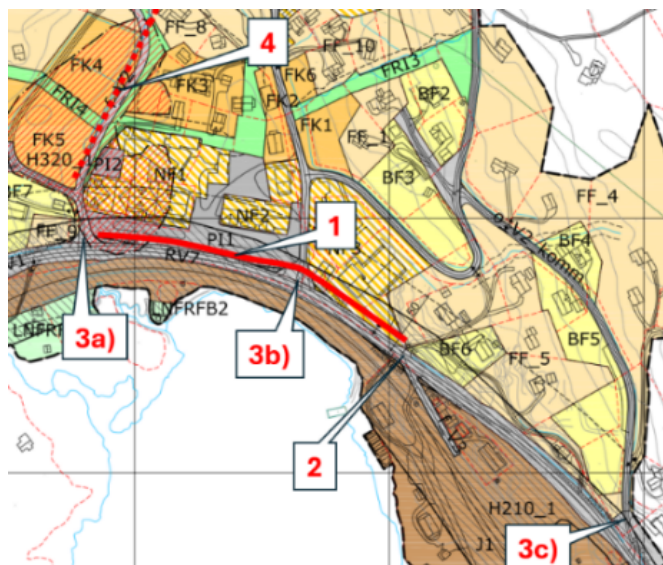


Rådmannens vurdering av rekkefølgekrav etter 1. gangs behandling i 2021



Områdeplan utklipp

1) Ensidig fortau langs riksveg (rv.7) fra Osestølvegen til stasjonsområdet, og gatebelysning

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, skal ensidig fortau langs riksveg (rv.7) fra Osestølvegen til stasjonsområdet, samt gatebelysning, være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak innenfor FK4 og FK5. Kommunen har erfart (bl.a. sentralt på Geilo) at veimyndighetene ønsker å redusere antall utkjørsler mot riks- og fylkesveger for å redusere konflikter med myke trafikanter. Rådmannen vurderer derfor at et sammenhengende gangfelt gjennom sentrum er ønskelig fra et trafiksikkerhetsperspektiv, og at dette var intensjonen med områderegulering med sikring av kun kryss med Osestølvegen og Nysestølvegen.

Planfremmers foreløpige veitegning, oversendt til SVV i februar 2024, viser et sammenhengende gangfelt, mens dette fremgår ikke av SVVs skisse datert 20.06.24. Dvs. SVV vil tilrettelegge for en utkjørsel/kryss i midten (til busser), mellom Osestølvegen og Nysestølvegen. Samtidig anerkjenner SVVs sine 'forslag og ønsker til utbedring for sentrumet' (20.06.24) behovet for en ny kollektivholdeplass. Etablering av fortauet fra Osestølvegen helt frem til stasjonsområdet vil nødvendigvis inkludere Nysestølvegen kryss samt gangfelt/kryssing nord for jernbanestasjonen. Basert på sakshistorikken, vil rådmannen nå påstå at en helhetlig løsning innebærer også en ny kollektivholdeplass.

Konklusjon

Slik administrasjonen vurderer senere uttalelser og signaler fra SVV, er det ønskelig at veimyndighetene ser på en helhetlig løsning. Spørsmålet er da om etablering av ensidig fortau fra Osestølvegen til stasjonen, inkludert krysset ved Nysestølvegen og fortau/kryss nord for jernbanestasjonen, kan vurderes som et nødvendig, forholdsmessig og relevant tiltak til en utbygging på Karivollen. Som også nevnt, har skissen og epost fra SVV datert 20.06.24 skapt uklarhet for kommunen som planmyndighet, særlig med hensyn til rollefordeling og ansvar for gjennomføring av de tiltakene områdeplanen forutsetter.

Det stemmer, slik SVV viser til i brev 09.12.22, at utbyggingen på Karivollen vil utgjøre en vesentlig del av utbyggingene innenfor områdereguleringsplan. Rådmannen kan imidlertid ikke se at etablering av ensidig fortau fra Ostestølvegen til stasjonen, inkludert krysset ved Nysestølvegen samt fortau og kryss nord for jernbanestasjonen, er et nødvendig, forholdsmessig og relevant tiltak knyttet til en utbygging på Karivollen. Rådmannen har derfor anbefalt å ta rekkefølgekravet angående fortauet ut jf. sin innstilling, men vil beholde krysset ved Osestølvegen som et rekkefølgekrav. Det vises da til vurdering av rekkefølgekrav '3a)'.

2) Trygg kryssing av myke trafikanter på nordsiden av rv.7 og over til jernbanestasjonen

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, må trygg kryssing av myke trafikanter på nordsiden av Rv7 og over til jernbanestasjonen også være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak innenfor FK4 og FK5. Planfremmer ifm. planarbeidet for tiltak langs riksvegen har foreslått å regulere dette tiltaket, men det er ikke skissert av SVV.

Rådmannen viser også til at Bane NOR har per i dag ikke vurdert trygg kryssing av myke trafikanter på nordsiden av rv.7 og over til jernbanestasjonen som nødvendig. Det vises i den sammenheng til separat byggesøknad fra Bane NOR om etablering av 30 parkeringsplasser ved Ustaoset stasjon, hvor Bane NOR argumenterer for at økt biltrafikk ikke utløser behov for utvidelse eller forbedring av kryssområdet ved stasjonen. SVV uttaler i brev til kommunen datert 25.11.2024: «Tiltaket medfører ikke trafikkøkning som utløser behov for utbedring av avkjørsel fra riksveg 7. Vi kan ikke se at hensynet til arealbehov ved utbedring av riksveg 7 er avgjørende her.»

Konklusjon

Dersom både SVV og Bane NOR vurderer i 2024 at et tiltak som medfører økt biltrafikk, med flere fotgjengere som krysser rv. 7 ved jernbanestasjonen, ikke utløser behov for en tryggere kryssing, er det vanskelig for rådmannen å konkludere med at en utbygging av Karivollen skulle utløse et slikt behov. En utbygging av Karivollen baserer seg nemlig på bruk av private biler, og med direkte tilgang fra Osestølvegen kryss (ca. 300 m i vest).

Slik administrasjonen vurderer senere uttalelser og signaler fra SVV, er det ikke nødvendig at trygg kryssing av myke trafikanter på nordsiden av rv.7 og over til jernbanestasjonen er etablert før utbygging på Karivollen kan igangsettes. Rådmannen konkluderer også ved at kommunen bør ikke vurdere etablering av trygg kryssing over rv.7 i isolasjon fra rekkefølgekrav pkt. '3b)' angående Nysestølvegen kryss. Dvs. fotgjenger vil både gå mot kryssområdet fra stasjonen og gå fra kryssområdet på veien til stasjonen. Det vises da til rådmannens vurdering av '3b)' under. Rådmannen har derfor anbefalt å ta rekkefølgekravet angående etablering av en trygg kryssing ut, jf. sin innstilling.

3) Tre kryssområder/adkomster fra rv.7: Osestølvegen, Nysestølvegen, og Ustevegen

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, må 3 kryssområder/adkomster fra Rv7 i sentrum være opparbeidet før det kan gis igangsettingstillatelse for fritidsboligbebyggelse innenfor FK4 og FK5.

Osestølvegen (3a):

Rådmannen vurderte i 2021 at det ikke var nødvendig å regulere krysset på nytt, siden det allerede er regulert i områdeplanen. Planfremmer argumentert i 2021 at kryssområdet var tatt med i detaljreguleringsplanen for å se på helhet, og fordi den er nødvendig for gjennomføring av planen. Basert på senere uttalelser og merknader fra overordnede vegmyndigheter, samt sakshistorikken, har rådmannen endret syn.

Det stemmer, som SVV har tidligere uttalt, at utbygging av Karivollen vil utgjør en vesentlig del av utbyggingene innenfor områdereguleringsplan for Ustaoset, og opp til 185 parkeringsplasser under bakken vil bety et vesentlig antall biler gjennom krysset ved Osestølvegen på de større inn/utfarts dagene. Trafikkmengde generert av en utbygging kommer i tillegg til eksisterende bruk av krysset, dvs. biler som kjører forbi gnbr. 52/47 (vest siden av bygningen). På det større innfartsdagene, er det hensiktsmessig at man formalisere plass for biler å vente samtidig som området brukes som parkering. I tillegg, må man sikre tilfredsstillende adkomst til naboeiendom gnbr. 52/40, dvs. for å unngå at adkomst er blokkert med ventende biler.

Jf. Pbl. §12-5 må arealformål sikret i et reguleringsplankart, i nødvendig utstrekning, angi områder for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Rådmannen vurderer at Osestølvegen kryssområdet er nødvendig til utbygging av Karivollen fordi påkrevd permanent flomsikring vil redusere veibredden forbi gnbr. 52/47 (vest siden av bygningen). Veibredden reduseres fra omtrent 10 meter i dag til regulert bredden på 5 meter (ifølge plankart datert 25.11.24). Rådmannen vurderer derfor at det er nødvendig å regulere/formalisere areal sør for planområdet, dvs. i kryssområdet.

Konklusjon

Rådmannen konkluderer med at etablering av kryssområdet har en saklig sammenheng med utbyggingen på Karivollen, og at dette er et nødvendig, forholdsmessig og relevant tiltak som må sikres juridisk gjennom et rekkefølgekrav. Det er derfor viktig at kommunen sikrer tilstrekkelig areal som en del av en evt. vedtatt plan, jf. Pbl. §12-5, selv om de tekniske detaljene avklares gjennom senere godkjenning hos SVV. Det er samtidig vanskelig for rådmannen å se at dette tiltaket må nødvendigvis være etablert før igangsettingstillatelse kan gis, men må i så fall være etablert før brukstillatelse kan gis for tiltak (dvs. inkludert parkering under bakken med 185 plasser).

Det er da omforent med planfremmer at krysset skal være etablert før det gis brukstillatelse til parkeringshus under bakken eller nye fritidsboliger innenfor planområdet. Rådmannen konkluderer ved at det er nødvendig at etablering av Osestølvegen kryssområdet sikres som et rekkefølgekrav til utbygging på Karivollen, selv om innslagspunkt foreslås justert jf. innstilling i denne saken. Rådmannen konkluderer også ved at kommunen kan vurdere etablering av Osestølvegen krysset i isolasjon fra andre rekkefølgekrav langs rv.7.

Nysestølvegen (3b):

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, må Nysestølvegen kryssområdet være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak innenfor FK4 og

FK5. Rådmannen vurderer at etablering av kryssområdet bør bidra til økt trafikksikkerhet. Skisse fra SVV datert 20.06.24 viser planlagt kryssing på ca. 12 m uten trafikkøy og uten inntrekning av gangfelt, mens foreløpig veitegning fra planfremmer datert 15.01.24 viser en trafikkøy samt at planlagt gangfelt er trukket tilbake. Rådmannen viser også til den nye vurderingen av både ensidig fortau gjennom sentrumet ('1') og trygg kryssing av myke trafikanter på nordsiden av rv.7 og over til jernbanestasjonen ('2').

Å gjøre dagens fortau ved Nysestølvegen permanent, slik SVV skissen datert 20.06.24 antyder, strider etter rådmannens vurdering mot både kravene i vedtatt områdeplan, da intensjonen var å øke trafikksikkerhet, samt forhåndsuttalelse som SVV har selv sendt planfremmer. SVV har heller ikke skissert en breddeutvidelse av rv.7 ved Nysestølvegen kryssområdet, til tross for at de i dialog med planfremmer har belyst behovet grunnet horisontal kurveradius < 500 m. Aktuelle radier langs rv.7 er ca. 250m på denne strekning ved Nysestølvegen krysset. SVV har heller ikke trukket gangfelt tilbake, dvs. avsatt vegareal utenfor gangfeltet.

Konklusjon

Spørsmålet er da om etablering av krysset ved Nysestølvegen kan vurderes som et nødvendig, forholdsmessig og relevant tiltak knyttet til en utbygging på Karivollen, ettersom krysset ligger om lag 150 meter fra planområdets helårsatkomst fra rv.7 (Osestølvegen). Rådmannen kan ikke se at brukere av Karivollen, inkludert parkeringshus under bakken, vil nødvendigvis benytte seg av kryss ved Nysestølvegen. Utbygging av Karivollen med opptil 185 parkeringsplasser vil også gjøre planområdet mer tilgjengelig for private biler, dvs. ikke avhengig av kollektivtilbudet. Det stemmer, som SVV viser til i brev datert 09.12.22, at utbygging av Karivollen vil utgjør en vesentlig del av utbyggingene innenfor områderegeruleringsplan for Ustaoset, men rådmannen kan ikke se at kryss ved Nysestølvegen har en saklig sammenheng med utbygging som foreslås på Karivollen. Rådmannen har derfor anbefalt å ta rekkefølgekravet angående Nysestølvegen kryss ut jf. sin innstilling, noe som er omforent med planfremmer.

Ustevegen (3c):

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, må Ustevegen kryssområdet være etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for tiltak innenfor FK4 og FK5. Ombygging av kryss ved Ustevegen er også sikret som et rekkefølgekrav 'før det gis tillatelse til utbygging av ny bolig eller fritidsbolig med adkomst fra Usteveien.' Det vises i den forbindelsen til en separat diskusjon mellom administrasjonen og SVV i 2021 angående boligfelt BF5 med direkte tilknytting til krysset. Kommunen ba om en vurdering fra SVV angående hvilken grad krysset måtte utbedres for å tilfredsstille «en standard godkjent av vegvesenet», slik ordlyden i rekkefølgebestemmelsen tilsier, slik at kommunen kunne gi tillatelse til utbygging på ubebygde boligtomter i BF5.

SVV svart på henvendelse i et brev datert 10.06.21 som følge: «Etter vårt syn bør Ustevegen med tiden stenges ved riksvegen, og slik at all kjøring til disse områdene i Ustaoset sentrum øst 2 skjer via Nysestølvegen.». SVV da akseptert i 2021 at ubebygde boligtomter, med umiddelbar tilknytting til krysset, kunne utvikles uten en utbedring av krysset ved riksvegen.

Konklusjon

Basert på sakshistorikken er det derfor vanskelig å se at dette tiltaket er nødvendig før utbyggingen på Karivollen igangsettes. Krysset ved Ustevegen ligger også om lag 500 meter fra Karivollen, og fremstår ikke som en naturlig adkomst til området fra rv.7. Slik administrasjonen vurderer senere uttalelser og signaler fra SVV, anses det ikke som nødvendig at Ustevegen-krysset er etablert før utbyggingen på Karivollen kan igangsettes. Rådmannen konkluderer derfor med at etablering av kryssområdet ikke har en saklig sammenheng med utbyggingen på Karivollen. Rådmannen har anbefalt å ta ut rekkefølgekravet angående kryss ved Ustevegen jf. sin innstilling.

4) Permanent flomsikring av bekken forbi planområdet (FK4/FK5)

I forbindelse med områderegulering ble det påpekt at kulverten under rv.7 fra planområdet ut mot Ustevann har dårlig kapasitet og går ofte full slik at det til tider står vann over hele arealet på vestsiden av sentrum, og nord- og vestsiden av Ustaoset Resort. Som en del av områderegulering må både en bekk som krysser planområdet i øst, samt dagens kulvert i den sørlige delen av planområdet, legges om før etablering av den planlagte veien nord for rv.7 (vist som f_KV1 i plankart datert 25.11.24).

I henhold til rekkefølgekrav lagt ut på offentlig ettersyn i 2021, må det være gjennomført en permanent flomsikring av bekken forbi området i henhold til TEK 17 7 -2 før det kan gis igangsettingstillatelse for fritidsbebyggelse innenfor FK4 og FK5. Planforslaget som ble oversendt NVE før innsigelsen ble trukket 24.06.2025 inkludert også denne ordlyden. Imidlertid, etter rådmannens nye vurdering, er det noe som mangler fra planforslaget oversendt NVE, nemlig en dekning for en situasjon hvor en utbygger vil utvikle planområdet etappevis. Utfordring senere ved byggesak kan derfor tvil angående hva som bør tolkes som 'fritidsbebyggelse'. Dvs. en situasjon hvor man vil begynne grunnarbeid i sammenheng med etablering av parkeringshus under bakken, men uten nye fritidsboliger ovenfor.

Konklusjon

Planforslaget som ble oversendt NVE før innsigelsen ble trukket 24.06.2025 inkludert krav om gjennomføring av en permanent flomsikring, og kravet må derfor stå. Rådmannen vurderer imidlertid at dette rekkefølgekravet er ikke tilstrekkelig tydelig eller konkret som et gyldig rekkefølgekrav fordi ordlyden mangler spesifisering av hva kan tolkes som 'fritidsbebyggelse', dvs. hva kan regnes som «første tiltak» tilknyttet planen. Rådmannen har derfor anbefalt å revidere rekkefølgekravet angående flomsikring jf. sin innstilling, og etter dialog med NVE, men vil beholde tiltaket som et rekkefølgekrav og med hensyn til utbygging etappevis. Rådmannens anbefalt pkt. §10.3 kreves derfor at bekken må flyttes før parkeringshus under bakken igangsettes, mens de andre tiltakene i planforslaget kan bygges samtidig - selv om de får ikke brukstillatelse før en permanent sikring mot flom er etablert.