

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

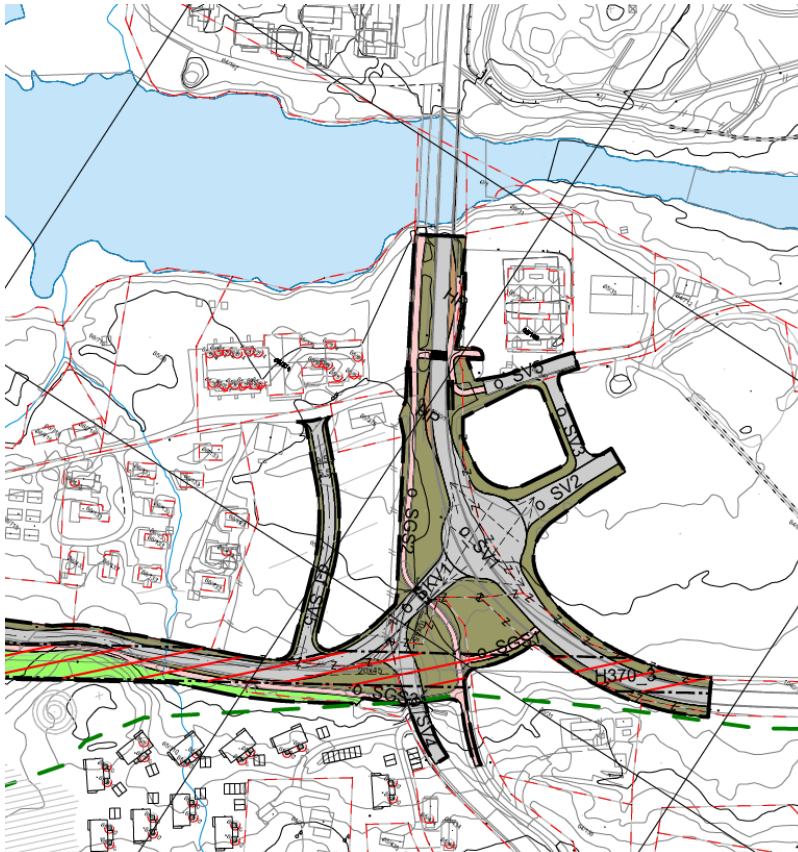
Hol kommune har bedt Advokatfirmaet Føyen AS (**Føyen**) om en juridisk vurdering av grunnlaget for å opprettholde rekkefølgekravet om rundkjøring i Områdereguleringsplan for Vestlia Reiselivsområde, planID 3044_4181, vedtatt 2. september 2021 punkt 7.2 b) (**Områdeplanen** og **Rekkefølgekravet**). 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