn Naturforvaltning AS og

Norconsult, 29.4.2025)». Tabell 4 i rapporten viser at det i dag er totalt 3264 boliger/fritidsboliger i områdene som har tilknytning til Fv.40 sør for Geilo (Dagali, Seterdalen, Skurdalen og Geilo sør).

Dersom vi legger til grunn et grovt estimat som tilsier at disse boligene/fritidsboligene bidrar til ca. 80% av trafikken langs Fv.40 i det aktuelle kryssområdet (dvs. resterende 20% er gjennomgangstrafikk uavhengig av disse områdene), vil det innenfor påslaget på 15% trafikkøkning langs Fv.40, være rom for utbygging av ca.600 nye boliger/fritidsboliger frem til 2035, se regneeksemplet under.

Trafikkmengde Fv.40 pr. 2025:	2100 ÅDT (se fig 3)
Estimert trafikalt bidrag fra gjennomgangstrafikken (20%):	420 ÅDT
Estimert trafikk fra 3264 eksisterende boliger/fritidsboliger:	1680 ÅDT (ca. 0,5 ÅDT pr. enhet)
Forutsatt trafikkvekst langs i prognosen for 2035 (15%):	315 ÅDT
Potensiell utbygging innenfor trafikkveksten på 15%:	612 (ca. 0,5 ÅDT pr. enhet)»

Det oppdaterte notatet viser deretter til at trafikkanalysen av 12. mai 2025 tar høyde for utbygging av både Solhovda sør og av ytterligere ca. 400 enheter. Til sammenligning har kommunen de siste 10 årene gitt 155 igangsettingstillatelser for nye hytter i områdene Dagali, Seterdalen og Skurdalen.

Vedrørende belastningsgrad og forsinkelser, viser den oppdaterte trafikkberegningen at med en maksimal belastningsgrad på 0,85 (som fylkeskommunen viser til i brev av 19. juni 2025) at innslagspunktet senkes til 25 % av planlagt utbygging. Ved et utbyggingspotensiale på ca. 1150 enheter tilsvarer det 288 enheter. Ved et utbyggingspotensiale på 900 tilsvarer det 225 enheter.

Kommunen mener at en begrenset dispensasjon for 79 enheter ikke vil medføre en *vesentlig* tilsidesettelse av trafiksikkerheten i en overgangsperiode. Kommunen mener, basert på

foreliggende dokumentasjon, at trafikkavviklingen vil være forsvarlig og at sikkerhet for alle trafikantgrupper blir opprettholdt. Ved å stille vilkår om økonomisk sikkerhetsstillelse for fremtidig deltakelse i infrastrukturtiltakene, sikres Områdeplanens gjennomføringsevne uten at regionale interesser skadelides varig.

Det er kommunens vurdering at hensynet bak rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 bokstav b) ikke vil bli vesentlig tilsidesatt ved å avvente opparbeidelse av rundkjøringen, slik trafikkanalysen legger til grunn. Det første vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Fordelen med å innvilge dispensasjon fra rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 bokstav b) om opparbeidelse av rundkjøring, er at utbygging av enkelte felter innenfor planområdet kan igangsettes/planen realiseres uten at omkringliggende eiendommer utsettes for omfattende anleggsarbeid på nåværende tidspunkt. Ulempene ved at opparbeidelse av nødvendig infrastruktur utsettes i tid, anses som små. Det vises til at den oppdaterte trafikkanalysen anses risikoen som lav, og at det kan tillates 345 enheter (30 % av 1150 enheter). Fordelene anses klart større enn ulempene. Det andre vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

§ 7-2 bokstav f) – Skibru over Bakkestølvegen

Hensynet bak rekkefølgekravet om skibru over Bakkestølvegen er å sikre myke trafikanter ved kryssing av vegen (Bakkestølvegen) mellom planområdet og ski-/turområdet ved og rundt Ustedalsfjorden. Den oppdaterte trafikkanalysen vurderer risikoen knyttet til kryssing av Bakkestølvegen på følgende måte:

«Terrenget er rimelig flatt på begge sider, og det er derfor ikke grunn til å forvente høy fart for kryssende skiløpere. Trafikkmengden i Bakkestølsvegen er ca. 2 bilpasseringer i minuttet på dagtid på vanlige hverdager, og 4-6 bilpasseringer i minuttet i høysesong (påske etc.). Det betyr at det er godt med ledige tidsluker for skiløpere til å passere i plan.

Kryssingen skjer på en relativt oversiktlig veistrekning og fartsgrensen er i dag 40 km/t.

Samlet vurdert er det ikke grunnlag for å tro at det er spesielt høy risiko knyttet til å krysse Bakkestølsvegen i plan, dvs. uten skibro. Dersom det vurderes som nødvendig å bedre trafikksikkerheten, kan dette gjøres med tiltak som sikrer lavere fartsnivå for kjørende trafikk i Bakkestølsvegen ved krysningspunktet, eksempelvis en kort strekning med 30 km/t og fartshumper.

Det er ikke grunn til å tro at en skibro vil bedre trafikksikkerheten like godt som en fartsreduksjon i Bakkestølsvegen ved krysningspunktet. Det vil være usikkert om alle benytter broen, siden denne medfører en stigning for de skigående på ca. 5-6 meter. Kryssing i plan etter at en skibro er etablert kan komme mer overaskende på kjørende trafikk, og dermed utgjøre en større risiko enn kryssing i plan med redusert fartsnivå og fartsdempende tiltak. En skibro vil dermed primært ha en positiv effekt for fremkommelighet og trygghetsfølelse for skigående.»

Vurderingen gjelder ikke en utsettelse av opparbeidelse, slik den gjør for rundkjøringen, men et alternativ hvor trafikksikkerheten heller ivaretas ved kryssing i plan med lavere fartsnivå og fartshumper. Det følger av trafikkanalysen at det kun er gjort en «enkel vurdering». Kommunen bemerker at trafikkberegningene legger til grunn trafikken på målingstidspunktet, og at det ikke er gjort noen analyse av fremtidige behov. I en begrenset periode (herunder etablering av et begrenset antall enheter), finner kommunen at sikkerheten kan ivaretas på en akseptabel måte dersom det etableres tilstrekkelig skilting som varsler kjøretøy om kryssende trafikanter. Skilting må i tilfelle etableres i begge kjøreretninger.

Det er kommunens vurdering at hensynet bak rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 bokstav f) ikke vil bli vesentlig tilsidesatt ved å utsette opparbeidelse av skibroen. Det er vurdert at sikkerheten for myke trafikanter inntil videre kan ivaretas ved tilstrekkelig skilting. Det første vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Fordelen med å innvilge dispensasjon fra rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 bokstav f) om opparbeidelse av skibru, er at utbygging av enkelte felter innenfor planområdet kan igangsettes/planen realiseres uten at omkringliggende eiendommer utsettes for omfattende anleggsarbeid på nåværende tidspunkt. Ulempene ved at opparbeidelse av nødvendig infrastruktur utsettes i tid, anses som små, og blir ivaretatt ved krav om skilting i begge kjøreretninger. Det andre vilkåret i pbl. § 19- 2 andre ledd er oppfylt.

§ 7.2 bokstav h), i), j) og k) – VA-anlegg

Rekkefølgekravene i Områdeplanen § 7-2 bokstav h), i), j) og k) gjelder alle opparbeidelse av deler av VA-anlegget på Geilo, herunder både mindre og større tiltak. Hensynene bak rekkefølgekrav om VA-anlegg er helse, hygiene og miljøvern.

Kommunen og utbygger har samarbeidet om en nærmere analyse av hvilke tidspunkter det er nødvendig å opparbeide de enkelte tiltakene. Analysen er gjennomført av Asplan Viak, og i rapporten av 28. mars 2025 er vurderingene knyttet til tidspunkt for gjennomføring oppsummert slik:

«I kapittel 5 er det satt opp en plan som antyder når de ulike tiltakene bør gjennomføres med tanke på framtidig utbygging. Denne vil måtte justeres, og det kan dukke opp andre behov som gjør at det er hensiktsmessig å framskynde enkelte tiltak.

For Geilo vannforsyningsområde er det estimert følgende restkapasitet/innslagspunkt:

- Det kan tilknyttes maks. 150 boenheter (forutsatt gjennomsnittlig 4 pe/personer pr boenhet) før nye tiltak utføres.
- Etter tiltak R2-A kan det bygges inntil 300 boenheter.
- Etter tiltak R2-B kan ytterligere boenheter tilknyttes.

For avløpssystemet innenfor Områdeplan for Vestlia reiselivsområde, og for Geilo rensedistrikt er det estimert følgende restkapasitet/innslagspunkt:

- Tiltak R4 med oppgradering hovedledning Mailatunet-Solli må utføres når 200 boenheter er tilknyttet hovedledningen

- Tiltak R5-A med omkobling avløpsledninger på Kikut frigjør kapasiteten ved pumpestasjon GLOKP3 med 2000 pe (500 boenheter).
- Etter tiltak R5-C med fordrøyning ved pumpestasjon GLOKP3 kan Vestlia utvikles videre. Tiltak R5 må ses i sammenheng med tiltak R6.»

Asplan Viak konkluderer følgelig med at det kan tilknyttes maks 150 boenheter før det må gjennomføres tiltak på VA-anlegget. Slik kommunen oppfatter Asplan Viak, er dette ikke begrenset til planområdet, og vil dermed gjelde alle tilknytninger til anlegget – også utenfor planområdet. Det er viktig for kommunen at det er noe restkapasitet igjen til eventuelle andre tiltakshavere med behov for tilkobling innenfor planområdet. I denne sammenheng påpekes det at Asplan Viaks analyser også inneholder en viss grad av usikkerhet, og at tallene i konklusjonen er basert på estimer.

Det er kommunens vurdering at hensynet bak rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 bokstav h), i), j) og k) ikke vil bli vesentlig tilsidesatt ved å utsette opparbeidelse av VA-anlegget. Det er vurdert at hensynet til helse, hygiene og miljø vil bli ivaretatt. Det første vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Fordelen med å innvilge dispensasjon fra rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7.2 h), i), j) og k) om opparbeidelse av VA-anlegget, er at utbygging av enkelte felter innenfor planområdet kan igangsettes/planen realiseres uten at omkringliggende eiendommer utsettes for omfattende anleggsarbeid på nåværende tidspunkt. Ulempene ved at opparbeidelse av nødvendig infrastruktur utsettes i tid, anses som små. Kommunen viser her til analysen fra Asplan Viak av 28. mars 2025. Det andre vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Dersom søker utfører enkelte tiltak på VA-anlegget kan kommunen vurdere å utvide det antall enheter det gis dispensasjon for. Det vil i så fall måtte gjøres en nærmere vurdering av dette.

§ 7-2 m) og n) – Kulvert ved Kulturkirken

Det er kommunens vurdering at kulverten ved Kulturkirken – etter en objektiv ordlydsfortolkning – er opparbeidet, og at rekkefølgekravet slik det er formulert er oppfylt. Det er følgelig ikke behov for søke om eller innvilge dispensasjon fra Områdeplanen § 7-2

bokstav m) og n).

§ 7-2 o) – Helårskryssing Ustedalsfjorden

Hensynet bak rekkefølgekravet om helårskryssingen av Ustedalsfjorden er å sikre et tilstrekkelig friluftstilbud, herunder et helhetlig tur- og løypenett rundt Ustedalsfjorden. I Konsekvensutredning nærmiljø og friluftsliv, utarbeidet av Opus Bergen AS, datert 18. desember 2019, er Ustedalsfjorden og området nord for planområdet omtalt som en vesentlig del av friluftstilbudet med stor verdi. I punkt Konsekvensutredningens punkt 7 Skadereduserende tiltak er det vist til følgende:

«For å unngå køer, trengsel og redusert opplevelsesverdi, spesielt på dager med dårlig vær, bør det etableres flere løyper, stier og tverrforbindelser i tilknytning til natur- og kulturstien Ustedalsfjorden Rundt. Blant annet bør det sikres etablering av bru over Fetahølen.»

Det er kommunens vurdering at de negative konsekvensene som omtales i Konsekvensutredningen kan tolereres i en begrenset periode, og for et antatt begrenset antall brukere. Dette innebærer ikke en vesentlig tilsidesettelse av hensynet bak rekkefølgekravet. Det første vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Fordelen med å innvilge dispensasjon fra rekkefølgekravet i Områdeplanen § 7-2 bokstav o), er at utbygging av enkelte felter innenfor planområdet kan igangsettes/planen realiseres uten at omkringliggende eiendommer utsettes for omfattende anleggsarbeid på nåværende tidspunkt. Det bemerkes i denne sammenheng at kryssingen ikke er regulert, og at det vil måtte gjennomføres en planprosess før opparbeidelse av helårskryssingen kan gjennomføres. Ulempene ved at opparbeidelse av nødvendig infrastruktur utsettes i tid, anses som begrensede. Det andre vilkåret i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt.

Dispensasjon fra pbl. § 18-1

I tillegg til dispensasjon fra rekkefølgekravene, er det søkt om dispensasjon fra opparbeidelsesplikten i pbl. § 18-1. Det er ikke spesifisert i søknaden hva opparbeidelsesplikten for de ulike feltene vil være, og herunder om det foreligger plikter

etter pbl. § 18-1 som går utover rekkefølgekravene i Områdeplanen. Søknaden punkt 3.3 viser også i stor grad til rekkefølgekravene, og at det er «av vesentlig betydning at Områdeplanen og Rekkefølgekravene nå revideres nettopp fordi dagens krav ikke anses gjennomførbare». Kommunen oppfatter at dette innebærer at det kun er de overlappende tiltakene det reelt sett søkes om dispensasjon for; det vil for eksempel si VA-tiltak som både omfattes av Rekkefølgekravene og av den selvstendige opparbeidelsesplikten etter pbl. § 18-1.

Etter pbl. § 18-1 kan grunn i regulert strøk bare bebygges, eksisterende bebyggelse utvides vesentlig eller gis en vesentlig endret bruk, eller eiendom opprettes eller endres dersom følgende er oppfylt:

- a) Offentlig veg skal være opparbeidet og godkjent så langt den er vist i planen, fram til og langs den side av tomte hvor den har sin atkomst. Med veg forstås kjørebane med fortau og snuplasser, busslomme, gangveg, sykkelsti, turveg, gatetun og offentlig plass. Det kan kreves at vegen legges ut i en bredde av inntil 10 meter med nødvendige tillegg for fylling og skjæring, og opparbeides til en effektiv vegbredde av inntil 6 meter
- b) Hovedavløpsledning skal føre til og langs eller over tomte. Det kan ikke kreves lagt rør av større diameter enn 600 mm. Kommunen kan godta avløpsforbindelse til annet hovedavløpsanlegg.
- c) Hovedvannledning skal føre til og langs eller over tomte. Det kan ikke kreves lagt rør av større diameter enn 150 mm. Kommunen kan godta vannforsyning fra annen vannledning
- d) Offentlig hovedanlegg for oppsamling, avledning og eventuelt behandling av lokalt overvann skal være opparbeidet og godkjent så langt det er vist i planen. Det skal fremkomme av planen hvilke eiendommer overvannsanlegget skal betjene. Overvannsledninger kan kreves opparbeidet med rør med diameter opptil 600 mm, uavhengig av om det er angitt i planen hvilke eiendommer overvannsanlegget skal betjene.

Plikten til å opparbeide ovennevnte tiltak inntreffer ved første enhet, og forutsetter ikke at det skjer en utbygging av en viss størrelse. Bestemmelsen krever at utbygger besørger at tiltakene er opparbeidet før eiendom kan bebygges. Formålet bak opparbeidelsesplikten for vann- og avløp er å sikre helse og miljø, og fremkommelighet på veg. Plikten sikrer også effektivitet ved at tilfredsstillende infrastruktur etableres i riktig rekkefølge, og at brukerne får trygge og funksjonelle forhold gjennom sikret adkomst og helsemessige løsninger.

Den økonomiske byrden utbyggeren får ved å opparbeide infrastruktur som også kommer andre til gode, løses ved bruk av plan- og bygningslovens regler om refusjon – en økonomisk rettfærdig fordeling.

For tiltak som sammenfaller med rekkefølgekravene, finner kommunen at hensynet bak opparbeidelsesplikten i § 18-1, ikke blir vesentlig tilsidesatt. I likhet med kommunens vurderinger over i punkt 0 og 0, gjelder det en begrenset periode og for et begrenset antall enheter. De fagkyndige vurderinger som foreligger, herunder den oppdaterte trafikkanalysen samt rapporten fra Asplan Viak, viser at utsettelse av opparbeidelse av rundkjøring samt VA-anlegg kan aksepteres for de omsøkte 79 enhetene.

Fordelen med å innvilge dispensasjon er, også som nevnt over, at området får en redusert anleggsbelastning og at beboere skånes for ulempene av anleggsvirksomhet så lenge som mulig. Sammenholdt med at en begrenset utbygging kommer i gang, er fordelene med dispensasjon klart større enn ulempen ved en økt belastning på infrastrukturen.

Begge vilkårene i pbl. § 19-2 andre ledd er oppfylt, og kommunen innvilger dispensasjon fra pbl. § 18-1 for de infrastrukturtiltakene som overlapper med rekkefølgekravene i Områdeplanen punkt 7.2 bokstav b), h), i), j) og k).

Vilkår for innvilgelse av dispensasjoner

Det er behov for å sikre at ovennevnte rekkefølgekrav oppfylles, at ikke søker unnslipper forpliktelser etter Områdeplanen samt at ikke andre utbyggere belastes ytterligere som følge av dispensasjonen. Herunder stiller kommunen følgende absolutte vilkår for dispensasjonene som innvilges:

- Garanti avgitt av Geilo Holding AS med datterselskaper signert 30. september 2025 skal gjelde. Dersom garantien skulle bortfalle, vil det samme gjelde dispensasjonene.
- Utbygger betaler et a-kontobeløp på NOK 60 000,- per enhet det søkes om igangsettingstillatelse for, til kommunen før det innvilges igangsettingstillatelse. Det er kommunens vurdering at slik innbetaling er nødvendig som en sikkerhet i forkant av at arbeider igangsettes. Dette er også alminnelig praksis i kommunen.

I tillegg til dette stilles det som vilkår for dispensasjonen fra Områdeplanen § 7.2 bokstav f) at det etableres tilstrekkelig skilting/varsling av kryssende skiløpere/turgåere i begge retninger der skibruen senere skal etableres.