

Hol kommune
Ålmannvegen 8
3576 Hol

Kun sendt per e-post til postmottak@hol.kommune.no

Vår referanse: 22034655/1
Ansvarlig advokat: Simon Ulleland

Oslo, 13. januar 2026

MERKNADER TIL BUSKERUD FYLKESKOMMUNES UTTALELSE – SAKSNR. 2025/6243

1 INNLEDNING

Vi viser til Buskerud fylkeskommunes uttalelse av 9. januar 2026 til søknad om dispensasjon fra rekkefølgekrav i områdeplan for Vestlia reiselivsområde. Uttalelsen gjelder rekkefølgekravene i § 7.2 bokstav a og b om etablering av rundkjøring og utbedring av krysset Bakkestølvegen/Stølsvegen med tilhørende arealer (samlet "**Rekkefølgekravene**").

Advokatfirmaet Thommessen AS bistår som kjent Geilo Holding AS med datterselskaper ("**Tiltakshaver**"), og vil nedenfor knytte noen merknader til fylkeskommunens uttalelse. Som redegjort for under punkt 2 og 3, bygger uttalelsen dels på uriktige faktiske forutsetninger og dels på feilaktige faglige vurderinger av Rekkefølgekravene og deres virkninger. Tiltakshaver ber derfor kommunen om å ikke tillegge uttalelsen vekt ved vurderingen av dispensasjonssøknaden. Det er Hol kommune, og ikke fylkeskommunen, som er tillagt dispensasjonsmyndighet etter plan- og bygningsloven (pbl.) kapittel 19, og kommunen må derfor foreta en selvstendig vurdering av om vilkårene for dispensasjon etter pbl. § 19-2 er oppfylt – begrunnet i faglige utredninger.

2 VILKÅRENE FOR DISPENSASJON ER OPPFYLT

For det første anfører fylkeskommunen at kommunen, i lys av den pågående omreguleringen, bør nekte dispensasjon med henvisning til "kan-skjønnets" i pbl. § 19-1 første ledd. Tiltakshaver bemerker at behovet for Rekkefølgekravene allerede er utredet i trafikkanalysen fra Helge Hopen AS, datert 12. mai 2025 med oppdateringer 5. desember 2025.

Bilag 1: Trafikkanalyse Helge Hopen AS, 12. mai 2025

Trafikkanalysen konkluderer med at det ikke er behov for rundkjøringen før utbygging av 345 enheter. En dispensasjon for beskjedne 79 av områdeplanens 900 enheter vil derfor ikke påvirke planprosessen

negativt, slik fylkeskommunen antyder. Det er dermed ikke grunnlag for å nekte dispensasjon med hjemmel i pbl. § 19-1 første ledd.

For det andre hevder fylkeskommunen at dispensasjonsvilkårene i pbl. § 19-2 andre ledd ikke er oppfylt. Tiltakshaver er uenig i dette standpunktet, og viser igjen til trafikkanalysen fra Helge Hopen. Fylkeskommunen har i sin tidligere uttalelse av 19. juni 2025 vist til at trafikkanalysen er grundig og godt gjennomført, men har imidlertid vært noe uenig i tolkningen av resultatene.

Bilag 2: Buskerud Fylkeskommunes tilbakemelding til oppdatert trafikkanalyse, 19. juni 2025

Fylkeskommunen har fulgt opp dette standpunktet i uttalelsen til dispensasjonssøknaden, hvor det hevdes at trafikkanalysen er "*noe optimistisk*" fordi den ikke inkluderer nylig regulerte eller fremtidige utbyggingsområder, og at den heller ikke legger til grunn ny trafikk fra annen utbygging mot nord og sør. Som det fremgår av Helge Hopens notat av 7. desember 2025, er disse innvendingene feilaktige.

Bilag 3: Notat med Helge Hopen AS' supplerende kapasitetsvurdering, 7. desember 2025

I notatet er det gjennomført en supplerende kapasitetsvurdering av fremtidig trafikkavvikling som besvarer de samme innvendingene fylkeskommunen fremmet i sin uttalelse av 19. juni 2025. Av notatet fremgår blant annet uttrykkelig at:

- trafikkanalysen tar høyde for 15 % trafikkvekst langs fylkesveien som følge av andre utbyggingsplaner, og
- trafikkanalysen tar høyde for trafikkøkning fra både Solhovda (ca. 200 enheter) og ytterligere ca. 400 enheter innenfor den forutsatte trafikkveksten på 15 % langs fylkesveien.

Notatet konkluderer på nytt med at det ikke er behov for rundkjøringen før utbygging av 345 enheter etter områdeplanen, med en belastningsgrad på 0,9. Fylkeskommunens påstander om "*lang ventetid og tilbakeblokkering i sideveiene*" er ubegrunnede og bygger ikke på en faglig vurdering. I Helge Hopens trafikkanalyse er det tvert imot lagt til grunn at det ikke er signifikant økning i risiko knyttet til økte forsinkelser i sideveier. Selv om belastningsgrad 0,85 legges til grunn, som fylkeskommunen ønsker, er det kapasitet inntil ca. 288 nye enheter.

For en beskjedne utbygging på 79 enheter er det derfor klart at hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra og regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt, samt at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. I den forbindelse påpeker Tiltakshaver at fylkeskommunen tidligere har akseptert at Rekkefølgekravene først må gjennomføres ved utbygging av 450 enheter, noe som blant annet ble bekreftet i møte den 6. desember 2022. For øvrig vises det til tidligere innsendt dispensasjonssøknad.

Bilag 4: Referat fra møte vedr. rundkjøring på fylkesvei 40, 6. desember 2022

3 REKKEFØLGEKRAVENE ER UANSETT UGYLDIGE

Fylkeskommunen hevder at Rekkefølgekravene er gyldige. Dette begrunnes i hovedsak med at Rekkefølgekravene flere ganger har vært gjenstand for politisk behandling i kommunen, og at de –

ifølge fylkeskommunen – ble stilt på bakgrunn av krav fra Statens vegvesen. Tiltakshaver påpeker imidlertid at Statens vegvesen i sin uttalelse av 24. september 2012 kun stilte krav om "*sikring av gjennomføring*", og ikke krav om faktisk opparbeidelse slik Rekkefølgekravene ble vedtatt. Som det også fremgår av saksfremlegg fra førstegangsbehandlingen av Områdeplanen for Vestlia 28. november 2019, er kravet om opparbeidelse av rundkjøring før første byggetillatelse noe som stammer fra tidligere vedtak i kommunestyret i Hol kommune (og da uten faglig forankring), og ikke krav fra Statens vegvesen. Hol kommune har selv erkjent at dette kravet ikke er/var gyldig stilt. Se også [bilag 8](#) nedenfor. Videre påpeker Tiltakshaver at gjentatt politisk behandling ikke kan avhjelpe Rekkefølgekravenes manglende planfaglige forankring, slik fylkeskommunen synes å gi uttrykk for.

Bilag 5: Uttalelse fra Statens vegvesen til forslag til planprogram på offentlig ettersyn - 24. september 2012

Bilag 6: Saksfremlegg fra førstegangsbehandling av Områdeplanen for Vestlia 28. november 2019

Tiltakshaver finner det videre vanskelig å se hvordan fylkeskommunen mener at Rekkefølgekravene, med innslagstidspunkt ved første igangsettingstillatelse, er begrunnet i "*trafikkikkerhet og trafikkavvikling*". Som det fremgår av Helge Hopens trafikkanalyse, foreligger det ikke planfaglig grunnlag for å kreve gjennomføring av Rekkefølgekravene før enhet nr. 345 eller 288, avhengig av belastningsgrad – verken for Vestlia-området isolert eller for sumvirkningene i omkringliggende områder. Rekkefølgekravene er derfor ugyldige, slik det fremgår av Thommessens notat av 4. juni 2025 og notat fra Hol kommunes egen advokat i Advokatfirmaet Føyen AS av 12. mars 2025.

Bilag 7: Notat fra Advokatfirmaet Thommessen AS, 4. juni 2025

Bilag 8: Notat fra Advokatfirmaet Føyen AS, 12. mars 2025

Tiltakshaver stiller spørsmål ved om fylkeskommunen faktisk har tatt stilling til gyldigheten av Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt ved første igangsettingstillatelse, og ikke bare vurdert behovet for Rekkefølgekravene ved full utbygging av 900 enheter.

4 AVSLUTNING

Som det fremgår ovenfor, bygger fylkeskommunens vurderinger på flere feilaktige forutsetninger i tillegg til uriktige faglige vurderinger. Tiltakshaver ber derfor kommunen om å ikke tillegge uttalelsen vekt, men i stedet forankre vurderingen i gjennomførte faglige utredninger.

Videre fremholder Tiltakshaver at Geilo Holding AS i erklæring av 30. september 2025 har forpliktet seg til å yte et forholdsmessig anleggsbidrag til oppfyllelse av Rekkefølgekravene.

Bilag 9: Erklæring fra Geilo Holding AS, 30. september 2025

Uavhengig av utfallet av dispensasjonssøknaden vil Hol kommune derfor få dekket de kostnadene som tilfaller Tiltakshaver og dermed kunne gjennomføre de aktuelle Rekkefølgekravene når det foreligger et faglig behov. Dette viser – sammen med momentene nevnt i punkt 2 ovenfor – at hensynet til trafikkikkerhet og trafikkavvikling er ivaretatt, selv om det gis dispensasjon for 79 enheter.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Thommessen AS

SIMON ULLELAND

Simon Ulleland

Advokat

Notat

Fra: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: SkiGeilo Utvikling AS v/ Berit Heitmann
Dato: 12.5.2025
Tema: Oppdatert trafikkanalyse kryss Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen

Bakgrunn

Dette notatet inneholder en oppdatert trafikkanalyse av krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen.

Bakgrunnen for oppdateringen er at det pågår arbeid med endringer i områdereguleringsplanen for Vestlia reiselivsområde. I den forbindelse har det kommet merknader fra både Hol kommune og Buskerud fylkeskommune, der det bl.a. bes om at trafikkanalysen som ble utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS i 2018, oppdateres. På denne bakgrunn har SkiGeilo Utvikling AS engasjert Sivilingeniør Helge Hopen AS til en oppdatering av trafikkanalysen fra 2018. Oppdateringen gjelder trafikksituasjonen i krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen. Grunnlaget for oppdateringen er:

- Trafikktellinger (radarmålinger) levert av Buskerud fylkeskommune
- Krysstelling/videoanalyse (GoodVision) 18.4.2025, utført av Sivilingeniør Helge Hopen
- Parkeringsbelegg ved skianlegg på Geilo (Onepark), levert av SkiGeilo Utvikling AS.

Hensikten med analysen er å få en oppdatert vurdering av kapasiteten i krysset, herunder innslagspunkt knyttet til ombygging av T-krysset til regulert rundkjøring.

Innholdet i planen

Områdeplan for Vestlia reiselivsområde ble vedtatt 02.09.2021. Planen tilrettelegger for en helhetlig utvikling av eksisterende reiselivs- og aktivitetsområde. I de vedtatte reguleringsbestemmelsene er det følgende omtale av planens hensikt:

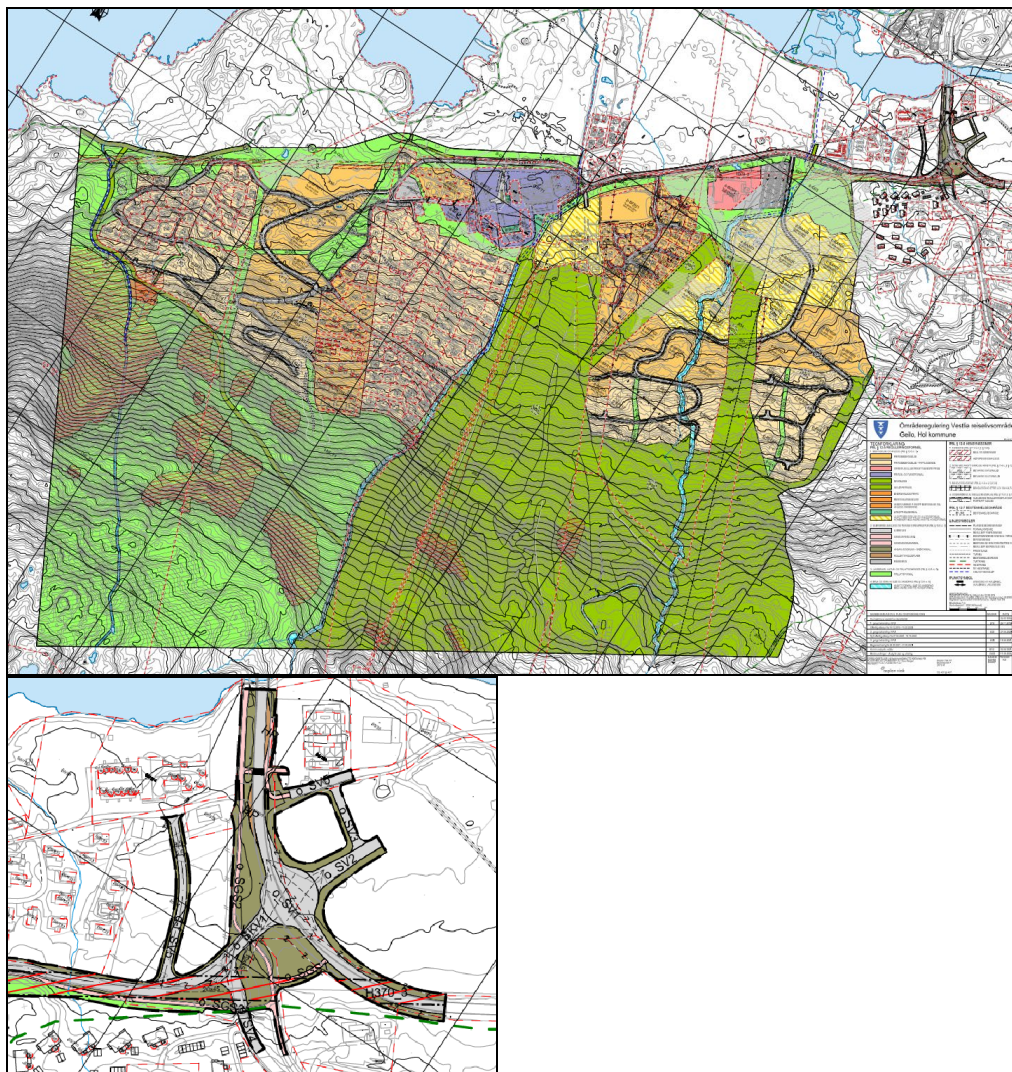
«Målet med reguleringsplanen er å utvikle Vestlia reiselivsområde gjennom videreutvikling av aktivitetsinfrastruktur og fritidsbebyggelse med tilhørende infrastruktur. Målsettingen er å styrke Geilo som en bærekraftig helårsdestinasjon gjennom videreutvikling av overnattingsmuligheter, aktivitetsutbudet, og danne grunnlag for flere helårs arbeidsplasser. Planen åpner for utbygging av skiheiser og aktivitetstilbud, hytter, leiligheter, hotell, velkomstsenter, dagligvarehandel og servering. 70 prosent av fritidsenhetene skal være tilrettelagt for utleie».

I vedtatt plan åpnes det opp for 900 enheter + ca. 200 enheter på Vestlia resort. I tillegg er det i endring av områdeplanen åpnet opp for å vurdere ytterligere 50 enheter på Vestlia resort, dvs. totalt 1.150 nye enheter. Brorparten av de nye enhetene i planområdet vil ligge med ski inn og ski ut til skisenteret i Vestlia. Det er etablert skibusser som går i shuttle mellom skisenteret i Vestlia, via sentrum og til skisenteret på nordsiden av Geilo.

I tillegg vil enhetene ha gangavstand til friluftsområdet Ustedalsfjorden rundt, med langrennsløyper om vinteren og turløyper om sommeren. Det er i vedtatt plan, lagt til rette for en mindre dagligvareforretning i området. Videre planlegges det mer aktivitetsinfrastruktur i planområdet.

I planbestemmelsene til områdeplanen er det bl.a. vedtatt rekkefølgekrav om rundkjøring i kryss Fv40 Skurdalsvegen /Stølsvegen/Bakkestølvegen, og skibru over Bakkestølvegen må være bygd før første IG på enhet innenfor planområdet. Med utgangspunkt i dette kravet er det ikke startet utbygging av enheter innenfor planområdet.

Utbyggerne i planområdet ønsker å revidere rekkefølgekravene til planen slik at innslagspunktet blir i tråd med faglige anbefalinger. Det er på denne bakgrunn startet arbeid med endring av områdeplanen. Hol kommunestyre vedtok i sak 25/2025 «Områdeplan for Vestlia reiselivsområde, Geilo, Planinitiativ – SkiGeilo Utvikling», krav om foreleggelse for kommunestyret jf. pbl. § 12-8. I vedtaket bes det om at vurdering av innslagspunkt for rekkefølgekrav må ta utgangspunkt i en ny, oppdatert trafikkanalyse. Dette på bakgrunn av blant annet innspill fra Buskerud fylkeskommune.



Figur 1. Vedtatt områdeplan for Vestlia Reiselivsområde (2021) som viser tilrettelegging for en framtidig rundkjøring i krysset Fv.40/Stølsvegen. Det arbeides nå med endringer i planen.

Nye registreringer

Buskerud fylkeskommune har i merknad/notat av 18.3.2025 til Hol kommune i forbindelse med behandling av områdereguleringsplanen for Vestlia, påpekt følgende angående 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.»

På denne bakgrunn er det foretatt nye trafikktellinger i 2025 som grunnlag for reviderte kapasitetsberegninger av krysset. Følgende tellinger er utført:

- Radarmåling av trafikkmengde på alle veier som leder inn til krysset Fv.40/Stølsvegen (målesnitt i Skurdalsvegen på hver side av krysset, i Bakkestølsvegen og i Stølsvegen). Målingene ble utført av Buskerud fylkeskommune i uken før påske, og i påskeuken 2025.
- Video av trafikkavviklingen i krysset langfredag 18.4.2025 fra ca. kl. 13 til 18 (5 timer), med etterfølgende analyse av trafikkmønsteret i programmet GoodVision.

Radarmålingene benyttes til å kartlegge døgntrafikk og variasjon i trafikkmengde på hverdager og i påsken (makstime), bl.a. for å identifisere dimensjonerende makstime i henhold til Statens vegvesen sin håndbok V121.

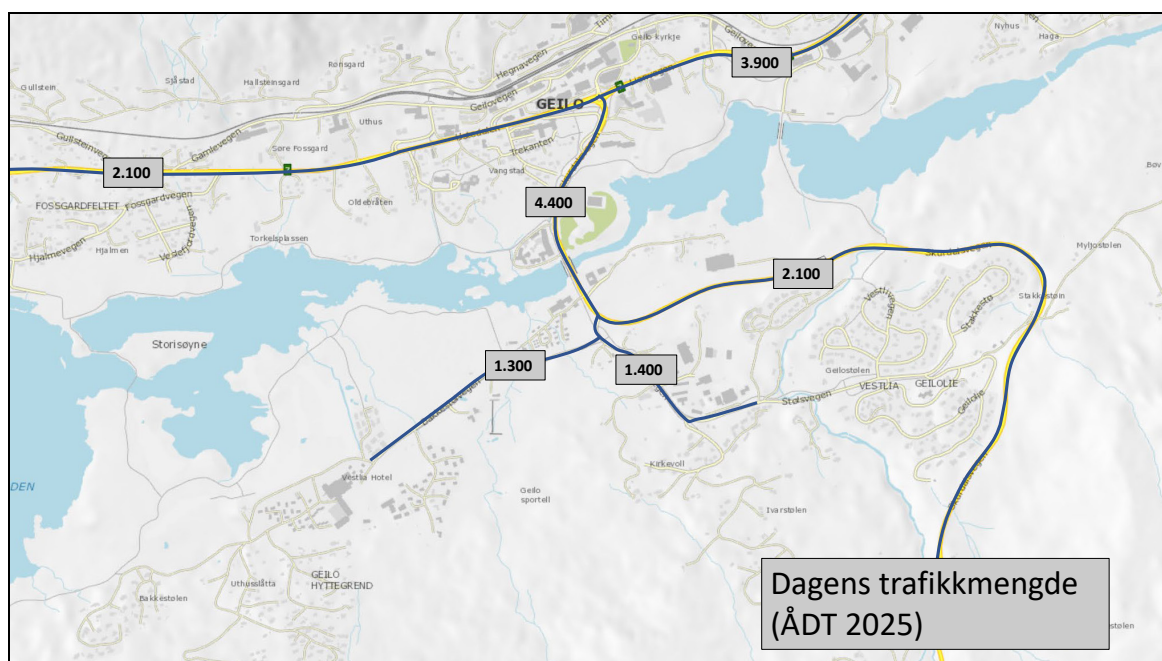
Videoanalysen av trafikkavviklingen i krysset er benyttet til å kartlegge trafikkmengder på svingebevegelser, og beregne faktiske forsinkelser som grunnlag for kalibrering av trafikkmodellen SIDRA Intersection som benyttes til kapasitetsanalysene.



Figur 2. Illustrasjon av målinger og analyse med GoodVision i krysset FV.40/Stølsvegen.

Dagens trafikkmengder

ÅDT 2025



Figur 3. Trafikkmengder i dag (ÅDT 2025). Kilde: NVDB og radarmålinger 2025 (Buskerud fylkeskommune).

Når det gjelder estimat på ÅDT i de fire snittene inn mot krysset Fv. 40/Stølsvegen, er det lagt til grunn ukedøgntrafikken (UDT) i uken før påskeuken fra fylkeskommunen sine trafikkmålinger, med korreksjon/omregning til ÅDT.

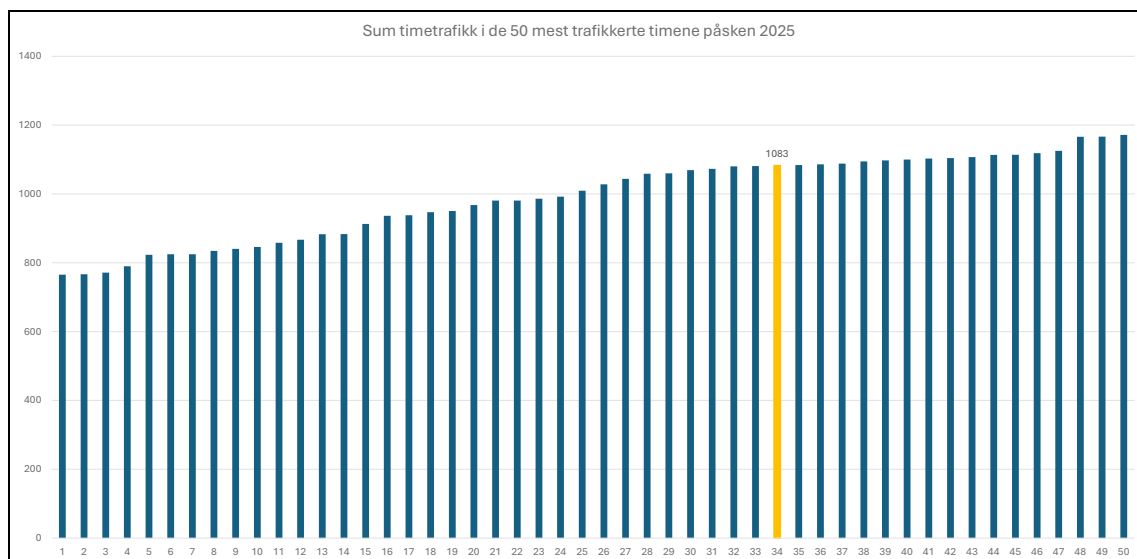
Data for årsvariasjon i fast tellepunkt på Fv.40 lengre sør (Veggli) viste at UDT i uken før påske var ca. 85% av ÅDT i 2024. Samtidig antas UDT rett før påske i Stølsvegen og Bakkestølsvegen å være høyere enn ÅDT pga. reiselivsaktiviteten inn mot påskeuken. Samlet vurdert er UDT korrigert skjønnsmessig til ÅDT som følger:

Tabell 1. Beregnet ÅDT basert på ukedøgnstrafikk (UDT) i uken før påsken 2025.

Tellesnitt	UDT	UDT/ÅDT	ÅDT
Fv.40 mot Geilo sentrum	5 326	120 %	4 438
Fv.40 mot Kikut	1 879	90 %	2 088
Bakkestølsvegen	1 751	130 %	1 347
Stølsvegen	1 869	130 %	1 437

Dimensjonerende makstime 2025

Radarmålingene viser følgende data for makstimen i krysset Fv.40/Stølsvegen (sum trafikkmengde inn mot krysset fra alle veiarnar):



Figur 4. Sum timetrafikk inn mot krysset Fv.40/Stølsvegen i måleperioden før og under påsken 2025, rangert etter høyeste makstimetrafikk. Gulmarkert måling er langfredag 18.4.2025 kl. 1600-1700.

Trafikkmengden langfredag 18.4.2025 kl. 1600-1700 er vurdert som representativ makstime for dimensjonerende timetrafikk i henhold til Statens vegvesen sin håndbok V121:

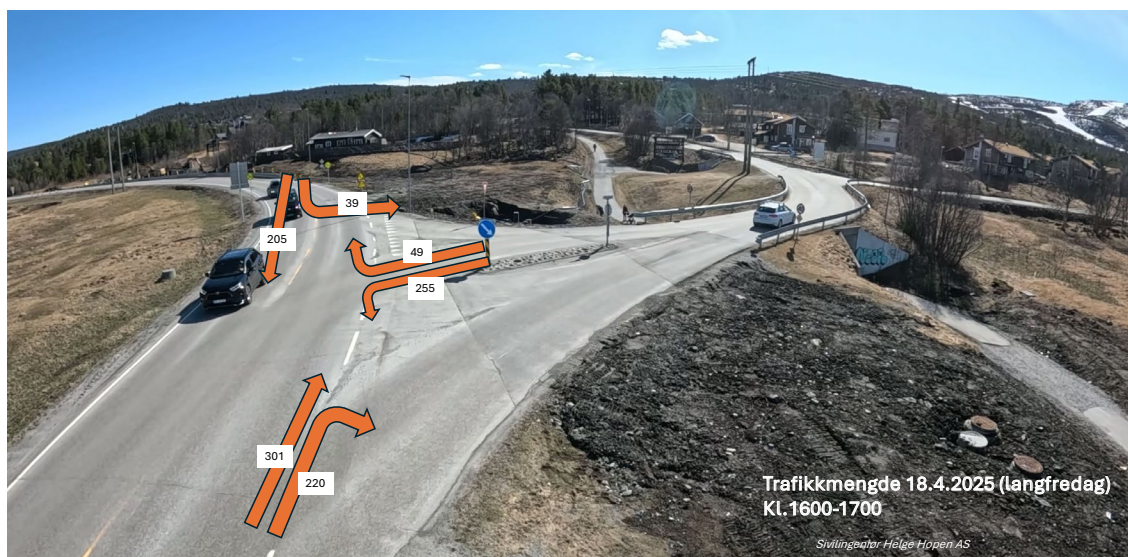
«Trafikkmengden i kryss regnes som summen av trafikk inn mot krysset når ikke annet er angitt. Kryss dimensjoneres på grunnlag av trafikk i dimensjonerende time. Dimensjonerende time er den timen som har en trafikkmengde som kun overskrides 29 ganger i løpet av året, det vil si den timen med det 30. høyeste trafikkallet.»

Målingene viser at dimensjonerende makstime (langfredag 18.4.2025 kl. 16-17) overskrides 16 ganger i påsken 2025. Det foreligger ikke tellinger fra andre høytider/høysesonger over året, men det antas ikke urimelig at denne timen kan representere den ca. 30 mest belastede timen over året. Påskeuken vurderes å være den mest trafikerte uken når det gjelder aktivitet på hoteller, skianlegg og hytter i området, samtidig som det kan være enkeltdager ellers i året med omtrent like høy trafikkmengde.

Det er vurdert om påsken 2025 eventuelt ikke er representativ for en «normal» påske pga. lite snø. Data for parkering i området fra SkiGeilo Utvikling AS for påsken 2025 sammenlignet med påsken 2024 og 2023 indikerer dette, men samtidig viser belegg på parkeringsplassene at langfredagen 2025 (som var en finværsdag) var den mest aktive dagen i påsken 2025, og med parkeringsbelegg på samme nivå som de nest høyeste påskedagene tidligere år.

Radarmålingene viser også at ettermiddagsrushet kl. 1600-1700 var makstime langfredag for utgående trafikk fra sidevei mot krysset (fra Stølsvegen og Bakkestølsvegen mot Skurdalsvegen). Sideveistrafikken ut mot krysset er dimensjonerende for kryssets kapasitet.

Samlet vurdert er det derfor tatt utgangspunkt i langfredag kl. 1600-1700 som representativ, dimensjonerende makstime for kapasitetsanalysene.



Figur 5. Trafikkmålingen 18.4.2025 viser følgende trafikkmengde i makstimen kl. 1600-1700 (kjt/time). Dette trafikknivået vurderes som representativt for dimensjonerende makstime iht. Håndbok V121.

Framtidig, dimensjonerende trafikkmengde

Generell trafikkvekst Fv.40

Dimensjonerende trafikkmengde pr. april 2025 har fanget opp trafikken fra alle utbygginger i området som er ferdige/åpnet pr. d.d. Nye planer/utbygginger (eksklusiv Vestlia) vil kunne bidra til å øke trafikken langs Fv.40. Dette gjelder blant annet ulike feltutbygginger på Kikut.

Det er usikkert hvor stor trafikkøkning nye utbygginger vil tilføre krysset i makstimen. For å ta høyde for potensiell trafikkvekst knyttet til generell trafikkutvikling og utbygginger i området, legges det til grunn en trafikkvekst på 15% langs Fv.40 frem mot 2035 (skjønnsmessig anslag).

Trafikkskapning - områdeplanen for Vestlia

Beregnet trafikkskapning knyttet til framtidig utbygging på Vestlia iht. områdeplanen er beregnet på grunnlag av de samme forutsetningene som i forrige versjon av trafikkanalysen, kap. 4. Arealforutsetningene er oppdatert, og beregningene gir følgende forventede trafikkøkning i makstimen:

Tabell 2. Beregnet nyskapt trafikkmengde i makstimen ved full utbygging på Vestlia iht. områdeplanen.

Nyskapt trafikk						Trafikkmengde dim.time		
Funksjon	Enhet	Antall	Bilandel	Belegg	Ank. dim.time	Ut dim.time	Inn	Ut
Fritidsboliger, planområdet	hytter/rom	900	100 %	90 %	10 %	15 %	81	122
Vestlia hotell	rom	100	90 %	100 %	10 %	15 %	9	14
Vestlia leiligheter	rom	100	90 %	90 %	10 %	15 %	8	12
Vestlia leiligheter/rom - lang sikt	rom	50	90 %	90 %	10 %	15 %	4	6
Arbeidsplasser (nye)	antall	100	90 %	100 %	10 %	10 %	9	9
Besøks trafikk fra andre hytter/fastboende/dagsbesøk	ÅDT	70		150 %	10 %	5 %	11	5
SUM							122	167

Beregnet trafikkskapning knyttet til utbygging av områdeplanen (289 kjt./time) tilsvarer en økning av biltrafikken i Bakkestølsvegen i dimensjonerende makstime på ca. 62% sammenlignet med dagens trafikkmengde i makstimen (466 kjt/time i henhold til radarmålinger fra fylket). Dette vurderes som et rimelig anslag på forventet trafikkvekst.

Selv om volumøkningen i antall fritidsboliger/rom er høyt sammenlignet med dagens kapasitet, er området tilrettelagt for aktiviteter og opphold i nærområdet. Her vil beboerne/gjestene ha alle fasiliteter, service- og fritidstilbud, og transportbehovet vil være begrenset til ankomst/avreise og ev. besøksreiser/handlereiser til andre områder på Geilo. Dette bidrar til å begrense trafikkøkningen i Bakkestølsvegen knyttet til nye enheter rundt skisenteret.

Dimensjonerende makstime 2035

Med forutsetningen om 15% trafikkvekst langs Fv.40 og trafikkskapning som beregnet til/fra Vestlia i tabell 2, blir dimensjonerende trafikkmengde i Alt. Utbygging 2035 (full utbygging på Vestlia i tråd med områdeplanen) som følger:



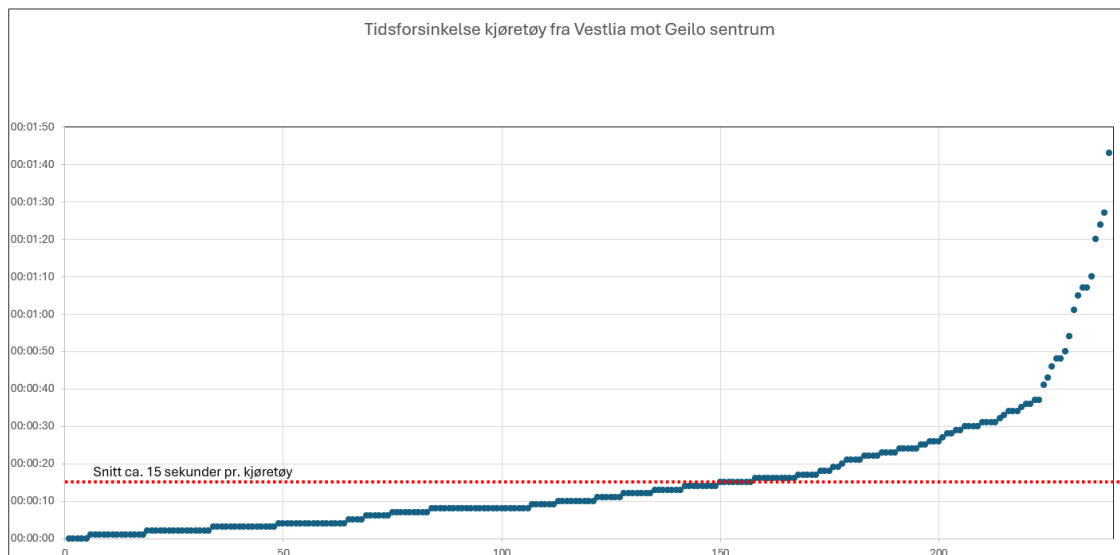
Figur 6. Dimensjonerende timetrafikk, Alt. Utbygging 2035.

Kapasitetsanalyse

Kalibrering av trafikkmodellen

Kapasitetsanalysene er utført ved hjelp av trafikkmodellen SIDRA Intersection.

Trafikkmodellen er kalibrert ved hjelp av analyse av trafikkavviklingen i GoodVision. Dette er gjort ved at de faktiske forsinkelsene for svingebevegelsene i krysset er målt, og deretter er det foretatt mindre justeringer i trafikkmodellen knyttet til trafikkvariasjon (peak flow factor) og kritisk tidsluke, slik at beregnede forsinkelser stemmer overens med faktiske forsinkelser.

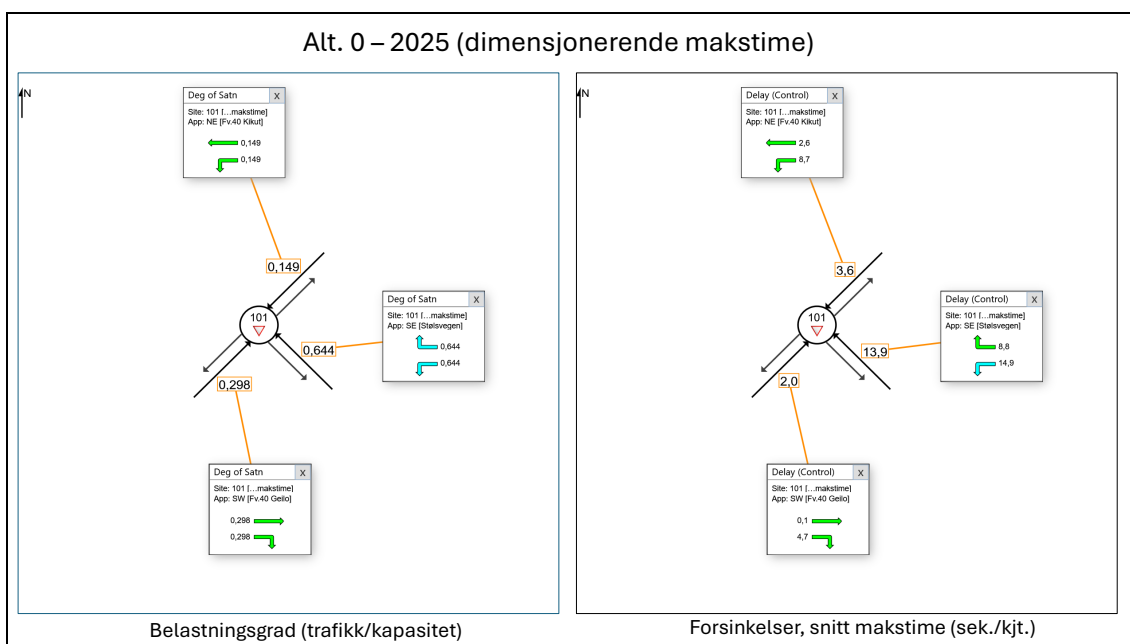


Figur 7. Målte forsinkelser (sekunder pr. kjøretøy) for venstresving fra Stølsvegen mot Fv.40 i retning Geilo sentrum.

Målingen viser at ca. 60% av trafikantene har forsinkelser under gjennomsnittet på ca. 15 sek.

Alternativ 0 (2025)

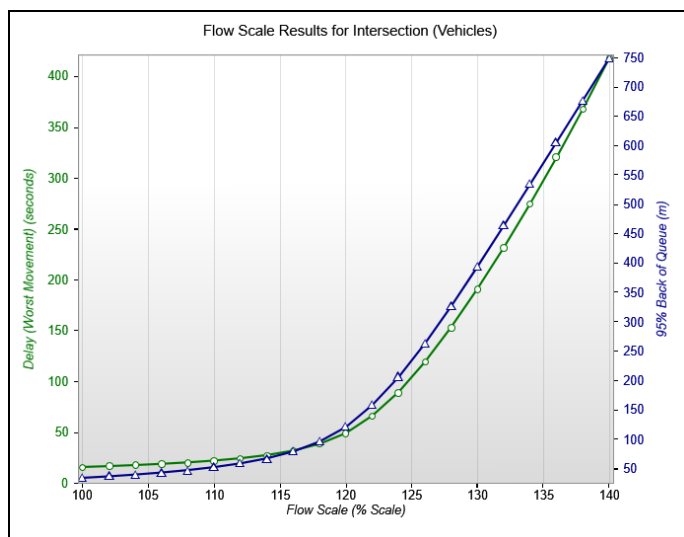
Kapasitetsberegning av dimensjonerende makstime 2025:



Figur 8. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. 0 2025.

Beregningene viser en belastningsgrad fra sidevei på ca. 0.64 i dag. Praktisk kapasitetsgrense inntreffer normalt i området 0,85 – 0,90. Det betyr at krysset har i dag har kapasitetsreserve til å tåle en ytterligere trafikkøkning. Forsinkelsene er normale for et vikepliktsregulert kryss, der venstresving ut fra sidevei har færrest tidsluker og dermed lavest kapasitet.

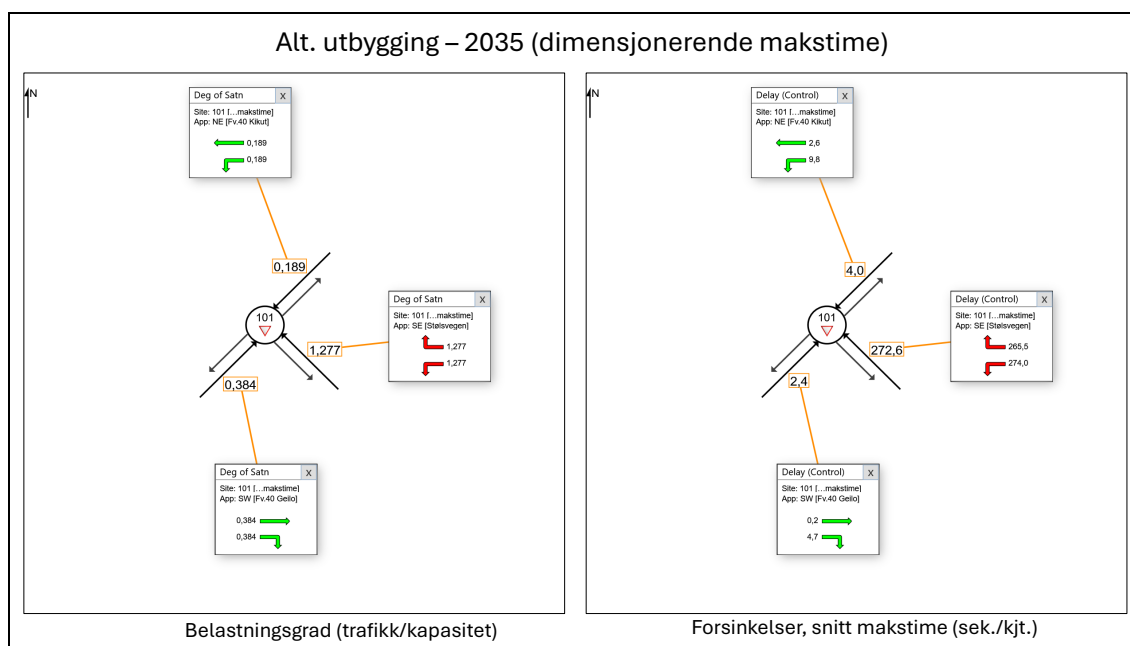
Sensitivitetsanalyse viser at krysset har en kapasitetsreserve på ca. 15-20%.



Figur 9. Kapasitetsreserve for Alt. 0, 2025. Endring i forsinkelser og kølengde ved gradvis økende trafikkmengde i forhold til 2025-nivået.

Alternativ Utbygging (2035)

Kapasitetsberegning av dimensjonerende makstime 2035 med full utbygging i henhold til områdeplanen for Vestlia:



Figur 10. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. Utbygging 2035.

Beregningene viser en belastningsgrad langt over kapasitetsgrensen fra sidevei, og krysset vil være overbelastet med lange køer og forsinkelser. Full utbygging i henhold til områdeplanen vil med andre ord utløse behov for ombygging av krysset til rundkjøring.

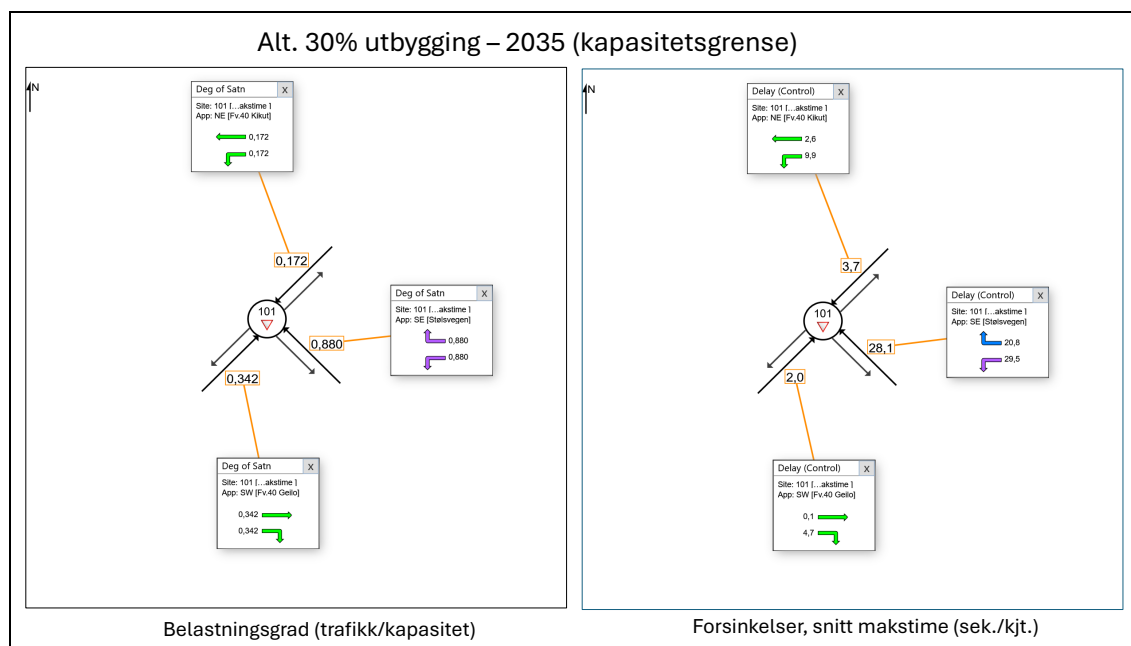
En rundkjøring vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikkmengdene i Alt. Utbygging 2035. Kapasitetsberegning viser en maksimal belastningsgrad med rundkjøring på ca. 0,6.

Kapasitetsgrense og innslagspunkt

For å beregne hvor mye krysset tåler av arealutvikling på Vestlia, er det gjort flere beregninger med ulik grad av utbygging for å finne kapasitetsgrensen, og dermed innslagspunktet for nødvendig ombygging av krysset.

Det er lagt til grunn at det kan aksepteres en belastningsgrad på opp mot ca. 0,9 og en gjennomsnittlig forsinkelse fra sidevei på opp mot ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime (15 sekunder i dag).

Beregningene viser at krysset har kapasitet til å kunne håndtere en utbygging tilsvarende ca. 30% av det fulle potensialet i områdeplanen. Med 30 % utbygging blir kapasiteten i krysset som følger:



Figur 11. . Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. 30% Utbygging 2035 (kapasitetsgrense).

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).

Trafikksikkerhet og mobilitet

Kryss Fv.40/Stølsvegen

Ulykkesstatistikken viser at det er inntruffet én ulykke i krysset Fv.40/Stølsvegen med personskade i løpet av de siste 20 årene. Dette var en ulykke med kryssende kjøretøyer.



Figur 12. Antall ulykker med personskade de siste 20 årene fordelt på ulykkeskategori. Kilde: Nasjonal veidatabank, Statens vegvesen.

Analysene med GoodVision indikerer at det forekommer svært lite eller ingen «villkryssing» i plan i krysset, dvs. at de fleste gående benytter det separate gangsystemet utenfor kryssområdet:



Figur 13. Illustrasjon av gangtrafikken i måleperioden på ca. 5 timer langfredag 18.4.2025. Målingen viser ca. 62 gående pr. time i kulverten under Stølsvegen, og 2 gående/joggende pr. time langs veien.

Manglende venstresvingefelt på Fv40 fra Kikut innebærer noen kortvarige perioder der gjennomgangstrafikken må stoppe bak venstresvingende trafikk mot Stølsvegen.

Gjennomsnittlige forsinkelser for gjennomgangstrafikken langs Fv.40 er imidlertid lave (2,6 sekunder pr. kjøretøy) i alternativet med 30% utbygging. Dette gir marginalt redusert fremkommelighet langs Fv.40, men det er ingen indikasjon på at dette har vesentlig betydning for risiko knyttet til eksempelvis påkjøring - bakfra ulykker. Utvidelse av Fv.40 i tilkomst fra Kikut i form av et kort venstresvingefelt eller en passeringslomme vil bedre fremkommeligheten langs Fv.40, men det antas ikke å ha vesentlig innvirkning på risiko og trafikksikkerhet.

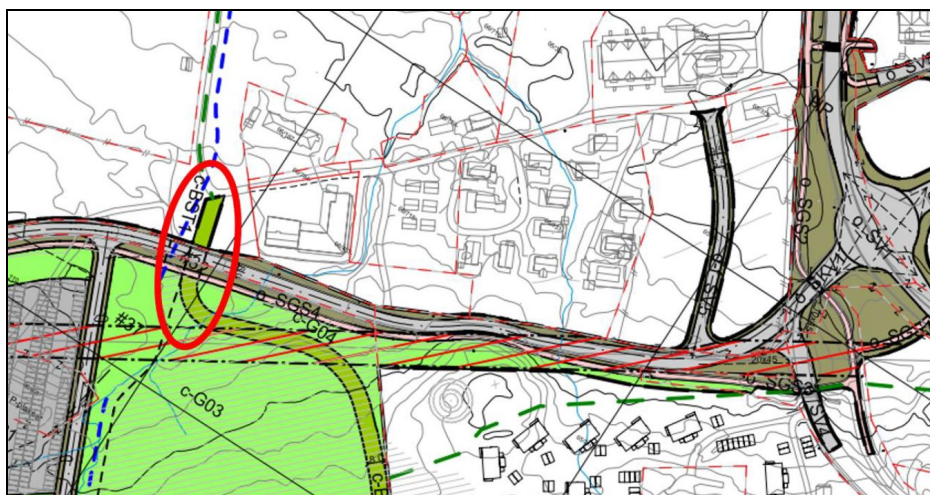
Samlet vurdert er det ikke identifisert risikoelementer som tilsier behov for ombygging av krysset av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Krysset har et separat gangsystem uavhengig av krysset, gode siktforhold og rettvinklet sidevei som samlet sett gir et godt grunnlag for å ivareta god trafikksikkerhet.



Figur 14. Krysset Fv.40/Stølsvegen er oversiktlig og har gode siktforhold. Foto: Google.

Skibro over Kv.1125 Bakkestølsvegen

I områdeplanen for Vestlia er det lagt inn et rekkefølgekrav om å etablere skibro over Bakkestølsvegen, ca. 350 meter sørvest for kryss med Skurdalsveien.



Figur 15. Illustrasjon av foreløpige planer for skibro over Bakkestølsvegen. Kilde: Notat Asplan Viak 12.9.2022, «Skisseprosjekt skibro over Bakkestølsvegen Geilo».

Det er gjort en enkel vurdering knyttet til trafikksikkerhet med og uten en skibro.

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.

Regulering av kryss Bakkestølsvegen/Stølsvegen

Det har vært vurdert om det kan være hensiktsmessig å endre reguleringsform i krysset Bakkestølsvegen/Stølsvegen fra dagens høyderegulering, til å la Bakkestølsvegen være primærveg med forkjørsrett.

De nye trafikkmålingene viser et mer balansert bilde i trafikkmengde mellom Stølsvegen og Bakkestølsvegen (se fig. 3) enn tidligere antatt, og på dette grunnlag anbefales det ikke å gjøre endringer i vikepliktsforholdene. Skilting av Bakkestølsvegen som forkjørsveg er unaturlig med tanke på dette er en sidevei fra Fv.40, og måtte i så fall begrunnes med store forskjeller i trafikkmengde/funksjon mellom Bakkestølsvegen og Stølsvegen – og det viser trafikkteellingene at det ikke er.

Konklusjon

Det er ikke identifisert risikoelementer som tilsier behov for ombygging av krysset Fv.40/Stølsvegen av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Krysset har et separat gangsystem uavhengig av krysset, gode siktforhold og rettvinklet sidevei som samlet sett gir et godt grunnlag for å ivareta god trafikksikkerhet.

Det er hensynet til kapasitet og trafikkavvikling fra sidevei som vil være dimensjonerende når det gjelder innslagspunktet for nødvendig ombygging av krysset. Overbelastning av krysset vil kunne gi uakseptable forsinkelser og køer i sidevei, som også kan ha innvirkning på trafikksikkerheten (bilførere tar gjerne større risiko ved utkjøring fra sidevei når forsinkelsene er store).

Det er lagt til grunn at det kan aksepteres en belastningsgrad på opp mot 0,9 og en gjennomsnittlig forsinkelse fra sidevei på opp mot ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime (15 sekunder i dag).

Oppdatert trafikkanalyse viser at krysset Fv.40/Stølsvegen har en kapasitetsreserve i dag på 15-20%, og kan håndtere en framtidig trafikkmengde med både en trafikkvekst på 15% langs Fv.40 og en trafikkøkning fra sidevei (Stølsvegen) tilsvarende ca. 30% av utbyggingspotensialet i områdeplanen for Vestlia (ca. 345 enheter).

30% utbygging av områdeplanen anbefales på dette grunnlag som innslagspunkt for rekkefølgekravet om ombygging av krysset til rundkjøring. Dersom rekkefølgekravet skal knyttes til trafikkmengde i Bakkestølsvegen og ikke utbyggingsgrad/antall enheter, blir innslagspunktet/kapasitetsgrensen ca. 550 kjt/time i dimensjonerende makstime (sum trafikk begge kjøreretninger).



SKIGEILO UTVIKLING AS
Vesleslåttvegen 11
3580 GEILO

Vår ref.: 2025/9037-5

Deres ref.:

Dato: 19.06.2025

Tilbakemelding på oppdatert trafikkanalyse - fv. 40 - Stølsvegen - Skurdalsvegen - Geilo - Hol kommune

Vi viser til trafikkanalyse datert 12.05.2025.

Vi har følgende tilbakemelding

Trafikkanalysen er godt gjennomført og det er tydelig at det er lagt mye arbeid i både datagrunnlaget, metodene og hvordan resultatene er presentert. Beregningene virker grundige og gir et godt grunnlag for å vurdere kapasitetsutfordringer i krysset.

Når det gjelder tolkningen av resultatene, er vi derimot uenige i noen av forutsetningene – spesielt når det gjelder hva som vurderes som «akseptabel» belastning i krysset.

Analysen legger til grunn at en belastningsgrad opp mot 0,90 og en gjennomsnittlig forsinkelse på opptil 30 sekunder fra sideveg er akseptabelt. Dette kan være riktig i tettbygde byområder, der man aksepterer høy trafikkbelastning og forsinkelser. Men i en mindre tettbygd og mer landlig kontekst som Geilo, er dette for høyt.

I slike områder anbefales det vanligvis å holde belastningsgraden under 0,80–0,85. En belastningsgrad opp mot 0,90 betyr at krysset nesten er fullt utnyttet, og det er liten margin for trafikkøkning eller variasjon. Det samme gjelder kapasitetsreserven. Figuren på side 9 viser en faktisk reserve på omtrent 15 %, ikke 15-20 % som det står i teksten.

I tillegg er det ikke tatt høyde for eventuell trafikkøkning fra planlagt utbygging sør for Geilo (Solhovda sør), noe som kan føre til enda større belastning i krysset dersom denne reguleringsplanen skal være ferdigstilt innenfor 2035.

Vi mener derfor at konklusjonen om at krysset kan håndtere trafikk tilsvarende 30 % av utbyggingen i Vestlia før tiltak er nødvendig, er for optimistisk. Det er stor sannsynlighet for at kapasitetsgrensen nås tidligere enn dette. Å vente med å etablere rundkjøring til etter denne utbyggingsgraden er gjennomført, kan føre til kapasitetsproblemer.

SAMF vei og trafikk

Postadresse: Postboks 3563, 3007 DRAMMEN

Besøksadresse: Hauges gate 89, 3019 Drammen

Telefon: 32 80 85 00

E-post: post@bfk.no

Internett: www.bfk.no

Org.nr.: 930580260

Oppsummering

Selv om analysen i seg selv er solid, er vurderingen av hva som er akseptabel belastning for optimistisk i lys av lokale forhold. For å sikre god trafikkflyt og kapasitet i krysset også i fremtiden, anbefaler vi derfor at tiltak (herunder etablering av rundkjøring), vurderes tidligere i utbyggingsfasen.

Vennlig hilsen

Lise-Lotte Holm Bjarnadottir

Seksjonsleder

Maria Svendsen

Ingeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

HOL KOMMUNE

Notat

Fra: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: SkiGeilo Utvikling AS v/ Berit Heitmann
Dato: 7.12.2025
Tema: Supplerende trafikkvurdering kryss Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen

Bakgrunn

SkiGeilo Utvikling AS har engasjert Sivilingeniør Helge Hopen AS til å utarbeide en oppdatert trafikkanalyse av krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen.

Notatet ble utarbeidet 12.5.2025 og er senere oppdatert 5.12.2025.

I foreliggende notat er det gjort en supplerende kapasitetsvurdering av framtidig trafikkavvikling i krysset Fv.40 Skurdalsvegen / Kv.1125 Stølsvegen, basert på innspill fra Buskerud fylkeskommune.

For trafikkforutsetninger og kunnskapsgrunnlag vises det til oppdatert trafikkanalyse av 5.12.2025.

Supplerende kapasitetsvurdering

Bakgrunn

SkiGeilo Utvikling AS har mottatt en tilbakemelding på oppdatert trafikkanalyse, versjon av 12.5.2025, fra Buskerud fylkeskommune, det vises til brev av 19.6.2025.

Innledningsvis har fylkeskommunen en generell merknad til kvaliteten i trafikkanalysen som gir et godt utgangspunkt for å avklare aktuelle problemstillinger:

«Trafikkanalysen er godt gjennomført og det er tydelig at det er lagt mye arbeid i både datagrunnlaget, metodene og hvordan resultatene er presentert. Beregningene virker grundige og gir et godt grunnlag for å vurdere kapasitetsutfordringer i krysset.»

Fylket har samtidig merknader til noen av de faglige forutsetningene i notatet som gjør det nødvendig å følge opp gjennom en supplerende trafikkvurdering:

1. Fylkeskommunen mener at trafikkprognosen for 2035 ikke har tatt høyde for potensiell trafikkøkning fra planlagt utbygging sør for Geilo (Solhovda sør).
2. Fylket mener en beregnet belastningsgrad på 0,90 og en gjennomsnittlig forsinkelse pr. kjøretøy på 30 sekunder i makstimen er noe overkant av hva som kan aksepteres. Fylkeskommunen peker på at man vanligvis bør ha en belastningsgrad under 0,80-0,85.

På denne bakgrunn mener fylkeskommunen at anbefalt innslagspunkt for ombygging av krysset til rundkjøring i trafikkanalysen av 12.5.2025 på 30% av planlagt utbyggingspotensiale på Vestlia, er for optimistisk:

«Selv om analysen i seg selv er solid, er vurderingen av hva som er akseptabel belastning for optimistisk i lys av lokale forhold. For å sikre god trafikkflyt og kapasitet i krysset også i fremtiden, anbefaler vi derfor at tiltak (herunder etablering av rundkjøring), vurderes tidligere i utbyggingsfasen.»

Punkt 1, Trafikkforutsetninger, andre utbygginger

Når det gjelder punktet om potensiell trafikkøkning knyttet til Solhovda sør (og ev. andre utbygginger i et 10-års perspektiv), er dette hensyntatt gjennom at det er tatt høyde for 15% trafikkøkning langs Fv.40 frem til 2035, se side 6 i trafikknnotat av 12.5.2025:

«Dimensjonerende trafikkmengde pr. april 2025 har fanget opp trafikken fra alle utbygginger i området som er ferdige/åpnet pr. d.d. Nye planer/utbygginger (eksklusiv Vestlia) vil kunne bidra til å øke trafikken langs Fv.40. Dette gjelder blant annet ulike feltutbygginger på Kikut. Det er usikkert hvor stor trafikkøkning nye utbygginger vil tilføre krysset i makstimen. For å ta høyde for potensiell trafikkvekst knyttet til generell trafikkutvikling og utbygginger i området, legges det til grunn en trafikkvekst på 15% langs Fv.40 frem mot 2035 (skjønnsmessig anslag).»

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)

Solvovda sør er regulert for utbygging av ca. 200 enheter. Ut i fra flyfoto pr. 2025, kan det se ut som det er bygget ut rundt 40-50 enheter. Det er usikkert hvor mange av disse som er tatt i bruk og som dermed er med i trafikkteilingene pr. 2025. For å ta høyde for usikkerheter, legges det til grunn at det kan bli trafikk fra 200 nye enheter frem mot 2035. Dette innebærer at trafikkprognosen i notat av 12.5.2025 tar høyde for utbygging av både Solhovda sør og ytterligere ca. 400 enheter. Tabell 5 i rapporten fra Hol kommune viser til sammenligning at det de siste 10 årene er gitt 155 igangsettingstillatelser for nye hytter i områdene Dagali, Seterdalen og Skurdalen.

Samlet vurdert underbygger dette at trafikkprognosen for 2035 er robust, og har tatt høyde for ev. trafikkøkning fra Solhovda sør og eventuelle andre utbygginger innenfor tidshorisonten mot 2035 gjennom påslaget på 15% trafikk langs Fv.40. Det gjøres derfor ingen endringer i trafikkprognosen for 2035 i notat av 12.5.2025.

Punkt 2, Akseptabel belastningsgrad og forsinkelser

Det er ikke noen fasit eller bestemmelser i Statens vegvesen sine håndbøker som sier hva som er akseptabel belastningsgrad og forsinkelse for trafikken i makstimen. Anbefalingen i notat av 12.5.2025 om å kunne akseptere en belastningsgrad på 0,90 og forsinkelser i dimensjonerende makstime tilsvarende ca. 30 sekunder pr. kjøretøy, er en skjønnsmessig vurdering, men den er basert på noen faglige holdepunkter:

- Forsinkelsene på opp mot 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime vil være ut fra sidevei, og køene påvirker dermed ikke trafikkflyten på hovedveien (Fv.40).
- Trafikksikkerheten i krysset kan påvirkes dersom forsinkelsene fra sidevei i krysset blir så store at dette medfører endret kjøreadferd, på den måten at trafikantene tar større risiko for å komme seg ut på hovedveien. Økningen i gjennomsnittlige forsinkelser fra 15 til 30 sek. pr. kjøretøy vurderes ikke å være av et slikt omfang at dette fører til vesentlig endret kjøreadferd som gir økt ulykkesrisiko.

På denne bakgrunn ble det i notat av 12.5.2025 lagt til grunn at man kan akseptere en belastningsgrad på 0,90 og forsinkelser på ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime, før det er nødvendig å bygge om krysset til rundkjøring.

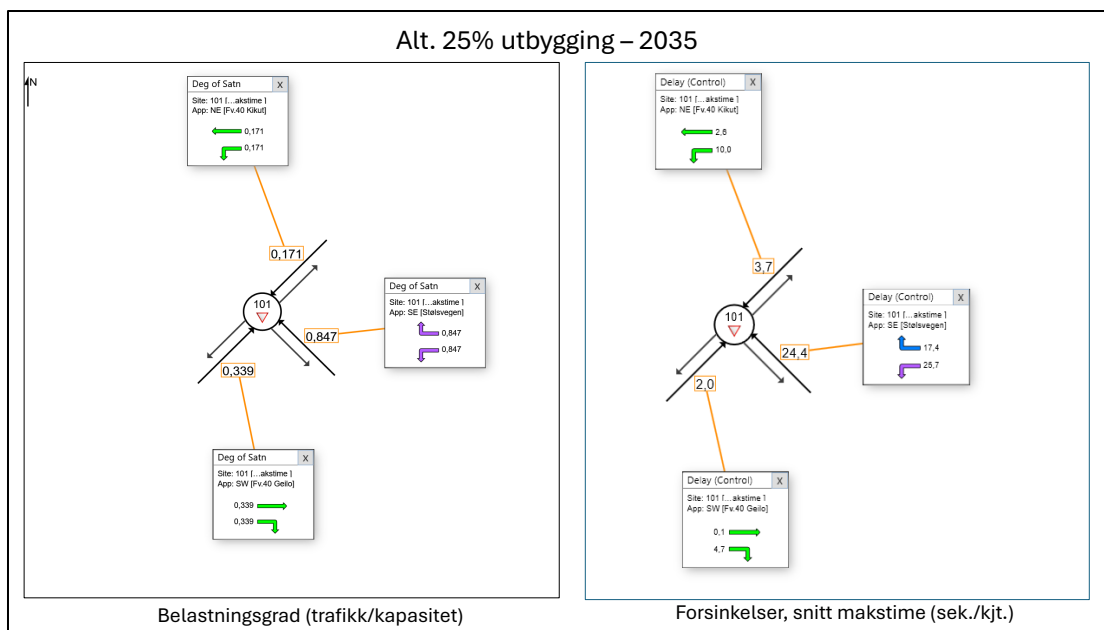
Merknaden fra Buskerud fylkeskommunen tas imidlertid til etterretning, og det aksepteres at det kan være ulike synspunkter på hva som bør være akseptabel maksimal belastningsgrad og forsinkelser i krysset.

På denne bakgrunn er det gjort en supplerende beregning av hva innslagspunktet for ombygging til rundkjøring blir dersom man legger til grunn fylkeskommunens anbefaling om en maksimal belastningsgrad på 0,85, se etterfølgende trafikkberegning.

Supplerende trafikkberegning

Det er gjort en supplerende kapasitetsberegning av krysset Fv.40/Stølsvegen for prognoseår 2035 basert på en maksimal belastningsgrad på 0,85, i tråd med merknad fra Buskerud fylkeskommune.

Beregningene viser at innslagspunktet med dette senkes til 25% av planlagt utbygging på Vestlia. Dette tilsvarer ca. 288 enheter av utbyggingspotensialet på ca. 1150 enheter.



Figur 1. Belastningsgrad (trafikk/kapasitet) og snitt forsinkelser pr. kjøretøy i kryss Fv.40/Stølsvegen, Alt. 25% Ubygging 2035.

Gjennomsnittlige forsinkelser pr. kjøretøy vil med en maksimal belastningsgrad på 0,85 være ca. 25 sek. pr. kjøretøy i makstimen 2035, dvs. en økning på 10 sekunder fra dagens nivå.

Konklusjon

Trafikkanalysen legger til grunn en trafikkvekst på 15% langs Fv.40. Et grovt regneeksempel viser at dette tilsvarer trafikkmengden fra ca. 600 nye boliger/fritidsboliger i områdene som søker til Fv.40.

Samlet vurdert underbygger dette at trafikkprognosen for 2035 er robust, og har tatt høyde for potensiell trafikkøkning fra utbygging av både Solhovda sør (ca. 200 enheter) og eventuelle andre utbygginger innenfor tidshorisonten mot 2035. Det er derfor ikke gjort endringer i trafikkprognosen for 2035 i notat av 12.5.2025.

Basert på en vurdering av fremkommeligheten og trafiksikkerheten i krysset, ble det i notat av 12.5.2025 lagt til grunn at man kan akseptere en belastningsgrad på 0,90 og forsinkelser på ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime, før det er nødvendig å bygge om krysset til rundkjøring. Dette gir rom for en utbygging av ca. 30% av områdeplanen for Vestlia (ca. 345 enheter).

Dersom man legger til grunn fylkeskommunens anbefaling om en maksimal belastningsgrad på 0,85, blir innslagspunktet redusert til ca. 25% av områdeplanen for Vestlia (ca. 288 enheter). Med denne forutsetningen vil forsinkelsene pr. kjøretøy i makstimen i 2035 bli ca. 25 sekunder pr. kjøretøy (ca. 10 sekunder mer enn i dag).

Anbefalingen om å kunne akseptere en belastningsgrad på 0,90 og forsinkelser på ca. 30 sekunder pr. kjøretøy i dimensjonerende makstime, opprettholdes. Vurderingen bygger blant annet på at køene/forsinkelsene holder seg på sidevei og påvirker derfor ikke trafikkflyten på hovedveien (Fv.40).

Fra: **Berit Heitmann**Prosjekt: **Rundkjøring Fv40 - Stølsvegen**

Møte nr: 1

Sted: Teams

Dato: 06.12.2022

Kl.: 09:30

Møteleder:

Referent: Berit Heitmann

Deltagere:

- Rune Seim, samferdsel i Viken fylkeskommune (VFK)
- Henriette Foss De Gala, samferdsel i Viken fylkeskommune (VFK)
- Berit Heitmann, daglig leder, SkiGeilo Utvikling (SGU)

Bakgrunn:

SGU har tatt kontakt med Viken Fylkeskommune for å avklare prosess for gjennomføringsavtale med Viken Fylkeskommune ang rundkjøring Fv40 – Stølsvegen

Oppsummering etter møtet:

1. Tidspunkt for fysisk gjennomføring er akseptert av Viken Fylkeskommune til å være 450 enheter, jf trafikkvurdering som følger reguleringsplan for Vestlia reiselivsområde
2. Før utbygging av nye enheter/eventuelle dispensasjoner må det være på plass en gjennomføringsavtale mellom utbygger og Viken Fylkeskommune. Dette som en garanti for gjennomføringen
 - o Utbygger skal stå for gjennomføring av rundkjøringen
 - o Hol kommune bør tilby utbyggerne en Utbyggingsavtale for å få en rettmessig fordeling av kostandene på flere utbyggere. Dette inkludert framtidige utbyggere i nærliggende områder som er knytta til rundkjøringen
 - Det er bare Hol kommune som kan tilby slik utbyggingsavtale og dermed sikre at framtidige prosjekt er med og finansierer utbyggingen. Dette er vanlig prosedyre i andre kommuner; eksempel Lillestrøm og Ullensaker kommune.
 - Det bør være i kommunen sin interesse at rundkjøringen blir bygget, jf. reguleringsplanen er godkjent
3. Viken fylkeskommune er rett part i forhold til grunnerverv av nødvendig privat areal. Asplan Viak AS som prosjekterer kan ta direkte kontakt med VFK ang dette.
4. Rune Seim informerer at han har hatt en samtale med rådmann Ole Johnny Stavn ang saken. Seim glemte i samtalen å informere om at Hol kommune bør tilby utbyggerne Utbyggingsavtale, slik at det kan bli en rettmessig fordeling av kostnadene mellom nåværende og fremtidige parter i området. Det er bare kommunen som kan tilby en slik avtale og dermed sikre god gjennomføring.

Fra Rune Seim 06.12.2022

Et par presiseringer til referatet.

En gjennomføringsavtale med Viken innebærer også at det må stilles en bankgaranti til Viken for kostnadene til opparbeidelse av rundkjøringen. Det betyr at rundkjøringen må være finansiert ved inngåelse av gjennomføringsavtalen.

Størrelsen på garantien fastsettes gjennom et kostnadsoverslag på bakgrunn av byggeplanen.

Under pkt. 3 er det utbygger som er ansvarlig for grunnervet både i forhold til prosess og erstatning, men et eventuelt ekspropriasjonsvedtak må sendes fra Viken som vegmyndighet. Skjønnsretten krever at det skal være ført reelle forhandlinger før det fattes vedtak om ekspropriasjon. Det må derfor dokumenteres at reelle forhandlinger er prøvd gjennomført før saken sendes til skjønnsretten.

Referatet sendes til:

- Andre parter i Områderegeringsplan for Vestlia
- Asplan Viak v/Eirik Øen
- Hol kommune

Neste møte:

Sted: Ikke avtalt

Dato:

Kl:

[illegible]



Statens vegvesen

Hol kommune
Ålmannvegen 8
3576 HOL

19 OKT. 2012

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/innvalgsnr:
Wenche Bjertnes - 32181134

Vår referanse:
2012/109819-002

Deres referanse:
JOO-12/00807

Vår dato:
24.09.2012

Vestlia alpinområde - Hol kommune - forslag til planprogram på offentlig ettersyn

Vi har mottatt for uttale forslag til planprogram for områderegulering av Vestlia alpinområde. I hovedsak er arealformålet for planområde i kommunedelplanen for Geilo avsatt til reiselivs-, alpin-, og aktivitetsområde. Områdereguleringsplanen utarbeides av privat forslagsstiller i tråd med avtale med Hol kommune. Høringsfrist er satt til 22.10.2012

I planprogramforslaget kapittel 2.1 Avgrensning av planområde er det i siste avsnitt omtalt at det kan være hensiktsmessig å utvide planavgrensingen mot øst for å få med krysset Skurdalsvegen x Fv 40, kulvert og lignende. I kapittel 2.2 under avsnittet om Trafikale forhold er det vist til et notat utarbeidet av Rambøll i 2009 som angir at krysset Stølsveien x Fv 40 har en trafikkbelastning som innebærer at det er behov for en kryssutbedring dersom gjeldende planer for tilgrensende områder realiseres. Videre konkluderer notatet med at trafikk fra utbygging i Vestlia kan avvikles på eksisterende vegnett forutsatt at kryss mellom Fv40 og Stølsveien bygges om til rundkjøring.

Ovenstående er i tråd med rekkefølgebestemmelse pkt 1.4 i planbestemmelsene til kommunedelplan for Geilo hitsatt nedenfor:

«Utbygging i industriområde (I1) aust for Fv 40 og reiselivsområda og område F4 (fritidsbebyggelse) vest for Fv 40 kan ikkje gjennomførast før det er etablert rundkøyring mellom Fv 40, Stølsvegen og området I1. Rundkøyringa skal vere tilkomst til noverande og framtidige byggeområde aust og vest for Fv 40. Samtidig med at 4-arma rundkøyring blir etablert, skal eksisterande avkjørsler til Fv 40 på strekka mellom rundkøyringa og bru over Usteåne stengast. Utbygging i reiselivsområda og område F4 (fritidsbebyggelse) vest for Fv 40 kan ikkje gjennomførast før krysset mellom Stølsvegen og Bakkestølsvegen er utbetra og det er etablert gangveg frå Rv 40 og til reiselivsområda.»

Det er vår oppfatning at denne rekkefølgebestemmelsen må følges opp i det videre planlegging og detaljering av utbyggingen i området. Av hensyn til vårt saksområde er det

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal

Telefon: 02030
Telefaks: 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Hensmoveien
3516 HØNEFOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

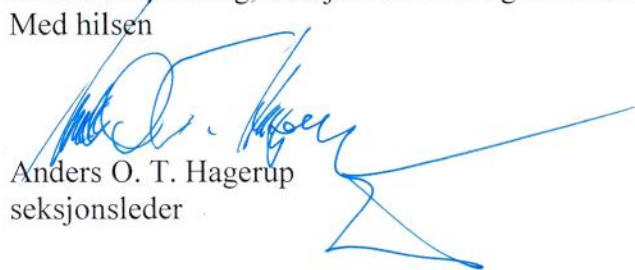
viktig at planområde utvides slik at utbedring av krysset med Fv 40, jfr kommunedelplanen for Geilo sin planbeskrivelse og bestemmelser, inngår i områdereguleringsplanen. Detaljering av kryssutformingen er nødvendig for å sikre nødvendige arealer i planen.

Eventuelle tiltak for gående og syklende, samt tilrettelegging for bruk av kollektiv transport må utredes, dokumenteres og sikres gjennomført i planen.

Mangel på nødvendige tiltak på riks- og fylkesvegnettet og sikring av gjennomføring ved rekkefølgebestemmelse vil kunne føre til innsigelse til områdereguleringsplanen fra vår side.

Vi forutsetter ny uttale, senest i forbindelse med offentlig ettersyn.

Buskerud avdeling, Seksjon for Plan og Forvaltning
Med hilsen


Anders O. T. Hagerup
seksjonsleder

Kopi: postmottak@bfl.no
postmottak@fmbu.no



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 12/00807-167
Saksbehandler Guttorm Edman Jørgensen

Områderegulering for Vestlia reiselivsområde - 1. gangs behandling

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Kommuneplanutvalget	28.11.2019	2/19

Kommuneplanutvalget har behandlet saken i møte 28.11.2019 sak 2/19

Behandling

Forslag fra Hol Sp:

Saken utsettes slik at rådmannen kan kvalitetssikre alle innkomne innspill. Det berammes et nytt møte i KPU for behandling av saken 12.12.2020

Sigrid Simensen Ilsøy ba om gruppemøte kl 11:58

Møte ble satt kl 12:12

Forslag fra Hol Sp ble trukket, og det fremmes et tilleggspunkt til rådmannens innstilling fra Hol Sp, Hol V og Hol Ap

Områdeplan Vestlia: Rådmannen foretar en kvalitetssikring av VA planen og Konsekvensutredningene, før områdeplanen legges ut på høring.

Votering

Omforent tilleggspunkt fra Hol Sp, Hol V og Hol Ap ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling med vedtatt tilleggspunkt ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Kommuneplanutvalget legger sender forslag til områdereguleringsplan for Vestlia reiselivsområde, mottatt 19.11.19 til offentlig ettersyn med følgende endringer:

- Rekkefølgekrav: Planbestemmelsen rettes slik at kulvert Fv. 40 ved kulturkyrkja og kryssing av Ustedalsfjorden er sikret etablert før 50 % av enhetene er bygget.
- Plankrav: Det stilles plankrav for d-BFT-området.
- Det rettes opp i de forhold som er omtalt under mindre endringer av planbestemmelsen.
- Rådmannen foretar en kvalitetssikring av VA planen og Konsekvensutredningene, før områdeplanen legges ut på høring.

OMRÅDEREGULERING FOR VESTLIA REISELIVSOMRÅDE - 1. GANGS BEHANDLING

Saken avgjøres av:

Kommuneplanutvalget

Kommunestyret fatter endelig vedtak

Vedlegg:

1. Plankart, 29.10.19
2. Reguleringsbestemmelser, 14.11.19
3. Planbeskrivelse, 14.11.19
4. Illustrasjonsplan a_BFR3
5. Illustrasjonsplan rundkjøring
5. Illustrasjonsplan rundkjøring_siktlinjer
6. Veiprofil A-område
6. Veiprofil C-område
7. VA-tegning
7. VA-plan
8. ROS-analyse
9. KU landskap
10. KU Kulturminne og kulturmiljø
11. KU naturmangfold
12. KU Naturressurser
13. KU Nærmiljø og friluftsliv
14. KU Samfunn
15. Arkeologisk rapport, 30.10.12
16. Risikovurdering og tiltaksplan, 21.01.16
17. Supplerende miljøkartlegging, 21.01.16
18. Skred, Skred AS, 03.02.17
19. Skred, Skred AS, 17.06.15
20. Skred, Asplan Viak, 18.12.14
21. Faresoner flom og skred, Asplan Viak, 02.07.13
22. Trafikkanalyse, Hopen, 24.10.18
23. Notat vurdering av kryss, ASTAB 10.10.19
24. Notat veibredde, ASTAB, 26.06.17
25. Trafikkanalyse, Opus, 15.07.19
26. Oversendelsesbrev 19.11.19

Dokument i saken:

Se dokumentoversikt i 360

Saksopplysninger:

Plantype: Områderegulering

Forslagsstiller: Hol kommune

Oppdragsgiver: Geilo Holding AS, Donaco Invest AS, Geilolia Skisenter Eiendom AS og Halstensgård.

De to sistnevnte representeres i dag av Geilo Holding AS.

Plankonsulent: Opus Bergen AS

Planareal: 2 017,96 daa

Mottatt planforslag: 19.11.19

Hovedinnhold: Planen legger til rette for en videreutvikling av Vestlia som reiselivs-, alpin og aktivitetsområde. Et viktig mål er å få til mangfoldighet i aktivitet gjennom alle årstider. Det utredes for tre alternativer basert på 500, 700 og 900 nye fritidsenheter, både som frittliggende og konsentrert bebyggelse. Disse enhetene kommer i tillegg til reserven på 2200 regulerte ubebygde hyttetomter på Geilo og i Skurdalen, jf. Tettstedsanalyse Geilo. Planforslaget legger opp til en regulering av det høyeste utbyggingsalternativet på maks. 900 enheter. Videre omfatter planen tre nye alpinheiser, en rekke nye nedfarter, og det avsettes areal til andre fritidsaktiviteter, inkludert tilrettelegging for sykkel. I tillegg legges det til rette for etablering av flere servicefunksjoner for reiselivsnæringen, inkludert velkomstsenter og en dagligvare-forretning. Det åpnes for etablering av nytt hotell, samt en videre utbygging av Vestlia Resort.

Historikk og planforutsetninger:

Planprosessen har vært lang og omfattende med planoppstart tilbake i 2008. I 2010 ble gjeldende kommunedelplan for Geilo (KDP) vedtatt. Dermed ble viktige rammer og overordnede føringer for området fastsatt. Vestlia reiselivsområdet beskrives i KDP som et sentralt utviklingsområde for reiselivet på Geilo, og området ble utvidet i forhold til tidligere KDP for å legge til rette for denne videreutviklingen. For å redusere uønskede virkninger samt avklare og detaljere arealbruken der hensynet til ulike interesser belyses, ble det stilt krav om en samlet reguleringsplan. Ansvaret for utarbeiding av plan skulle hvile på grunneierne, men i tett samarbeid med kommunen for at forutsetningene for å behandle den som en områdereguleringsplan var tilstede. I tillegg ble følgende forutsetninger lagt til grunn for godkjenninger av nye planer i området:

- *Realisering av planen krever flytting eller nedleggelse av skytebanen.*
- *I krysset mellom Bakkestølsvegen og Stølsvegen må Bakkestølsvegen heves. Bakkestølsvegen må også gjøres gjennomgående i forhold til Stølsvegen.*
- *Krysset mellom Stølsvegen og fv. 40 skal bygges om til en firearmet rundkjøring.*
- *Det må etableres gangveg gjennom reiselivsområdene og frem til gangveg langs fv. 40.*
- *Det skal settes av areal til stier og løyper, herunder Pariserløypa fra Hakkesettjern til Solli.*

I 2012 ble det avholdt oppstartsmøte med kommunen der planen ble avklart som konsekvensutredningspliktig med krav til planprogram. Revidert planprogram ble vedtatt i 2013 samtidig med oppstartsvarsel med følgende tilleggsforutsetninger:

- Ikke etablering av kjøpesenter i planområdet som kan være i direkte konkurranse med den prioriterte arealbruken i Geilo sentrum.
- Sikre naturkvaliteter, herunder blant annet antatte beiteområder for villrein og rådyr.
- Krav om detaljregulering av delområder eller stor detaljeringsgrad i områderegulering.
- Planavgrensningen skal endelig fastsettes ved vedtak av planprogrammet.
- Rekkefølgebestemmelser må sikre at utbygging av infrastruktur (vei, VA mm.), servicetilbud og alpinanlegg koordineres i tid med annen utbygging.
- Eksisterende turstier og skiløyper i planområdet skal i størst mulig grad bevares.

Planområdet ble i denne fasen også utvidet til å omfatte krysset Skurdalsvegen x fv.40 etter innspill fra Statens vegvesen under første høringsrunde for planprogrammet. Statens vegvesen gjorde i denne forbindelse også oppmerksom på at mangel på nødvendige tiltak på riks- og fylkesvegnettet og sikring av gjennomføring ved rekkefølgebestemmelse vil kunne føre til innsigelse.

Kommuneplanutvalget fattet den 28.05.15 vedtak om føringer for videre arbeid med Områdeplan Vestlia. Vedtaket lister opp hovedpunkter å følge for realisering av planen, der første punkt krever en konseptprosess med deltakelse fra Hol kommune, utbyggere/grunneiere, Visit Geilo, m.fl. Bakgrunnen var at kommunen så behov for tydelige politiske føringer for det videre arbeidet med områdeplanen, så Vestlia får en utviklingsplan som handler om mye mer enn kun salg av fritidsenheter (konseptplanen s. 4). Målet er å få en destinasjonsutvikling som styrker reiseliv og annet næringsliv på Geilo, samt gi grunnlag for økt nye næringer og økt sysselsetting (konseptplanen s. 6). Konseptprosessen resulterte i en konseptplan utarbeidet av Opus Bergen AS og Hol kommune, i samarbeid med grunneiere og utbyggere. Konseptplanen ble vedtatt 24.11.16 i kommuneplanutvalget, med følgende føringer for arbeidet med områdeplanen:

- Det skal utarbeides ett planforslag med tilhørende konsekvensutredning for 900 enheter (alternativ C). Samtidig skal det fremlegges konsekvensutredning for alternativ A) og B).
- For plassering av enheter legges det til grunn høy utnyttelse nede i sentrale områder, jf. ABC-modellen. Det innebærer stor tetthet og bygg i flere etasjer sentralt. Byggeområdene skal forholde seg til kommunedelplan for Geilo.
- Det skal igangsettes detaljprosjektering av følgende rekkefølgekrav, som skal bekostes utbyggerne:
 - Utbedre kryss Bakkestølsvegen/Stølsvegen (rundkjøring, T-kryss, utvide kulvert (mm.)
 - Utbedre Bakkestølvegen (bredde, lys etc.)
 - Utbedre gangveg/kulvert Bakkestølsvegen/Stølsvegen
 - Rundkjøring Fv. 40
 - Bro v/Solli – koble nord- og sørsiden av Ustedalsfjorden rundt
 - Utbedring av kryssing Fv. 40 v/kulturkirken
 - Skibro Bakkestølsvegen
 - Avfallsanlegg
 - Oppgradere vann- og avløpsanlegg
- Administrasjonen skal utarbeide finansieringsmodell, der prinsippet er at planområdet belastes fullt de tiltak som her er foreslått.
- Utarbeidelsen av finansieringsmodell og utbyggingsavtaler skal følge etablerte rutiner som kommunen benytter i henhold til tidligere praksis. Finansieringsmodellen vedtas endelig i kommunestyret.
- Føringerne i sak 4/15-28.05.15 videreføres i denne saken.

Den 11.05.17 vedtok Utvalg for plan og utvikling at forslag til reguleringsendring for Vestlia Resort skal inntas i områdereguleringen, benevnt delområde D. Dette for å øke utnyttelsesgraden for Vestlia Resort fra BYA 30% til BYA 40 %. Ny bebyggelse her omfattes ikke av fordelingen av antall enheter mellom de øvrige delområder i planområdet.

Behandlingen av planen:

Administrasjonen mottok de første plandokumentene fra Opus til gjennomsyn høsten 2017. Administrasjonens tilbakemelding var da at det skulle utarbeides konsekvensutredning (KU) for alle tre utbyggingsalternativer iht. konseptplanen, noe administrasjonen ikke kunne se

var gjort. Det ble også vist til kravene i forskrift om konsekvensutredninger om hva KU'er skal inneholde. En utdypende tilbakemelding av planutkastet ble gitt 02.01.18.

Høsten 2018 mottok administrasjonen nytt utkast med planmateriale til gjennomsyn. Administrasjonen stilte spørsmål ved verdivurderingene i KU'ene og viste igjen til kravene i KU-forskriften. Det ble gitt tilbakemeldinger på faglige momenter ved KU'ene som måtte rettes og som administrasjonen anså ville ha betydning for verdivurderingene. Det ble også gitt tilbakemelding på andre sentrale momenter i planutkastet, herunder at planen skal forholde seg til planavgrensningen i kommunedelplan og ikke flyttes vestover, noe som også ble påpekt i de to første tilbakemeldingene.

Februar 2019 mottok administrasjonen så komplett planforslag med planbeskrivelse til 1. gangs behandling. Det ble her klart at mange av administrasjonens tidligere tilbakemeldinger på KU'ene ikke var innarbeidet. Det er et viktig prinsipp at de avveininger som skal tas knyttet til beslutningsprosessen ikke skal gjenspeiles i KU'ene eller at de ikke fremstår som en subjektiv argumentasjon for 900 enheter. På bakgrunn av dette kunne ikke administrasjonen se at KU'ene hadde legitimitet som grunnlag for videre beslutninger. Så lenge administrasjonen heller ikke kunne gå god for kunnskapsgrunnlaget i KU'ene, kunne ikke behandlingen av øvrige plandokumenter som berøres av dette fortsette. For å få fremdrift i planprosessen ble det nødvendig å komme med konkrete og detaljerte tilbakemeldinger ved de enkelte KU'ene, noe som var ressurskrevende for administrasjonen.

Tilbakemeldingen fra administrasjonene ble gitt mars 2019. I april hadde Opus AS en mann på gjesteopphold for å slutføre konsekvensutredningene. Dette resulterte i en alternativbeskrivelse av Opus for utbygging av 500, 700, 900 enheter pluss 0-alternativet. Med konkretisering av 0-alternativet fikk man et nytt grunnlag for å vurdere konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene, som tilfredsstiller kravet i plan- og bygningsloven § 4-2 om planbeskrivelse og konsekvensutredning. Alternativbeskrivelsen med samling av illustrasjoner for ulike alternativ ble mottatt av administrasjonen den 3. juni. I svaret fra administrasjonen den 13. juni ble Opus informert om at man nå jobbet med en tilbakemelding på planmaterialet som ikke avhenger av arbeidet med konsekvensutredningene. Denne ble gitt den 5. og 29. juli.

Revidert planforslag til 1. gangs behandling ble mottatt 16. august og i perioden frem til politisk behandling den 12.09.19 har administrasjonen konsentrert seg om de sentrale plandokumentene. På grunn av korte tidsfrister fikk ikke administrasjonen kontrollert at kommunens tilbakemeldinger på konsekvensutredningene er innarbeidet. Av denne grunn ble heller ikke planbeskrivelsen kontrollert. Planforslaget ble første gang behandlet i kommuneplanutvalget den 12.09.19, sak 3/19. Her ble Rådmannens innstilling om å sende planen tilbake for endringer i tråd med administrasjonens anbefalinger enstemmig vedtatt.

Kommunen mottok ny revidert planmaterieell for gjennomgang til ny 1. gangs behandling den 01.11.19 og 05.11.19. Materialet er supplert og justert etter tilbakemeldinger fra administrasjonen (11.11.19 og 13.11.19). Administrasjonen har i tilbakemeldingene hatt fokus på endringene knyttet til kommuneplanutvalgets vedtak i sak 3/19.

Komplett planmaterieell for Vestlia områdeplan med VA-rammeplan ble oversendt den 18.11.19 med siste revisjon 19.11.19.

Hovedpunkter i planprosessen:

- 06.03.12 – oppstartsmøte.
- 13.06.12 – vedtak av planprogram i Utvalg for plan og utvikling (UPU). Forslag til planprogram sendt på høring med frist 22.10.12.
- 31.01.13 – vedtak av revidert planprogram i kommunestyret.
- 28.02.13 – kunngjøring av vedtatt planprogram og varsel om oppstart av planarbeid med frist 02.04.13.
- 28.05.15 – vedtak i kommuneplanutvalget om føringer for videre arbeid med områdeplanen hvor det ble stilt krav om gjennomføring av konseptprosess.
- 27.08.15 – vedtak av ny fremdriftsplan (kommuneplanutvalget).
- 24.11.16 – vedtak av konseptplan i kommuneplanutvalget som et resultat av konseptprosessen med føringer for det videre arbeid med områdeplanen.
- 17.08.17 – orientering fra Opus til formannskapet og UPU om områdeplanen, herunder innhold, prosess og forhold til konseptplanen.
- 02.10.17 – plandokumenter til kommunal gjennomsyn med plankart ettersendt den 24/10.
- 01.11.17 – tilbakemelding fra administrasjonen.
- 02.01.18 – utdypende tilbakemelding fra administrasjonen.
- 25.10.18 – nytt utkast av planmateriale til gjennomsyn
- 13.11.18 – 1. gangs levering av områdeplan (ikke komplett med planbeskrivelse)
- 14.11.18 – tilbakemelding fra administrasjonen på planmateriale til gjennomsyn
- 17.01.19-05.02.19 – kontakt mellom Opus og administrasjonens fagpersoner for de ulike konsekvensutredningene.
- 07.02.19 – planforslag mottatt til 1. gangs behandling. Oppdatert planforslag mottatt 26/2.
- 11.03.19 – tilbakemelding fra administrasjonen på planforslaget.
- 03.06.19 – alternativbeskrivelse med redegjørelse av 0-alternativer og illustrasjoner for ulike alternativ mottatt av Opus.
- 13.06.19 – tilbakemelding fra administrasjonen på beskrivelsen av 0-alternativet og fremdrift.
- 05.07.19 – tilbakemelding fra administrasjonen på kart og bestemmelser som ikke omfattes av endrede premisser for konsekvensutredningene.
- 29.07.19 – tilbakemelding fra administrasjonen på bestemmelsene som ikke omfattes av endrede premisser for konsekvensutredningene.
- 16.08.19 – revidert planforslag mottatt til 1. gangs behandling med mindre retting mottatt 23/8.
- 12.09.19 – 1. gangs behandling av planforslag i kommuneplanutvalget. Planen sendt tilbake for endring i tråd med Rådmannens innstilling.
- 01.11.19 – første innsending av revidert planforslag etter Rådmannens innstilling.
- 19.11.19 – komplett revidert planforslag etter Rådmannens innstilling mottatt med noen justeringer etter administrasjonens tilbakemelding.

Forhold til overordnet plan:

- Kommuneplanens arealdel (2014-2025)
Kommuneplanens arealdel gir føringer for all arealbruk i kommunen og utfyllende bestemmelser for bebyggelse og anlegg. Egne bestemmelser kan vedtas gjennom godkjent reguleringsplan men reguleringsplan skal innholdsmessig følge opp rammer i kommuneplanens arealdel (plan- og bygningsloven § 12-3). I de tilfellene det legges opp til

høyere utnyttelse og byggehøyde enn i overordnet plan bør derfor fordelene ved tiltaket være klart større enn ulempene. I dette tilfellet er det vurdert til at de samfunnsmessige fordelene ved å bygge med høyere utnyttelse enn kommuneplanens bestemmelse er større enn ulempene det gir. Dette i overenstemmelse med blant annet ABC-modellen om konsentrert bebyggelse sentralt nederst i lien og veileder T-1450 «Planlegging av fritidsbebyggelse». Administrasjonen mener dog bestemmelsen om takvinkel må videreføres for områdeplanen i tråd med tradisjonell lokal byggeskikk og for å få en bebyggelse som harmonerer i form.

- **Kommunedelplan for Geilo (2010-2022)**
Området er i kommunedelplan for Geilo avsatt til nåværende og fremtidig alpin, aktivitets- og reiselivsområde. Plangrensen for områdeplanen er ikke i tråd med kommunedelplanens avgrensning da det i vest omfatter område regulert til Landbruk, natur- og friluftsområde. Dette omtales nærmere under vurderinger om plangrense.
Det stilles i kommunedelplanen rekkefølgekrav til utbygging av reiselivsområder. Dette er nærmere omtalt under vurderinger om rekkefølgekrav.
Planområdet ligger også i arealsone for «fritidsformål tilrettelagt for utleie» jf. prinsippvedtak om varme-kalde senger i sak K-15/14.
- **Regional plan for Hardangervidda (2011-2025)**
Hovedformål med planen er å oppnå langsiktig og helhetlig bruk av arealer som er viktige leveområder for villrein eller påvirker villreinens leveområder. Planområdet berøres i sørvest av denne planen. Hensynssone for bevaring naturmiljø (H560) er knyttet til ytterkant av forvaltningsområdet for villrein.

Miljøkonsekvenser:

Realisering av planforslaget vil ha konsekvenser for vegetasjon og landskapstrekk i Vestlia ved at områder belagt med fritidsboliger eller tilrettelagte løyper vil strekke seg oppover og utover dalsiden i forhold til dagens situasjon. Deler av eksisterende skog og vegetasjon vil fjernes i forbindelse med utbygging. Utbyggingen vil være godt synlig fra Geilo sentrum. Fjernvirkningen av tiltaket søkes redusert ved å begrense høyere fritidsboligheter til nedre del av dalsiden.

Til sammen 28 rødlistearter er registret innenfor og i tilknytting til områdeplanens influensområdet. Potensiale for funn av ytterligere rødlistearter i Vestlia vurderes å være til stede, spesielt blant fugler. Biologisk mangfold vil bli negativt påvirket ved en realisering av planforslaget, pga. arealinnskrenkning, barrierevirkning og menneskelig påvirkning/forstyrrelser. Ulike aspekter ved planområdets naturmangfold er vurdert i planforslaget. Av naturverdier som påvirkes kan nevnes ospeskogen med bl.a. spettefugler vest i planområdet, Veslefjorden våtmarksområde, i hovedsak nord for planområdet, beiteskog ved Kirkevoll, og noe areal i yttersonen av regional forvaltningsplan for villrein.

For viltet vil redusert beiteareal, etablering av flere barrierer, samt ulike former for menneskelig aktivitet virke forstyrrende og gi negativ påvirkning. Dette gjelder særlig for hjortevilt i nordre og midtre deler av området, men også for villrein sin mulighet for å benytte området i sørvest (Hardangervidda villreinområde) vinterstid.

Helse-/miljø og beredskapsforhold:

ROS-analysen identifiserer tolv naturfarer og fire menneske/virksomhetsbaserte farer knyttet til planområdet. De fleste er relevante i sammenheng med dagens situasjon i planområdet. Alle tema er

gjennomgått og vurdert i ROS analysen. Tre tema, henholdsvis skred, flom og trafikkulykker, er tatt til det mest detaljerte analysenivået og beskrives ikke nærmere her.

Administrasjonen merker seg ellers at en realisering av planen vil gi større press på kommunale helse, omsorg- og beredskapstjenester, spesielt i høytider. Kommunen plikter å ha tilstrekkelig beredskap og helsetjenester for å bistå behovet, også til besøkende. Hyttegjester har også krav på helsetjenester i hjemmet mens de oppholder seg i kommunen (jf. oppholdsprinsippet). Tettstedsanalysen oppgir 5-8 oppdrag pr. dag på hyttegjester på Geilo, og sprengt tjeneste på toppdagene, i dag. Planforslaget antar at en utbygging i Vestlia vil øke oppdragene med ca. 10 %, som utgjør 0,5 oppdrag pr dag.

Økonomiske konsekvenser:

Planbeskrivelsen (8.17) peker på at 900 enheter kan bidra til kommunale inntekter i form av eiendomsskatt, nærmere bestemt drøyt 6 millioner over 20 år, gitt en sats på 2 % og snittverdi på enhetene på omkring 3,5 millioner. Videre at løsninger for VA, avfall, mm. vil være innbakt i nye tiltak. Utbygger bekoster etablering, mens tilkobling, drift og vedlikehold gjøres av kommunen mot avgiftsbetaling. Dersom kommunen priser slike tjenester til selvkost, som det er grunnlag for å gjøre, vil 900 nye enheter ikke nødvendigvis være en økonomisk belastning for kommuneøkonomien. Tiltak av et slikt omfang som Vestlia områdeplan legger opp til, krever også en styrking av legetjenesten og i noen grad helsetjenester i hjemmet.

Bygging av 900 enheter og videreutvikling av Vestlia som aktivitetsområde vil gi en økt belastning på all infrastruktur, og det er viktig at tiltak for å håndtere denne belastningen ivaretas i rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for at ikke kommunen skal bli sittende som økonomisk ansvarlig senere. Infrastruktur må være på plass før utbygging, og omfanget er beskrevet i sakens dokumenter. Administrasjonen viser til at våre tilbakemeldinger på rekkefølgekravene (under) er for å sikre dette og at det blir gjennomført.

Vurdering:

Forhold til lovverk og vedtekter:

Plan og bygningsloven § 12-2 sier om områderegulering:

Områderegulering brukes av kommunen der det er krav om slik plan i kommuneplanens arealdel, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte områdevise avklaringer av arealbruken.

Områderegulering utarbeides av kommunen. Kommunen kan likevel overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering.

Hvem kan utarbeide områdereguleringen?

Kommunen har ansvaret for å utarbeide områderegulering, og i utgangspunktet er det kommunen selv som skal gjøre planarbeidet. Kommunen kan overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering. I dette ligger at kommunen kan overlate til private å stå for hele eller deler av det planfaglige arbeidet innenfor de rammer kommunen bestemmer, og dekke kostnadene ved dette helt eller delvis. Det er kommunen som har ansvaret for rammer, innhold og framdrift i planprosessen.

Generelt:

Det er mulig for kommunen å inngå et samarbeid med private om utarbeidelse av de plantypene de normalt selv skal utarbeide. Selv om det er inngått avtale om at private utarbeider områderegulering for et område, har kommunen det formelle ansvaret for planprosess og innhold. Det innebærer at kommunens rolle ikke bare er å motta et forslag fra private, men å ha en aktiv og bestemmende rolle ved utarbeidelse av planen og innholdet i det forslaget som fremmes til behandling. Kommunens ansvar etter reglene om behandling i § 12-8 til § 12-10 gjelder fullt ut. Fordi kommunen har ansvaret for både rammer, innhold og fremdrift av planarbeidet, må prosessen legges opp som et tett samarbeidsprosjekt mellom kommunen og de private, jf. plan- og bygningsloven §§ 3-2, 3-3, 12-2 og 12-3.

Det er kommunens administrasjon som legger forslaget frem til politisk 1. gangs behandling når administrasjonen mener planforslaget er egnet for det. Private som samarbeider med kommunen om områderegulering, har ingen rett til å få lagt frem forslag til 1. gangs behandling slik de har ved privat detaljregulering etter § 12-11.

Rådmannen skal, ifølge kommuneloven § 28 sørge for at en sak er tilstrekkelig utredet før den fremmes til politisk behandling.

Det har vært utfordrende å få til utredninger av alternativene som kommuneplanutvalget i sak 6/16 vedtok skulle utredes. Dette vises blant annet ved at «null alternativet», altså dagens situasjon, først ble beskrevet i mai 2019. Administrasjonen har arbeidet med å sikre kunnskapsgrunnlaget for planen ved å gi klare tilbakemeldinger på konsekvensutredningene som er utarbeidet. Dette for å følge opp kommuneplanutvalget sitt vedtak der det er satt krav om at det skal utredes flere alternativer. Administrasjonen mener at konsekvensutredningene er et viktig kunnskapsgrunnlag for de beslutninger som skal tas. På grunn av den korte tidshorizonten fra planforslaget var kommet inn og til den politiske behandling i sak 3/19, har administrasjonen ikke gjennomgått de reviderte KU'ene. Vi så imidlertid at en del av våre tilbakemeldinger ikke er innarbeidet i de KU'ene som er sendt inn og som ble lagt frem til den politiske behandlingen 12.11.19.

I saksfremlegget til 1. gangs behandling i sak 3/19 fremkommer det at Rådmannen mente saken ikke hadde god nok kvalitet på planmaterialet slik som det normalt sett skal være, men likevel legger det frem da det er behov for fremdrift i saken. I den forbindelse var det en del forhold som administrasjonen normalt hadde «ryddet opp i» før saken ble fremmet, som i stedet ble behandlet politisk. Blant annet gjaldt det punkter der planforslaget ikke var i tråd med kommuneplanutvalget sitt vedtak i sak 6/16 vedrørende planavgrensning og rekkefølgekrav. Med det nye politisk vedtaket den 3/19 ble det enstemmig vedtatt å følge Rådmannens innstilling med de endringene administrasjonen mente måtte gjøres for å få god nok kvalitet på planmaterialet.

Administrasjonen har frem til ny 1. gangs behandling derfor prioritert å sjekke opp om planforslaget nå er i samsvar med vedtaket i sak 3/19. **Under følger vurdering og påpekte mangler av sentrale planfaglige momenter ved den politiske behandlingen i sak 3/19. Administrasjonens utheving viser om dette er innarbeidet i tråd med vedtaket i forbindelse med ny 1. gangs behandling.**

Rekkefølgekrav:

Det er i planforslaget lagt opp til at en rekke rekkefølgekrav for infrastrukturtiltak skal kreves gjennomført når 25 %, 50 % eller 75 % av enhetene er bygget, jf. planbestemmelsen punkt 7.1.3 og følgende figurer (s. 14-16). Administrasjonen vil påpeke at det er viktig at rekkefølgekravene blir gjennomført før man starter utbyggingen i områdeplanen. Dette utypes i punktene under for hver av de enkelte rekkefølgekravene.

- Rekkefølgekrav om utbedring av kryss Fv. 40 og Bakkestølvegen/Stølsvegen:

Kravet om bygging av rundkjøring Fv40, Bakkestølvegen/Stølsvegen og I1 er hjemlet i kommunedelplan for Geilo og er gjentatt i kommuneplanutvalget sitt vedtak datert 16/11/18. Det fremgår helt klart av kommunedelplan for Geilo punkt. 1.4:

Utbygging i industriområde (I1) aust for Fv 40 og reiselivsområda og område F4 (fritidsbebyggelse) vest for Fv 40 kan ikkje gjennomførast før det er etablert rundkjøring mellom Fv 40, Stølsvegen og området I1. Rundkjøringa skal vere tilkomst til noverande og framtidige byggeområde aust og vest for Fv 40. Samtidig med at 4-arma rundkjøring blir etablert, skal eksisterande avkjørsler til Fv 40 på strekka mellom rundkjøringa og bru over Usteåne stengast.

Kommunestyret vedtok i sak 71/16 følgende:

1. Det skal igangsettes prosjekt med tettstedsutviklingsstrategi for Geilo i 2017 med følgende temaer:

- Strategi for utvikling av Geilo som tettsted for fremtiden
- Viktige temaer: Identitet, sentrumsutvikling, handelssentrum, natur og økologisk tåleevne.
- Infrastruktur (trafikk, gang- og sykkelveier, kollektivtrafikk, parkering, VA)
- Grønn infrastruktur (sentrumsnære stier, løyper, parker, grøntområder)
- Utbyggingsrekkefølge – infrastruktur må være på plass før utbygging

Arbeidet vil legge et godt grunnlag for en eventuell revisjon av kommunedelplan for Geilo/Arealdelen i neste planperiode, eller eventuelt en fremtidig områdeplan for Geilo

Kommunestyret har tidligere vedtatt at rekkefølgekravet skal være oppfylt før utbyggingen starter, og at det å skyve på rekkefølgekrav til et senere tidspunkt vil være direkte i strid med kommunedelplan for Geilo og kommunestyrets tidligere vedtak. Administrasjonen vil påpeke at kravet om rundkjøring i kommunedelplan for Geilo er kommet etter krav fra Statens Vegvesen (SVV). Statens Vegvesen påpeker i sitt høringssvar til planprogrammet og varsel om oppstart datert 24.09.12 og 02.04.13 at rekkefølgekravene må følges opp og varsler innsigelse hvis dette oppfylles. Administrasjonen mener at krysset slik det er i dag bidrar til dårlig trafikkavvikling og skaper køer i forbindelse med høytider og når skisenteret stenger. Dette punktet må også ses i sammenheng med punkt 1.4, avsnitt 4, som krever utbedring av krysset Bakkestølvegen/Stølsvegen:

Utbygging i reiselivsområda og område F4 (fritidsbebyggelse) vest for Fv. 40 kan ikkje gjennomførast før krysset mellom Stølsvegen og Bakkestølvegen er utbetra og det er etablert gangveg frå Rv. 40 og til reiselivsområda.

Administrasjonen mener, som det er gitt tilbakemelding til Opus AS om, at avkjøring til Solli også må tas med og saneres, jf. kommunedelplan for Geilo og kommunestyrets vedtak i sak 71/16. Dette er et forhold som også er påpekt av SVV i sine høringssvar. **Dette er nå innarbeidet i planforslaget.**

- Rekkefølgekrav vedrørende forholdet til I1:
Kommunestyret har i sak 51/17 vedtatt oppstart av endring av kommunedelplan for Geilo for området I1. Administrasjonen arbeider med saken, og vil fremme denne så snart som mulig. Etablering av rundkjøring i Fv. 40 vil også der være et rekkefølgekrav jf. kommunedelplan for Geilo. Administrasjonen mener at det å skyve på rekkefølgekravet for områdeplan Vestlia vil få konsekvenser for utviklingen av I1. Det er pr i dag ikke noen avkjøring fra I1, og denne må etableres før det kan etableres/utbygges noe på I1. Dette vil også kunne ha betydning for bygging av et fremtidig beredskapssenter.

Det er nå sikret at før det gis byggetillatelse til nye tiltak i planområdet skal det være a) gjennomføringsavtale med SVV knyttet til etablering av rundkjøring på Fv. 40 og b) utarbeidet rundkjøring samt utbedring av kryss Bakkestølvegen/Stølsvegen inkludert tilhørende gangsykkelvei (bestemmelsen 7.1.1.).

- Rekkefølgekrav vedrørende skiløyper og kryssing:
Kommunedelplan for Geilo sier i punkt 1.4 følgende:

«I dei framtidige reiselivsområda merka med R på plankartet og områda for fritidsbebyggelse merka F1, F2, F3 og F4 på plankartet skal det ikkje frådelast tomt eller førast opp bygg før det er etablert og/eller sikra etablert planfri kryssing på alle punkt langs Fv. 40 der skiløype kryssar Fv. 40.»

Hol kommune har satset betydelige midler på stier og løyper på Geilo. Ustedalsfjorden rundt er en veldig viktig løype som mange benytter seg av.

Skibru Bakkestølvsvegen:

Administrasjonen mener at det er viktig at denne brua er bygget før det gis byggetillatelse for tiltak i områdeplan for Vestlia i henhold til kommunedelplanens bestemmelser. Skibru over Bakkestølvsvegen vurderes å være et viktig trafiksikkerhets-tiltak. Det vil bli stor anleggstrafikk i forbindelse med arbeidene i områdeplanen og i kombinasjon med trafikk til og fra skisenteret og Vestlia Resort må trafiksikkerheten ivaretas både for skiløpere, gående og biltrafikken i området. Denne skibrua vil brukes av alle som i dag for eksempel kommer ned Pariserløypa.

Dette er nå sikret før byggetillatelse.

Kryssing av Fv. 40 og kryssing Ustedalsfjorden:

Administrasjonen mener det er viktig at helårskryssing av Ustedalsfjorden og kryssing av FV40 sikres etablert før utbyggingen starter og at disse tiltakene skal være bygget senest når 50% av enhetene er bygget. Uansett hvor stor utbyggingen i Vestlia blir vil dette bidra til økt bruk av løypenettet på Geilo og det er viktig at viktige infrastruktur tiltak for stier og løyper er sikret etablert.

Det er i saken innhentet en juridisk vurdering fra advokatfirmaet Føyen Torkildsen datert 25.01.2019 som konkluderer med at det er rettslig hjemmel for å kreve rekkefølgekravene for stier og løyper.

Administrasjonen mener revidert bestemmelse ikke er i tråd med vedtaket som sier at kryssing av Ustedalsfjorden skal være sikret og gjennomført før 50 % av enhetene er bygd. Det samme gjelder for kulvert ved kulturkyrkja (bestemmelsen 7.1.2 bokstav a og b). Bestemmelsen må endres så dette sikres, og formuleringen om at det skal «tilrettelegges for» må bort. jf. Rådmannens innstilling.

- Rekkefølgekrav vedrørende renovasjonspunkt:

Det fremgår av planforslaget at renovasjonspunkt skal være sikret gjennomført og ferdig opparbeidet før midlertidig brukstillatelse. Administrasjonen mener at dette må flyttes til før det gis byggetillatelse. Ved å legge dette til brukstillatelse vil ansvaret bli flyttet over på de som bygger hytta og ikke på utbygger. Dette kan for eksempel føre til at det ikke kan gis ferdigattest på en hytte som ønskes innflyttet til jul, men der det kun kan gis midlertidig brukstillatelse.

Dette er nå sikret før byggetillatelse.

- Rekkefølgekrav vedrørende vann og avløp

I henhold til hovedplan for vann og avløp er kapasiteten på Geilo Renseanlegg allerede utnyttet maksimalt i høysesongen og enkelte helger. For å kunne håndtere belastning fra 900 nye enheter, må det vurderes tiltak for å regulere mengden avløpsvann over døgnet inn til Geilo renseanlegg. Dette for å unngå at avløpsvann renner over og urensset ut i elva. Slike tiltak må være vurdert og bygd ut før det gis igangsettingstillatelser (IG) innenfor områdeplan for Vestlia.

Følgende punktene må bli ivaretatt i henhold til VA-planen for Vestlia som rekkefølgekrav før IG:

- Nytt høydebasseng med vannverk til forbruk og brannslukking (kapasiteten er pr. i dag allerede sprengt)
- Ny pumpestasjon og fordrøyningsbasseng
- Oppjustere innløpet på renseanlegget
- Returpunkt/renovasjon

Det er nå sikret før byggetillatelse i bestemmelsen, men med noen forbehold da men ikke har fått gjennomgått ny VA-plan. For renovasjon kan ikke administrasjonen se at bestemmelsen 4.12, bokstav b-d) henger sammen med bestemmelsen 4.7 og må vurdere dette nærmere videre i planprosessen. Det stilles også spørsmål om det er avsatt nok plass til renovasjon i områdeplanen.

- Rekkefølgekrav i overordnede planer og kommunale vedtak:

I kommuneplanens samfunnsdel s. 28 heter det at Hol kommune skal:

«som planmyndighet ivareta tilfredsstillende infrastrukturbehov i arealplaner, og gjennomføring av tiltak i nødvendig rekkefølge bl.a. gjennom rekkefølgekrav. Det skal også sikres forholdsmessig og rettferdig kostnadsfordeling knyttet til felles infrastruktur, gjennom utbyggingsavtaler».

I Handlingsprogram og Økonomiplan 2019-2022 s. 28 (Teknisk infrastruktur) fastslås det at Hol kommune skal: «Sikre utbygging av infrastruktur gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplaner.»

- Presedens:

Ved å tillate at rekkefølgekrav skyves på til et senere tidspunkt enn igangsettingstillatelse, vil dette danne presedens for kommunedelplan for Geilo og vil også ha betydning for kommuneplanens arealdel. Det vil være vanskelig å argumentere for at ikke andre også skal kunne skyve på sine rekkefølgekrav. Det vil også ha betydning for kommunens langvarige praksis når det gjelder

utbyggingsavtaler. Kommunen har krevd at utbyggingsavtaler er på plass før planer blir endelig behandlet og krevd at avtalebeløpet er innbetalt før det gis igangsettingstillatelse. Administrasjonen mener at ved å skyve på rekkefølgekrav i områdeplan for Vestlia, vil man gjøre det vanskeligere å kreve at rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler blir oppfylt.

Veier:

Det er i planforslaget lagt opp til forskjellige veibredder i planområdet. Minste veibredde er 3,5 meter og videre opp til 6 meter.

I reguleringsplan for Vestlia Vest og Økle er det regulert veibredde på 8 meter. Administrasjonen har bedt om profiler som viser stigning og snitt på veier. Det er ikke mottatt.

Det er i planforslaget regulert inn forskjellige veibredder på interne veier samt at det er regulert inn annen veggrunn. Reguleringskartet er her ikke entydig og annet veiareal er ikke regulert inn i feltene a_BFF 1 -5 (a-f SV9 og 10) og c_BFF 1-13 (c-f SV3, 4 6 og 7) samt veiene a-f SV3 og a-f SV7 og a-f SV6. Annet veiareal må reguleres inn slik at det plass til veiens skulder samt grøfter i tillegg til regulert veibredde på minimum 4 meter. En slik regulering av veier vil være i tråd med Håndbok N100 Veg- og gateutforming.

På veiene i b-BFR 1-10 er det regulert inn veibredde på 3 meter. Dette må også endres til 4 meter da 3 meter veibredde vil gi problemer med framkommelighet for brannvesenet. Regulert veiareal til annen veggrunn videreføres.

Administrasjonen mener det også må etableres snuhammere på blindveier. Dette er også noe brannvesenet har uttalt må komme på plass i sin merknad til planforslaget.

Planforslaget sikrer nå vegbredde og snuhammer og arealformål annen veggrunn i tråd med vedtak 3/19. Det er fortsatt eksisterende veger som har mindre vegbredde enn 4 meter. Det foreligger også nå veiprofiler for delfelt A og C.

Parkeringsplasser pr. enhet:

Administrasjonen innstiller på at det i områdeplanen skal kreves følgende antall parkeringsplasser pr. enhet, etter enhetenes størrelse BYA:

<50 kvm: 1 parkeringsplass

50 kvm → 100 kvm: 1,5 parkeringsplasser

>100 kvm: 2 parkeringsplasser

Planfremmer argumenterer med at etablerte kollektivtilbud vil avlaste behovet for parkering. Dette er ikke dokumentert, og shuttlebuss mellom skianleggene og sentrum synes ikke å begrense personbiltansporten mellom byregionene og Geilo. At interntrafikken på

Geilo kan reduseres, synes sannsynlig, men at færre skal bruke bil til (spesielt de større) hyttene sine, er usannsynlig.

Planfremmer viser til at statlige planretningslinjer legger opp til redusert bilbruk. Dette synes lite relevant for hyttetraffic til og fra de frittstående hyttene i Vestlia. Begrensninger i antall parkeringsplasser i planområdet, som et virkemiddel for mindre bilbruk, vil trolig gi svært dårlig effekt og heller problemer med parkering langs vei. Dette vil forekomme i de mest pressede periodene og skape utfordringer for beredskap/utrykningskjøretøy.

Parkeringsplasser pr. enhet er nå i tråd med vedtaket. I tillegg har man lagt inn en bestemmelse om minimum 1 biloppstillingsplass pr. hotellrom.

Fritidsformål tilrettelagt for utleie:

I kommunedelplan for Geilo ble nye byggeområder innenfor Vestlia avsatt til reiselivsområder og alpin- og aktivitetsområder. Reiselivsområder er turist- og fritidsformål med tilhørende funksjoner. Fordelingen mellom enheter for utleie (næring) og for salg (fritid) er satt til 70 %/30 %, siden dette er et A-område i henhold til ABC-prinsippet som ble lagt til grunn.

I 2014 vedtok Kommunestyret prinsippsak- arealpolitikk for «varme og kalde senger», hvor det ble innført nye «kjerneområde for turistbedrift» og arealsone «fritidsformål tilrettelagt for utleie». Her ble det åpnet for at nye reiselivsområder og regulerte næringsområder til turistbedrift kan endres til formål «fritidsformål tilrettelagt for utleie».

Pkt. 2 Hol kommune innfører arealsone «fritidsformål tilrettelagt for utleie» med følgende prinsipper:

- a. Arealsonen er vist på kartvedlegg, datert 19.02.2014*
- b. Det kan gjennom reguleringsplan åpnes for at nye reiselivsområder og regulerte næringsområder til turistbedrift kan endres til formål «fritidsformål tilrettelagt for utleie». Det forutsettes en felles forståelse mellom Hol kommune og bedriften hva en slik endring innebærer.*
- c. Arealene skal bygges med krav til planløsning, type bygg, størrelser og servicefunksjoner som kjennetegner utleieenheter.*
- d. Seksjonering kan bare foretas på bygg, ikke på tomt.*
- e. Det er et mål at størst mulig andel av enhetene gjøres tilgjengelig gjennom en felles bookingløsning for hele kommunen*

Formålet med endringen var å gi grunneiere en mer inntektsgivende mulighet til å utvikle arealer i B-områdene (ABC-prinsippet). Dette er områder som er egnet til utleieformål, særlig leiligheter/hytter med selvhushold, men som enklere kan omsettes ved å bygge fritidsbebyggelse. Enhetene henvender seg til et privat fritidsboligmarked som er tilrettelagt for utleie ved at de fremstår som utleieenheter i størrelse, beliggenhet, utseende, fellesarealer, servicefunksjoner m.m. Allerede ved oppstart av regulering må det være en dialog mellom kommunen og utbygger, slik at det er en felles forståelse av hva disse områdene skal utvikles til.

Retningslinjer for "Fritidsbebyggelse tilrettelagt for utleie" ble vedtatt i kommunestyret 28.05.14. Disse gir føringer for formålet:

1. Formålet i reguleringsplanen for «fritidsbebyggelse tilrettelagt for utleie» skal ha sosikode 1120. (underkode 1122 konsentrert fritidshusbebyggelse eller 1123 fritidsbebyggelse blokk).
2. Det skal fremgå av reguleringsbestemmelsene at fritidsenhetene skal være tilrettelagt for utleie.
3. Bygningene kan reguleres til 100 % fritidsformål/selveierenheter.
4. Utleie av enhetene er frivillig, og det kan ikke settes noen utleieplikt fra kommunen. Utbygger/selger kan inngå privatrettslige avtaler om utleieplikt/tilbakeleie med kjøper.
5. Enhetene bør tilknyttes en booking- og serviceløsning.
6. Enhetene skal være tilpasset selvhushold, og være av en slik størrelse at de henvender seg til en bred målgruppe med tanke på både salg og kommersiell utleie.
7. Byggeområdene deles inn i felt for fritidsbebyggelse tilrettelagt for utleie.
8. For feltene skal det innarbeides følgende:
 - a. Utnyttelsesgraden for feltene angis i %BYA. Det tillates høyere utnyttelsesgrad enn i tradisjonelle hytteområder.
 - b. Utnyttelsesgrad for enhetene angis i BYA m² pr bygning/enhet.
 - c. Hovedandelen av boenhetene i feltene (minst 80 %) skal ha en størrelse på mellom 30-100m² BRA.
 - d. Enhetene i det enkelte felt skal ha ensartet bebyggelse.
 - e. Utomhusarealene i feltene skal være felles.
9. Det skal legges til rette for ski-inn/ski-ut der det er mulig.
10. Infrastruktur må dimensjoneres for en hyppigere bruk enn tradisjonell fritidsbebyggelse. Dette gjelder blant annet renovasjon, VA, parkering, adkomst til stier og løyper.
11. I eksisterende turistbedrifter skal arealer for fritidsbebyggelse tilrettelagt for utleie, så langt det er mulig ligge samlet i eget bygg eller etasje. 70 % av enhetene skal tilrettelegges for utleie, og 80 % av disse skal være i størrelsesorden 30 m² – 100 m² BYA.

Dette omtales i bestemmelsene pkt. 4.1.1, og må tydeliggjøres for å gi forutsigbare rammer i planen.

- I plankart og bestemmelser må det fastsettes og tydeliggjøres hvilke områder som er fritid – til rettlagt for utleie, og hvilke områder som er tradisjonell fritidsbebyggelse. Antall enheter for hvert felt i hele planen må fremgå av bestemmelsene. Totalregnskapet må vises i tabellform.
- Andre avsnitt om utvisning av skjønn må tas ut, da dette ikke gir tydelige rammer og gjør saksbehandling vanskelig.
- Fjerde avsnitt andre setning tas ut, og erstattes med «fordelingen av størrelser beregnes samlet i den enkelte detaljreguleringsplan.»
- I bestemmelsen er dette innarbeidet for alle BFF og BFR felt unntatt b_bfr11.
- Administrasjonen mener at b_bfr11 også må tas med i punkt 4.3.5.

Administrasjonen påpeker i denne sammenheng at planforslaget med omgjøring av næringsarealer til fritidsformål således er i strid med kommunedelplan for Geilo, men at endringen til «fritid-tilrettelagt for utleie» er i tråd med kommunestyrets prinsippvedtak. Det er således opp til kommunestyret å gjøre denne endringen som ikke er i tråd føringene i gjeldende kommunedelplan for Geilo.

Det er innarbeidet tabell i bestemmelsen (pkt. 4.3.1-4.3.5.) som redegjør for antall enheter per delfelt i tråd med prinsippvedtaket. Det understrekes at man ikke regnes med eksisterende enheter.

Kvalitetsprogram:

Intensjonen med utarbeidelse av kvalitetsprogram var å gi retningslinjer med forklaringer for hvordan de juridisk bindende bestemmelsene skal forstås. Det skulle utfylle bestemmelsene for å gi mer forutsigbar behandling og felles forståelse for alle parter.

Administrasjonen ser at forslag til kvalitetsprogram ikke er utarbeidet slik vi ønsker, og ikke vil gi ønsket effekt:

- Flere vesentlige punkter er tatt ut av bestemmelse, og det henvises til føringer i kvalitetsprogrammet. Dette er ikke et juridisk bindende dokument, og vil derfor ikke holde som krav i plan/byggesak eller avslagshjemmel. Dette vil erfaringsvis gi store konflikter i den enkelte sak.
- Det åpnes for videre rammer enn i bestemmelsene, og enkelte steder også motstrid (f.eks. gjerdning).
- Det legges inn punkter for hva som er tillatt og ikke tillatt, samt krav/pålegg. Dette er ikke nevnt i bestemmelsene, altså derfor heller ikke juridisk bindende.
- Det legges godkjenningmyndighet til andre parter enn kommune (Vestlia reiselivsområde, områdearkitekt). Dette er ulovlig delegering ut til en tredjepart for tiltak som skal godkjennes av kommunen i byggesak. Det legges pålegg om at kvalitetsprogrammet er bindende for kjøpere, det stilles krav til etablering av hytteeierlag m.m. Dette er privatrettslige forhold vi ikke kan pålegge etter plan- og bygningsloven, og da blir det bare ønsker.

Vår vurdering er at intensjonen om kvalitetsprogram som supplement til en fleksibel områdeplan var god, men at dette dokumentet slik det nå er foreslått vil skape usikkerhet og forvirring rundt hva som er de faktiske juridiske rammene i plankart og bestemmelser. Kvalitetsprogrammet bør derfor tas ut som plandokument, og ikke følge planen videre i planprosessen. Planbestemmelsene må inneholde tilstrekkelige rammer for videre planlegging og byggesøknader.

Kvalitetsprogrammet er tatt ut av planforslaget, og dets innhold er dels innarbeidet i bestemmelser og dels i planbeskrivelse.

Plankrav:

Hensikten med en områderegulering, jf. reguleringsplanveilederen (2018), er å avklare hovedstrukturen innenfor et område før delområdene detaljplanlegges. I hovedstruktur legges eksempelvis veg-, vann- og avløp-, gang/sykel- og kollektivsystem, overvannsløsninger, grønnstruktur og byggeområder, uten å gå i detalj på eksempelvis tomtedeling. Videre detaljplanlegging kan enten gjøres gjennom detaljregulering av delområder, eller gjennom rammesøknad. Skal en kunne gå direkte fra områderegulering til byggesak, forutsetter det at det er gjort tilstrekkelig avklaringer på områdeplanen.

Det har i denne områdeplanen vært et mål for både administrasjonen og utbygger at planen skal være detaljert nok til at en skal kunne gå rett til byggesak på flest mulig områder. Dette for å unngå detaljreguleringsplaner for hvert felt. Det er også et ønske fra utbygger at hvert felt må ha en fleksibilitet ved utbygging av felt.

For å kunne fremme byggesøknad direkte fra områdeplan må rammene for bygging være avklart i juridiske bindende plankart og bestemmelser. Det er ikke tilstrekkelig med retningslinjer eller føringer. Dette er viktig for å legge til rette for en forutsigbar utvikling i et område, slik at medvirkning fra naboer og berørte parter er ivaretatt, samt at konfliktnivået i byggesaken reduseres. For å oppfylle dette kravet vurderes det som nødvendig at følgende rammer ligger i kart og bestemmelser:

- Formål – dette må være helt avklart. Kombinasjonsformål må ha detaljplankrav.
- Antall enheter for hvert felt
- Adkomstveier og parkeringsdekning
- Vann- og avløpsløsninger med tilkoblingspunkter
- Utnyttelsesgrad
- Byggehøyder, takvinkel
- Materialvalg/fargebruk
- Terrengtilpasning – bestemmelser for skjæring og fylling

Vår vurdering er at det kun er a-BFF 1-6, c-BFF –områdene som oppfyller disse kravene, og kan gå rett på byggesak.

De resterende områdene vurderes å ha behov for ytterligere avklaringer gjennom detaljreguleringsplan. I BFR- områder er plankrav tatt ut av planforslaget fra konsulenten, og rådmannen vurderer det som nødvendig å legge plankrav inn igjen. Dette er områder med krav om fritid tilrettelagt for utleie, hvor fordeling av størrelser i henhold til retningslinjer for fritid tilrettelagt for utleie må beregnes og bindes i detaljplan. Dette er til dels store felt, der det legges opp til stor og massiv bygningsmasse med høy utnyttelsesgrad og høye mønehøyder. Siden feltene ikke har tomtegrenser, har vi ikke muligheter for å styre hverken fradeling eller at helhetlig utvikling i områdene er ivaretatt i en byggesak. En byggesak vil kunne fremmes for deler av et felt med en situasjonsplan for hele området, men denne vil ikke være juridisk bindende. Utvikling av resten av området vil derfor være uavklart og kan endres i neste situasjonsplan. Dette gir ikke forutsigbarhet for partene, og vi vurderer dette til å være i strid med krav til medvirkning.

Flere av områdene har også svært bratt terreng. Dette gjør at adkomstveier, parkeringsarealer, vann- og avløp, forhold til nabofelt, sammenhengende strukturer også er forhold som bør avklares i en planprosess for å ivareta medvirkning og helhetlig utvikling.

Alle kombinasjonsformål BAA- områder trenger plankrav, da det blant annet er helt nødvendig å avklare arealbruken mellom de ulike formålene. Dette er ivaretatt i planforslaget.

Rådmannen foreslår følgende endringer av plankart og bestemmelser:

- Antall tillatt enheter pr felt må inn i bestemmelsene, ellers må det bli krav om felles plan for hele A-områdene, B-områdene og C-områdene.
- Pkt 3.1 endres til: Det skal utarbeides detaljreguleringsplan for alle BAA-områder og BFR-områder, samt a-BFF7 før utbygging kan skje. Minimum 2 felter skal inngå i felles reguleringsplan.

Punkt 1 og 2 er innarbeidet i bestemmelsen. BFR feltene b-BFR01-10 og d-BRF1 unntas fra plankrav på bakgrunn av at disse allerede er utbygget. Det er ikke stilt plankrav for d-BFT områdene.

Administrasjonen mener d-BFT også må ha plankrav da de får en betydelig økning fra 30 % til 40 % utnyttelse som medfører en betydelig utvidelse av feltet, jf. Rådmannens innstilling.

Administrasjonen mener bestemmelsene i gjeldende reguleringsplan for er åpne og trenger oppdatering i forhold til dagens regelverk og krav.

Plangrenser:

Det er i planforslaget foreslått å trekke plangrensen lenger mot vest enn det som fremgår av planprogrammet og varselet for oppstart. Dette gjøres for å få plass til en skiheis. Denne endringen av plangrensen er ikke i tråd med kommunedelplan for Geilo. Det argumenteres fra Opus As for at grensene i en kommunedelplan ikke er så nøyaktige og må kunne justeres.

Plangrensen mot Økle i vest er i planprogrammet og varselet om oppstart i tråd med kommunedelplan for Geilo. I forbindelse med fastsettelsen av grensen i kommunedelplan for Geilo kom det innspill om å utvide grensen for Vestlia reiselivsområde mot vest. Fylkesmannen kom med innsigelse mot denne utvidelsen. Hvis man ønsker å utfordre denne grensen er ikke det noe som kan behandles på reguleringsplannivå, men må løses gjennom endring av kommunedelplanen. Det ligger store regionale og nasjonale interesser knyttet til forvaltning av villreinens leveområde som Norge har et internasjonalt ansvar for. Det er videre et viktig hovedprinsipp at tiltaket på reguleringsplannivå er i samsvar med arealbruken fastsatt på kommuneplannivå. Det er også viktig for å sikre realistiske og effektive reguleringsplanprosesser.

Planområdet er i vest-sørvest også omfattet av Regional plan for Hardangervidda. Denne planen har nettopp vært på høring, og Hol kommune fremmet i sitt høringssvar ikke forslag om å endre denne grensen. Administrasjonen er kjent med at utbyggere i områdeplan Vestlia har sendt inn forslag om endring av plangrensen som høringsinnspill til Regional plan for Hardangervidda. Administrasjonen mener at Hol kommune ikke kan endre denne grensen, men at en endring eventuelt må skje gjennom endring av Regional plan samt kommunedelplan for Geilo.

Plangrensen mot vest er nå endret til å være i tråd med kommunedelplan for Geilo og Regional plan for Hardangervidda.

Mindre endringer av planbestemmelsen:

Under kommenteres kun de endringer som gjort i forbindelse med vedtak i sak 3/19 som administrasjonen mener bør rettes eller ikke er tilstrekkelig rettet:

- 4.1.1. Siste punkt strykes. Det finnes regler i pbl. § 29-4 som regulerer avstand til nabogrense.

- 4.3. Første punkt: skal stå «m2 BYA». Tredje punkt: skal stå «antall enheter innen feltet». Fjerde punkt er skrivefeil, skal stå 70 % ikke 80 %. Femte punkt. Skal stå: 30-100 m2 BRA».
- 4.4. Bokstav g) skal stå «under» opprinnelig terreng, ikke «over».
- 4.7. Det er fortsatt et ugyldig arealformål og arealformålet må ha SOSI-kode.
- 5.1. a) siste ledd om a-BAA1 hører hjemme under bokstav b).
- 7.2. Rekkefølgekrav som gjelder for bebyggelse, anlegg og samferdselsanlegg skal være gjort før deling av tomter (delingstillatelse). Administrasjonen kan ikke gå med på en løsning der man deler tomter i faresoner uten at det foreligger tilstrekkelige vurderinger til grunn.

Oppsummering:

Det omarbeidete planmaterialet nå i stor grad i tråd med de føringer som kommunestyret har gitt i sine prinsipputtalelser og de vedtak som kommuneplanutvalget har fattet ved tidligere behandlinger av denne saken. Det gjenstår et par viktige punkter som administrasjonen mener bør endres før planen kan legges ut på høring. Dette er lagt frem under Rådmannens innstilling.

Det understrekes at administrasjonen siden forrige behandling i sak 3/19 har fokusert på å kontrollere at Rådmannens innstilling til endringer er innarbeidet. Av denne grunn er andre deler av planmaterialet ikke gjennomgått en nærmere vurdering selv om det er avdekket behov for justeringer av planforslaget. Administrasjonen har heller ikke fått tid til å sjekke opp VA-rammeplan innsendt den 18.11.19. Det legges derfor opp til en bredere kvalitetskontroll av planmaterialet mellom 1. og 2. gangs behandling. Men administrasjonen mener det er viktig å få planen ut på høring slik at justeringer av planen kan vurderes i forhold til innspill fra offentlige høringsinstanser og private parter.

Rådmannens innstilling:

Kommuneplanutvalget legger sender forslag til områderegeringsplan for Vestlia reiselivsområde, mottatt 19.11.19 til offentlig ettersyn med følgende endringer:

- Rekkefølgekrav: Planbestemmelsen rettes slik at kulvert Fv. 40 ved kulturkyrkja og kryssing av Ustedalsfjorden er sikret etablert før 50 % av enhetene er bygget.
- Plankrav: Det stilles plankrav for d-BFT-området.
- Det rettes opp i de forhold som er omtalt under mindre endringer av planbestemmelsen.

RETT UTSKRIFT

DATO 28.november.2019

NOTAT

Til SkiGeilo Utvikling AS

Fra Advokatfirmaet Thommessen AS

Dato 4. juni 2025

Ansvarlig advokat: Simon Ulleland

VURDERING AV REKKEFØLGEKRAV – OMRÅDEPLAN FOR VESTLIA REISELIVSOMRÅDE

1 INNLEDNING

Advokatfirmaet Thommessen AS er engasjert av SkiGeilo Utvikling AS for å gjøre en overordnet vurdering av gyldigheten av innslagstidspunktet for rekkefølgekravene i Hol kommunes områdeplan for Vestlia reiselivsområde, med plan-id 4181 ("**Områdeplanen**"). I Områdeplanen § 7.2, bokstav a), b), f), g), h), i), j), k), l), m), n) og o), er det stilt rekkefølgekrav om etablering av offentlig infrastruktur knyttet til vegnettet, vann og avløp i tillegg til grønn infrastruktur, som alle må være oppfylt før rammetillatelse/igangsettingstillatelse for nye enheter kan gis (samlet "**Rekkefølgekravene**").

Nedenfor følger først en kort redegjørelse for de rettslige utgangspunktene ved kommuners vedtakelse av rekkefølgekrav i punkt 2. Deretter vil gyldigheten av Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt vurderes i punkt 3, før vår oppsummering og konklusjon presenteres i punkt 4.

2 KORT OM RETTSLIGE UTGANGSPUNKTER

Grunnlaget for å vedta reguleringsbestemmelser følger av plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-7: Etter bestemmelsen "*kan*" kommuner bare i "*nødvendig utstrekning*" inkludere rekkefølgekrav i reguleringsplaner (§ 12-7 nr. 10). Når pbl. § 12-7 nr. 10 ses i sammenheng med bestemmelsene om innholdet i utbyggingsavtaler, kreves det også etter pbl. § 17-3 tredje ledd at tiltak er "*nødvendige for gjennomføringen av planvedtak*". I tillegg krever pbl. § 17-3 tredje ledd andre setning at tiltaket står "*i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang, samt kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen*".

Høyesterett har i HR-2021-953-A oppstilt hva som ligger i "*nødvendig utstrekning*" etter pbl. § 12-7 nr. 10 og dermed hvilket handlingsrom kommuner har. Rekkefølgekravet må dekke et reelt behov som enten utløses eller forsterkes av utbyggingen etter reguleringsplanen. Alternativt må rekkefølgekravet avhjelpe ulemper som utbyggingen fører til. Med andre ord må det være en årsakssammenheng mellom behovet for rekkefølgekravet og utbyggingen. Høyesterett formulerer kravet som at det må være en "*relevant og nær sammenheng*" mellom rekkefølgetiltaket og utbyggingsprosjektet. Følgelig er det krav om en relativt sterk tilknytning mellom rekkefølgetiltaket og utbyggingen, men kommunen har likevel en viss adgang til å vurdere området rundt reguleringsplanens planområde i sammenheng (såkalte sumvirkninger).

Når det gjelder formål som ikke kan begrunne rekkefølgekrav, er rene økonomiske hensyn og generelle behov og målsetninger i kommunen eksplisitt trukket frem av Høyesterett. I tillegg følger det av generelle

forvaltningsrettslige prinsipper, den såkalte myndighetsmisbrukslæren, at rekkefølgekrav ikke skal være vilkårlige, begrunnet i utenforliggende hensyn, uforholdsmessige eller basert på usaklig forskjellsbehandling.

Rekkefølgebestemmelser som går utenfor de nevnte rammene for kommunens handlingsrom, vil være ugyldige. Ugyldige rekkefølgekrav som er inngripende, byrdefulle og/eller basert på grove feil fra kommunen, vil kunne falle bort automatisk uten klagebehandling, slik at de ikke kan kreves gjennomført i påfølgende byggesaker. Dette gjelder ikke bare dersom rekkefølgetiltaket i seg selv er utenfor kommunens handlingsrom, men også dersom innslagstidspunktet strider med plan- og bygningslovgivningen – rammetillatelse/igangsettingstillatelse/brukstillatelse og antall enheter/utnyttelse.

3 REKKEFØLGEKRAVENES INNSLAGSTIDSPUNKT MANGLER EN PLANFAGLIG BEGRUNNELSE OG ER UGYLDIGE

Det er ikke tvilsomt at rekkefølgekrav om etablering av offentlig infrastruktur knyttet til vegnettet, vann og avløp, samt grønn infrastruktur, i utgangspunktet *kan* ha en "*relevant og nær sammenheng*" med utbyggingen etter Områdeplanen. Spørsmålet er imidlertid om tidspunktet for oppfyllelse av Rekkefølgekravene, ved rammetillatelse eller igangsettingstillatelse for første enhet, oppfyller kravet til nødvendighet etter pbl. § 12-7 nr. 10.

En gjennomgang av saksdokumentene i forbindelse med vedtakelsen av Områdeplanen i 2021, viser at det konkrete behovet for Rekkefølgekravene allerede ved rammetillatelse eller igangsettingstillatelse for første enhet ikke er vurdert nærmere.

Opphavet til Rekkefølgekravene synes å være konseptplan for Områdeplanen, vedtatt 24. november 2016 av kommuneplanutvalget, hvor de aktuelle rekkefølgetiltakene er listet opp og beskrevet som noe utbyggerne selv skal bekoste. I konseptplanen er Rekkefølgekravene begrunnet i "*overordnede politiske føringer*", blant annet ved kommuneplanutvalgets tidligere vedtak datert 28. mai 2015. I vedtaket er det stilt krav om faglige vurderinger av ulike temaer for det videre arbeidet med Områdeplanen og rekkefølgebestemmelser. Likevel er ikke det endelig vedtatte innslagstidspunktet, ved første rammetillatelse eller igangsettingstillatelse, forankret i en faglig utredning som vurderer Områdeplanens utløsning eller forsterking av behovet for rekkefølgetiltakene. Derimot er innslagstidspunktet ved første igangsettingstillatelse, ved kommuneplanutvalgets førstegangsbehandling av Områdeplanen den 12. september 2019, begrunnet med at et senere innslagstidspunkt vil skape presedens for andre som ønsker å utsette rekkefølgekrav. Vi bemerker at uttalelsen fra kommuneplanutvalget illustrerer at Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt er basert på en prinsipiell og generell politisk beslutning, og ikke en konkret planfaglig vurdering som plan- og bygningslovgivningen krever. Vi kan heller ikke se at rekkefølgekrav som er kommet inn eller justert på et senere tidspunkt i prosessen er basert på en planfaglig vurdering.

Siden det har gått flere år siden vurderingene og utredningene av rekkefølgekravene ble utført, har Hol kommune stilt krav om at det må gjennomføres mer detaljerte og oppdaterte utredninger av hvilket behov Områdeplanen utløser. Når det gjelder Rekkefølgekravene om rundkjøring på fylkesvei 40 og skibro over Bakkestølvegen, Områdeplanen § 7.2 bokstav a), b) og f), har Sivilingeniør Helge Hopen AS utarbeidet en oppdatert trafikkanalyse i mai 2025. I trafikkanalysen konkluderes det med at rundkjøringen ikke må være etablert før utbygging av 345 enheter etter Områdeplanen, mens skibroen ikke er nødvendig av hensyn til trafiksikkerhet. Trafikkanalysen er inkludert som vedlegg 1 til notatet.

Videre har Asplan Viak AS utarbeidet et notat datert 28. mars 2025, "VA-tiltak Geilo", hvor det konkrete behovet for Rekkefølgekravene om vann og avløp er vurdert, jf. Områdeplanen § 7.2 bokstav h), i), j) og k). I notatet konkluderes det med at behovet for rekkefølgetiltakene er og blir utløst/forsterket som følge av utbygging i hele Geilo, og ikke bare Områdeplanen på Vestlia. VA-notatet er inkludert i vedlegg 2 til notatet.

Den oppdaterte trafikkanalysen og VA-notatet illustrerer at Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt mangler en planfaglig forankring. Videre viser de oppdaterte utredningene at Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt allerede ved første rammetillatelse/igangsettingstillatelse er begrunnet i generelle behov og målsettinger i kommunen, som ifølge HR-2021-953-A ikke kan begrunne rekkefølgekrav.

Etter vår vurdering vil hensynet til å sikre offentlig og grønn infrastruktur først kreve at Rekkefølgekravene er ferdig opparbeidet når enheter tas i bruk – ved brukstillatelse eller ferdigattest. Før enheter tas i bruk, vil ikke belastningen på eksisterende infrastruktur berøres i nevneverdig grad, med unntak av anleggstrafikk. Videre er det naturlig å anta at Rekkefølgekravene ikke vil være nødvendige før et visst antall enheter tas i bruk innenfor planområdet, og ikke ved første enhet som vedtatt i Områdeplanen. Sammen med oppdaterte VA-notat og trafikkanalyse fra 2025, støttes dette opp av de faglige utredningene utarbeidet i forbindelse med Områdeplanen. Konseptplanen, fra 2016, viser at de grønne tiltakene utenfor planområdet er innspill til sti- og løypeplanen og vil være et fellesansvar for hele Geilo. De vedtatte utbyggermidlene (1%) var tenkt til denne utviklingen. Videre viser konsekvensutredning for nærmiljø og friluftsliv, fra 2019, at det verken er behov for etablering av skibro over Bakkestølvegen, kulvert ved Kulturkirken eller helårskrysning av Ustedalsfjorden før utbygging av 500 enheter (Områdeplanen § 7.2 bokstav f), m), n) og o)).

4 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Som redegjort for i punkt 3, mangler Rekkefølgekravenes innslagstidspunkt ved første rammetillatelse/igangsettingstillatelse en planfaglig forankring. Rekkefølgekravene er dermed ugyldige.

De ugyldige Rekkefølgekravene er inngripende og byrdefulle tiltak for Ski Geilo Utvikling AS, og kan derfor ikke kreves oppfylt av kommunen allerede ved rammetillatelse eller igangsettingstillatelse for de første enhetene i Områdeplanen. Søknad om rammetillatelse eller igangsettingstillatelse for de første enhetene er dermed ikke avhengig av dispensasjon fra Rekkefølgekravene.

Så fremt tiltak etter Områdeplanen oppfyller andre krav i Områdeplanen og plan- og bygningslovgivningen, har tiltakshaver krav på byggetillatelse, jf. pbl. § 21-4 første ledd.

NOTAT

Til: Hol kommune v/Kamilla Holberg Mjøsund
Fra: Advokatfirmaet Føyen AS v/advokat Kine Bjørnerud Bergan
Ansvarlig advokat: Kine Bjørnerud Bergan
Dato: 12. mars 2025
Vår ref.: 517279

REKKEFØLGEKRAV OM RUNDKJØRING – VESTLIA REISELIVSOMRÅDE

1. INNLEDNING

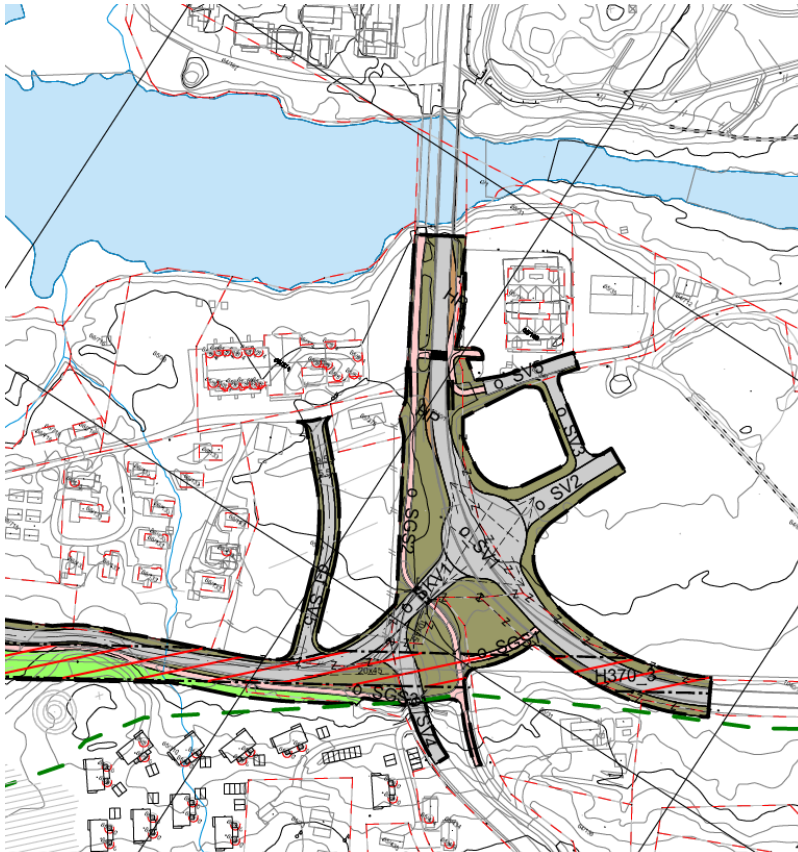
Hol kommune har bedt Advokatfirmaet Føyen AS (**Føyen**) om en juridisk vurdering av grunnlaget for å opprettholde rekkefølgekravet om rundkjøring i Områdereguleringsplan for Vestlia Reiselivsområde, planID 3044_4181, vedtatt 2. september 2021 punkt 7.2 b) (**Områdeplanen** og **Rekkefølgekravet**). Spørsmålet om rekkefølgekravets gyldighet har dukket opp i forbindelse med planinitiativ fra SkiGeilo AS, som blant annet inneholder forslag om å vurdere rekkefølgekravets innslagspunkt.

2. KORT OM SAKENS BAKGRUNN

Rekkefølgekravet i den gjeldende Områdeplanen lyder som følger:

«Før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis for nye enheter innenfor planområdet skal rundkjøring på Fv. 40, samt utbedring av kryss Bakkestølvengen/Stølsvegen, inkludert tilhørende gang og sykkelvei og busslommer ved fv. 40 være ferdig opparbeidet. Tekniske tegninger (plan og profil) må være godkjent av Viken fylkeskommune. Detalj- og byggeplan utarbeidet i samsvar med Statens vegvesens håndbøker og gjeldende regelverk skal godkjennes av Hol kommune. Sammen med byggesøknad skal det leveres dokumentasjon for å ivareta støyforhold for berørt bebyggelse i tråd med retningslinje T1442 og støyrapport utarbeidet av Asplan Viak, datert 22.12.2020.»

Rekkefølgekravet gjelder blant annet etablering av rundkjøring lengst øst i planområdet, se Figur 1. Utformingen av Rekkefølgekravet innebærer at etablering av rundkjøring på fv. 40 og utbedring av kryss Bakkestølvegen/Stølsvegen, inkludert gang og sykkelveg og busslommer, må være ferdig opparbeidet før rammetillatelse/igangsettingstillatelse kan gis. Rekkefølgekravet, slik det er utformet i dag, må altså innfris innen første byggetillatelse i planområdet gis.



Figur 1: Rundkjøringen

SkiGeilo Utvikling AS (**Planfremmer**) fremmet planinitiativ 26. februar 2024, revidert 4. juni 2024. Kommuneplanutvalget behandlet planinitiativet i møte 28. august 2024, sak PS27/24. Planfremmer ba om at deler av initiativet ble forelagt kommunestyret. Kommunestyret behandlet planinitiativet 26. september 2024, sak PS125/24.

Et nytt planinitiativ ble fremmet 14. januar 2025 (**Planinitiativet**). I Planinitiativet bes det om en ny vurdering av innslagspunktet for Rekkefølgekravet. For ordens skyld presiseres at vår vurdering knytter seg til forslaget i Planinitiativet.

I begrunnelsen for forslag om endret innslagspunkt for rundkjøringen har Planfremmer vist til blant annet følgende:

- Trafikkanalyse for Områdeplanen konkluderer med at innslagspunktet for etablering av nytt kryss (rundkjøring) med tilstrekkelig kapasitet for trafikkavviklingen er når ca. 450 nye enheter er utbygd.
- Fylkeskommunen (veieier) har bekreftet at de vil godta innslagspunkt på 450.
- Administrasjonen har tidligere vurdert at endring til opparbeidelse av rundkjøringen før 450 enheter kan vurderes under forutsetning av at det legges frem forslag til trinnvis utbygging.
- Dagens trafikale utfordringer mellom Vestlia og Geilo sentrum er ikke knyttet til krysset Fv40/Stølsvegen, men til rundkjøringen på Rv7. Utfordringene i krysset Fv40/Stølsvegen vil komme frem i tid, med blant annet utviklingen i Vestlia Reiselivsområde.
- Det er egne gang- og sykkelveger i kryssområdet, og planskilte kyssinger under de kommunale veiene.

3. DET RETTSLIGE UTGANGSPUNKTET

Det følger av plan- og bygningsloven (pbl.) § 12-7 nr. 10 at kommunen «i nødvendig utstrekning» kan vedta rekkefølgekrav for gjennomføring av tiltak i reguleringsplan. Det er først dersom vilkåret «nødvendig utstrekning» er oppfylt, at kommunen «kan» vurdere om rekkefølgekravet skal inkluderes i reguleringsplanen. Nødvendighetskravet innebærer at det bare kan treffes vedtak om rekkefølgekrav dersom det er nødvendig å utsette utbyggingen til rekkefølgetiltaket er etablert. Rekkefølgekrav som ikke oppfyller nødvendighetskravet, er ugyldige.

Når man ser pbl. § 12-7 nr. 10 i sammenheng med bestemmelsene om innholdet i utbyggingsavtaler, kreves det også etter pbl. § 17-3 tredje ledd at utbyggingsavtalen gjelder tiltak som er «nødvendige for gjennomføringen av planvedtak». I tillegg må tiltaket stå «i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen», jf. pbl. § 17-3 tredje ledd andre setning, (forholdsmessighetskravet). I praksis kan det tenkes tilfeller hvor da et nødvendig rekkefølgekrav ikke kan kreves oppfylt fordi det ikke vil være forholdsmessig.

Høyesterett har i dom av 4. mai 2021, HR-2021-953-A, uttalt seg om innholdet i nødvendighetskravet etter pbl. § 12-7 nr. 10. Saken gjaldt et rekkefølgekrav om turvei i Oslo kommune, som Høyesterett konkluderte med at ikke oppfylt vilkåret om nødvendighet. Fra dommen siteres følgende vedrørende forståelsen av pbl. § 12-7 nr. 10:

«Kommunen kan bare oppstille rekkefølgebestemmelser for å dekke reelle behov som utløses eller forsterkes av utbyggingen, eller for å avhjelpe ulemper denne fører til. I dette ligger at det må være en slik relevant og nær sammenheng mellom tiltaket og utbyggingsprosjektet at det er berettiget å kreve at utbyggingen gjennomføres i en bestemt rekkefølge. Det er ikke i seg selv tilstrekkelig at infrastrukturtiltaket anses formålstjenlig eller ønskelig hvis tiltaket ikke står i en slik sammenheng med det nye prosjektet. Rent fiskale hensyn kan ikke begrunne vedtak etter § 12-7 nr. 10.

Dette innebærer ikke at det enkelte utbyggingsprosjektet må vurderes isolert. Det må tvert om ses i sammenheng med eksisterende bebyggelse og infrastruktur i området, og det avgjørende er hvilke tiltak som samlet sett er nødvendige i nærmiljøet hvis utbyggingen gjennomføres. De såkalte «sumvirkningene» kan med andre ord tas i betraktning, slik at helheten ivaretas. Rekkefølgebestemmelser kan også gjelde tiltak utenfor selve planområdet.» (vår understreking)

I den konkrete vurderingen legger Høyesterett til grunn at myndighetene hadde anlagt en for vid tilnærming til nødvendighetskravet, ved at det ble lagt for stor vekt på «generelle behov og målsettinger» i vurderingen. Det var derfor ikke nødvendig saklig sammenheng mellom rekkefølgekravet om turvei og utbyggingsprosjektet, og vedtaket ble derfor kjent ugyldig.

Kommunen må følgelig skille mellom rekkefølgekrav som er nødvendige, og rekkefølgekrav som dekker generelle behov og mål. Krav om opparbeidelse av tiltak må være planfaglig begrunnet, jf. blant annet NOU 2003:24 side 171.

4. REKKEFØLGEKRAVET ER IKKE GYLDIG

Det er ikke tvilsomt at rekkefølgekrav til etablering av rundkjøring som et utgangspunkt kan ha tilstrekkelig relevant og nær sammenheng med en utbygging i området. Spørsmålet er om nødvendighetskravet er oppfylt slik Rekkefølgekravet er utformet i dag, eller om Rekkefølgekravet må endres for å være gyldig.

Rekkefølgekravet er omtalt i planbeskrivelsen til Reguleringsplanen. Det er ikke fremlagt planfaglige vurderinger som tilsier at det er nødvendig å etablere rundkjøring allerede fra utbygging av første boenhet. Rekkefølgekravet om etablering av nytt vegkryss med rundkjøring på fv. 40, har likevel innslagspunkt allerede ved første rammetillatelse eller igangsettingstillatelse.

Vurderingen av sammenhengen mellom rekkefølgekrav og utbygging, og hvor strenge rekkefølgekrav som er nødvendig, kan i prinsippet bero på en sammensatt vurdering dersom ulike faglige vurderinger trekker i forskjellige retninger. I disse tilfellene må kommunen gjøre en avveining av hvilke hensyn som veier tyngst. I denne saken foreligger det imidlertid, etter det vi er kjent med, kun trafikkfaglig grunnlag som trekker i én retning. Det synes ikke å være trafikkfaglige vurderinger som legger til grunn noe annet enn Trafikkanalyse – kryssløsning Fv. 40, av Sivilingeniør Helge Hopen AS, datert 24. oktober 2018 (**Trafikkanalysen**).

Trafikkanalysen konkluderer med at dagens kryss Fv. 40/Stølsvegen har tilstrekkelig kapasitet til å avvike opp mot 50 % av den utbyggingen som planen gir rom for (900 enheter), jf. punkt 6 Konklusjoner. I tillegg trekkes det frem at utfordringene med trafikkavvikling ligger utenfor selve planområdet, i kryssområdet Rv. 7/Geilo sentrum.

I mangel av trafikkfaglige vurderinger som viser at det er nødvendig med opparbeidelse av rundkjøring fra første boenhet, gir Trafikkanalysen det eneste grunnlaget for en planfaglig vurdering av innslagspunktet for Rekkefølgekravet. Når det i tillegg er slik at fylkeskommunen

(som veieier) vil akseptere at opparbeidelsen først skjer ved ca. 450 enheter, er det vanskelig å se at opparbeidelse ved første enhet vil være «nødvendig», jf. pbl. § 12-7 nr. 10. Det bemerkes at vår oppfatning av fylkeskommunens aksept baserer seg på blant annet referat fra møte mellom Viken fylkeskommune og Planfremmer datert 6. desember 2022, samt e-postkorrespondanse mellom kommunen og fylkeskommunen juni 2023. Av fylkeskommunens e-post fremkommer det at fylkeskommunen kan akseptere at innslagspunktet for bygging av rundkjøringen kan endres til 451 enheter på følgende vilkår:

«Det må foreligge en byggeplan som er godkjent av Viken fylkeskommune/Buskerud fylkeskommune og det må være inngått en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen før det blir gitt igangsettingstillatelse til første enhet.»

5. KONKLUSJON OG ANBEFALING

Basert på ovennevnte er det ikke hjemmel i pbl. § 12-7 nr. 10 for å vedta et rekkefølgekrav om opparbeidelse av rundkjøring før 450 enheter.

Det er vår anbefaling at kommunen, i tråd med Planinitiativet, revurderer innslagspunktet i Rekkefølgekravet. Dette bør skje på bakgrunn av trafikkfaglige vurderinger.

Advokatfirmaet Føyen AS

Kine Bjørnerud Bergan

Advokat

Kine.bergan@foyen.no



ERKLÆRING OM OPPFYLLELSE AV INFRASTRUKTURBIDRAG OMRÅDEPLAN VESTLIA REISELIVSOMRÅDE

Geilo Holding AS, org.nr. 988 659 320 ("**Geilo Holding**"), med datterselskaper skal utvikle eiendommer innenfor store deler av Områdeplan for Vestlia reiselivsområde med plan-ID 4181 i Hol kommune, vedtatt 2. september 2021, med senere detaljreguleringer (samlet "**Områdeplanen**"). Områdeplanen § 7.2 omfatter rekkefølgekrav om etablering av grønn infrastruktur og offentlig infrastruktur knyttet til veinett, vann og avløp, som alt må være etablert før rammetillatelse/igangsettingstillatelse til første enhet innenfor Områdeplanen (samlet "**Rekkefølgekravene**").

Rekkefølgekravene i Områdeplanen innebærer at Områdeplanen ikke er gjennomførbar. Videre er samtlige av Rekkefølgekravene i Områdeplanen etter Geilo Holdings syn ugyldige. På denne bakgrunn pågår det et arbeid med å revidere Områdeplanen og Rekkefølgekravene. I parallell med dette føres det forhandlinger mellom blant annet Geilo Holding og Hol kommune om inngåelse av utbyggingsavtale for den reviderte Områdeplanen.

Bakgrunnen for denne erklæringen er at prosessene rundt revidering av Områdeplanen og inngåelse av utbyggingsavtale er tidkrevende, og at Geilo Holding ønsker å igangsette bygging av enheter innenfor Områdeplanen også før planrevisjonen og utbyggingsavtalen er vedtatt. I den forbindelse ønsker Geilo Holding å avgi en erklæring overfor Hol kommune for å gi trygghet for at Geilo Holding, uavhengig av om enheter bygges ut før eller etter planrevisjonen/inngåelse av utbyggingsavtale, vil bidra med sin forholdsmessige andel av anleggsbidrag til opparbeidelse av gyldige Rekkefølgekrav.

Erklæringen er basert på det grunnleggende premiss at en fremtidig utbyggingsavtale mellom Geilo Holding og Hol kommune vil fastsette et prinsipp om forholdsmessig økonomisk anleggsbidrag per enhet innen Områdeplanen for å finansiere gjennomføring av Rekkefølgekravene. Slikt bidrag kan ytes enten ved direkte kontantbetaling eller ved oppfyllelse av konkrete realytelser (for eksempel utførelse av anleggsarbeider eller levering av infrastruktur).

Geilo Holding erklærer herved følgende overfor Hol kommune:

- (i) For enheter som er igangsatt eller ferdigstilt før den reviderte Områdeplanen er endelig vedtatt og/eller før inngåelse av utbyggingsavtale mellom Geilo Holding og Hol kommune, forplikter Geilo Holding seg herved til å betale sin forholdsmessige andel av det anleggsbidrag som måtte bli avtalt i en senere utbyggingsavtale mellom Geilo Holding og Hol kommune for gjennomføring av Rekkefølgekravene, også for slike enheter, selv om krav om slikt bidrag overfor disse enhetene ellers ikke ville kunne gjøres gjeldende uten denne erklæringen.
- (ii) Med hensyn til enheter som er igangsatt på vedtakstidspunktet for utbyggingsavtalen, forfaller Geilo Holdings forholdsmessige anleggsbidrag til betaling 10 virkedager etter vedtakelsen av utbyggingsavtalen. For øvrige enheter vil forfallstidspunkt følge av utbyggingsavtalen.



- (iii) Denne erklæringen er ugjenkallelig og ubetinget. Erklæringen kan ikke tilbakekalles, endres eller begrenses av Geilo Holding uten skriftlig forhåndssamtykke fra Hol kommune. Erklæringen er bindende for Geilo Holding, dets rettsetterfølgere og eventuelle rettighetshavere
- (iv) Dersom Geilo Holding misligholder noen av sine forpliktelser etter denne erklæringen, herunder unnløtelse av å betale hele eller deler av Infrastrukturbidraget, kan Hol kommune kreve at Geilo Holding umiddelbart betaler det forfalte beløp. Hol kommune skal sende en skriftlig betalingsoppfordring til Geilo Holding, og Geilo Holding gis en frist på 14 dager fra mottak av slik oppfordring til å etterkomme kravet.

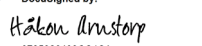
Geilo, 30. september 2025

Geilo Holding AS

Signed by:

E5557F1F0A5748C...

Arne Pålgaardhaugen

DocuSigned by:

6725326499CC4CA...

Håkon Arnstorp

Certificate Of Completion

Envelope Id: 931175D4-40DC-4A7F-BB04-7AC9A5E73054		Status: Completed
Subject: Complete with Docusign: Erkl�ring om oppfyllelse av infrastrukturbidrag Geilo Holding AS		
Source Envelope:		
Document Pages: 2	Signatures: 2	Envelope Originator:
Certificate Pages: 5	Initials: 0	Brage Heide
AutoNav: Enabled		Rusel�kkveien 38
Envelopeld Stamping: Enabled		Oslo, Oslo 0251
Time Zone: (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna		bra@thommessen.no
		IP Address: 81.175.32.90

Record Tracking

Status: Original	Holder: Brage Heide	Location: DocuSign
30 September 2025 11:59	bra@thommessen.no	

Signer Events

Arne P lgardhaugen
arne@skigeilo.no
Security Level: Email, Account Authentication (None)

Signature

Signed by:

E5557F1F0A5746C...

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address: 84.210.157.208

Timestamp

Sent: 30 September 2025 | 12:15
Viewed: 30 September 2025 | 13:51
Signed: 30 September 2025 | 13:53

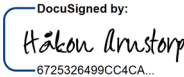
Authentication Details

Identity Verification Details:
Workflow ID: e8923ad3-b31b-42c1-bc09-4e4a0502bd52
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Norway
Transaction Unique ID: f07b5ef6-e49a-5d32-aa72-6497b5bdcd13
Country or Region of ID: NO
Result: Passed
Performed: 30 September 2025 | 13:51

Electronic Record and Signature Disclosure:

Accepted: 30 September 2025 | 13:51
ID: bef0cc0f-e4ba-45dd-b238-e5fc5bf0cbb6

Håkon Arnstorp
hakon.arnstorp@fredensborgfritid.no
Security Level: Email, Account Authentication (None)

DocuSigned by:

6725326499CC4CA...

Signature Adoption: Pre-selected Style
Using IP Address:
2a02:2121:609:1993:b1eb:60b7:ae24:aa1d
Signed using mobile

Sent: 30 September 2025 | 12:15
Resent: 30 September 2025 | 13:43
Viewed: 30 September 2025 | 13:50
Signed: 30 September 2025 | 13:50

Authentication Details

Identity Verification Details:
Workflow ID: e8923ad3-b31b-42c1-bc09-4e4a0502bd52
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Norway
Transaction Unique ID: 0d62b235-6db7-56c5-a7d7-a6247312eee7
Country or Region of ID: NO
Result: Failed - incorrect signer name
Performed: 30 September 2025 | 13:32

Signer Events	Signature	Timestamp
---------------	-----------	-----------

Identity Verification Details:
Workflow ID: e8923ad3-b31b-42c1-bc09-4e4a0502bd52
Workflow Name: DocuSign ID Verification
Workflow Description: The signer will need to identify themselves with a valid government ID.
Identification Method: Electronic ID
Type of Electronic ID: BankID Norway
Transaction Unique ID: e7068cdd-d78f-54dc-a883-ca1c3475728d
Country or Region of ID: NO
Result: Passed
Performed: 30 September 2025 | 13:50

Electronic Record and Signature Disclosure:
Accepted: 30 September 2025 | 13:50
ID: ab369f1d-260d-4e7a-8466-b0ee5ae4241e

In Person Signer Events	Signature	Timestamp
-------------------------	-----------	-----------

Editor Delivery Events	Status	Timestamp
------------------------	--------	-----------

Agent Delivery Events	Status	Timestamp
-----------------------	--------	-----------

Intermediary Delivery Events	Status	Timestamp
------------------------------	--------	-----------

Certified Delivery Events	Status	Timestamp
---------------------------	--------	-----------

Carbon Copy Events	Status	Timestamp
--------------------	--------	-----------

Witness Events	Signature	Timestamp
----------------	-----------	-----------

Notary Events	Signature	Timestamp
---------------	-----------	-----------

Envelope Summary Events	Status	Timestamps
-------------------------	--------	------------

Envelope Sent	Hashed/Encrypted	30 September 2025 12:15
Envelope Updated	Security Checked	30 September 2025 13:43
Certified Delivered	Security Checked	30 September 2025 13:50
Signing Complete	Security Checked	30 September 2025 13:50
Completed	Security Checked	30 September 2025 13:53

Payment Events	Status	Timestamps
----------------	--------	------------

Electronic Record and Signature Disclosure
--

ELECTRONIC RECORD AND SIGNATURE DISCLOSURE

From time to time, Advokatfirmaet Thommessen AS (we, us or Company) may be required by law to provide to you certain written notices or disclosures. Described below are the terms and conditions for providing to you such notices and disclosures electronically through the DocuSign system. Please read the information below carefully and thoroughly, and if you can access this information electronically to your satisfaction and agree to this Electronic Record and Signature Disclosure (ERSD), please confirm your agreement by selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

Getting paper copies

At any time, you may request from us a paper copy of any record provided or made available electronically to you by us. You will have the ability to download and print documents we send to you through the DocuSign system during and immediately after the signing session and, if you elect to create a DocuSign account, you may access the documents for a limited period of time (usually 30 days) after such documents are first sent to you. After such time, if you wish for us to send you paper copies of any such documents from our office to you, you will be charged a \$0.00 per-page fee. You may request delivery of such paper copies from us by following the procedure described below.

Withdrawing your consent

If you decide to receive notices and disclosures from us electronically, you may at any time change your mind and tell us that thereafter you want to receive required notices and disclosures only in paper format. How you must inform us of your decision to receive future notices and disclosure in paper format and withdraw your consent to receive notices and disclosures electronically is described below.

Consequences of changing your mind

If you elect to receive required notices and disclosures only in paper format, it will slow the speed at which we can complete certain steps in transactions with you and delivering services to you because we will need first to send the required notices or disclosures to you in paper format, and then wait until we receive back from you your acknowledgment of your receipt of such paper notices or disclosures. Further, you will no longer be able to use the DocuSign system to receive required notices and consents electronically from us or to sign electronically documents from us.

All notices and disclosures will be sent to you electronically

Unless you tell us otherwise in accordance with the procedures described herein, we will provide electronically to you through the DocuSign system all required notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you during the course of our relationship with you. To reduce the chance of you inadvertently not receiving any notice or disclosure, we prefer to provide all of the required notices and disclosures to you by the same method and to the same address that you have given us. Thus, you can receive all the disclosures and notices electronically or in paper format through the paper mail delivery system. If you do not agree with this process, please let us know as described below. Please also see the paragraph immediately above that describes the consequences of your electing not to receive delivery of the notices and disclosures electronically from us.

How to contact Advokatfirmaet Thommessen AS:

You may contact us to let us know of your changes as to how we may contact you electronically, to request paper copies of certain information from us, and to withdraw your prior consent to receive notices and disclosures electronically as follows:

To contact us by email send messages to: saa@thommessen.no

To advise Advokatfirmaet Thommessen AS of your new email address

To let us know of a change in your email address where we should send notices and disclosures electronically to you, you must send an email message to us at saa@thommessen.no and in the body of such request you must state: your previous email address, your new email address. We do not require any other information from you to change your email address.

If you created a DocuSign account, you may update it with your new email address through your account preferences.

To request paper copies from Advokatfirmaet Thommessen AS

To request delivery from us of paper copies of the notices and disclosures previously provided by us to you electronically, you must send us an email to saa@thommessen.no and in the body of such request you must state your email address, full name, mailing address, and telephone number. We will bill you for any fees at that time, if any.

To withdraw your consent with Advokatfirmaet Thommessen AS

To inform us that you no longer wish to receive future notices and disclosures in electronic format you may:

- i. decline to sign a document from within your signing session, and on the subsequent page, select the check-box indicating you wish to withdraw your consent, or you may;
- ii. send us an email to saa@thommessen.no and in the body of such request you must state your email, full name, mailing address, and telephone number. We do not need any other information from you to withdraw consent.. The consequences of your withdrawing consent for online documents will be that transactions may take a longer time to process..

Required hardware and software

The minimum system requirements for using the DocuSign system may change over time. The current system requirements are found here: <https://support.docusign.com/guides/signer-guide-signing-system-requirements>.

Acknowledging your access and consent to receive and sign documents electronically

To confirm to us that you can access this information electronically, which will be similar to other electronic notices and disclosures that we will provide to you, please confirm that you have read this ERSD, and (i) that you are able to print on paper or electronically save this ERSD for your future reference and access; or (ii) that you are able to email this ERSD to an email address where you will be able to print on paper or save it for your future reference and access. Further, if you consent to receiving notices and disclosures exclusively in electronic format as described herein, then select the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

By selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures', you confirm that:

- You can access and read this Electronic Record and Signature Disclosure; and
- You can print on paper this Electronic Record and Signature Disclosure, or save or send this Electronic Record and Disclosure to a location where you can print it, for future reference and access; and
- Until or unless you notify Advokatfirmaet Thommessen AS as described above, you consent to receive exclusively through electronic means all notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you by Advokatfirmaet Thommessen AS during the course of your relationship with Advokatfirmaet Thommessen AS.