

01.06.2026

Administrasjonens vurdering av rekkefølgebestemmelser til 1. gangs behandling – revisjon av områdeplan Vestlia reiselivsområde

Vann og avløp

I gjeldende områdeplan angir reguleringsbestemmelsene pkt 7.2. h) til k) at ulike VA-tiltak skal være bygd før rammetillatelse/igangsettingstillatelse gis. Tiltakene som er listet opp i gjeldende rekkefølgebestemmelser omfatter nye overføringsledning og høydebasseng for vann, oppgradering av Geilo vannverk, samt avløpshåndtering med pumpestasjoner og overføringsledninger

I forbindelse med revidering av områdeplan har Asplan Viak gjennomført en vurdering (VA-tiltak Geilo, 2025, vedlagt) av de ulike tiltakene, og gitt et anslag på når de ulike tiltakene må etableres opp mot hvor mange enheter som bygges. Det er i all hovedsak de samme tiltakene som vurderes gjennomført som de tiltakene som er angitt i gjeldene områdeplan, men gjennomføringen er strukket noe mer ut i tid. Tiltakene må gjennomføres for å sikre tilstrekkelig vannforsyning, sørge for tilgjengelig slokkevann, og ha kapasitet på avløpsnettet for å få en god overføring av avløp til Geilo RA. Tiltakene varierer i omfang og kompleksitet.

Noen tiltak i rapporten er også foreslått for å kunne utnytte de ulike ledningsstrekkenes kapasitet til fulle. Dette fører til at man med små tiltak kan utsette enkelte store tiltak med opp mot 10 år. Dette er vurdert som hensiktsmessig slik at de blir gjennomført med en prioritering der de tiltakene med lavest restkapasitet utføres først. Det er flere elementer som spiller inn, og deler av tiltakenes restkapasitet kan også benyttes av andre tilstøtende planer.

På bakgrunn av dette er det i vedlagte bestemmelser foreslått at tiltakene skal være sikret etablert før det kan gis igangsettingstillatelse for utbygging innenfor områdene BFF, BFR, BFT og BAA (pkt. 7.1 e), og at det skal være etablert dokumentert tilstrekkelig kapasitet for det antall som tas i bruk før det kan gis brukstillatelse eller ferdigattest (pkt. 7.2 a). Kostnads- og gjennomføringsansvaret avtales gjennom utbyggingsavtale.

Rundkjøring fv. 40 med tilhørende anlegg

Gjeldende områdeplan stiller krav om at rundkjøring på fv. 40, samt utbedring av krysset mellom Bakkestølvegen og Stølsvegen – inkludert tilhørende gang- og sykkelveg og busslommer langs fv. 40 – skal være ferdig opparbeidet før det kan gis igangsettings- eller rammetillatelse for nye enheter innenfor planområdet. I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en oppdatert trafikkanalyse (sist revidert 20.01.2026, vedlagt) for krysset fv. 40 Skurdalsvegen/kv. 1125

01.06.2026

(Stølsvegen/Bakkestølvegen). Det er også gjennomført nye trafikktegninger i 2025, som danner grunnlag for reviderte kapasitetsberegninger. Den oppdaterte trafikkanalysen anbefaler at 30 % av utbyggingen i områdeplanen benyttes som innslagspunkt for rekkefølgekravet om ombygging av krysset til rundkjøring. Dersom dette knyttes til antall enheter innenfor planområdet, tilsvarer dette 345 enheter, jf. vedlagte analyse.

Buskerud fylkeskommune mottok en tidligere versjon av den reviderte trafikkanalysen i 2025, og ga i sin tilbakemelding av 19.06.2025 uttrykk for at vurderingene av akseptabel belastning fremstår som noe optimistiske sett i lys av lokale forhold (se vedlagt analyse). Fylkeskommunen anbefalte derfor at tiltak, herunder etablering av rundkjøring, vurderes tidligere i utbyggingsfasen for å sikre tilstrekkelig trafikkavvikling og kapasitet over tid. De pekte blant annet på at en beregnet belastningsgrad på 0,90 og en gjennomsnittlig forsinkelse på 30 sekunder per kjøretøy i makstimen ligger i øvre sjikt av hva som kan aksepteres, og har tidligere vist til at en belastningsgrad normalt bør ligge under 0,80–0,85. Trafikkanalysen er på bakgrunn av dette oppdatert med supplerende kryssvurderinger. Disse viser at et lavere akseptnivå for belastningsgrad (0,85) vil innebære et tidligere innslagspunkt, anslagsvis ved 25 % av utbyggingen i Vestlia, tilsvarende om lag 288 av totalt 1 150 enheter.

Som vegeier vil Buskerud fylkeskommune få planforslaget til uttalelse ved høring og offentlig ettersyn. Det legges til grunn at fylkeskommunen da vil foreta en endelig vurdering av foreslått ordlyd knyttet til eksempelvis garanti (pkt. 7.1 a første ledd) og innslagspunkt, samt konsekvensene dette har for trafikkavvikling og øvrige fylkeskommunale interesser. Administrasjonen har på nåværende tidspunkt valgt å legge det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget til grunn, og anbefaler at innslagspunktet for opparbeidelse av rundkjøring med tilhørende anlegg fastsettes til 345 enheter.

Skibro over Bakkestølvegen

I gjeldende områdeplan er det et rekkefølgekrav om at skibro over Bakkestølvegen skal være ferdigstilt før det kan gis igangsettingstillatelse eller rammetillatelse for nye enheter innenfor planområdet. I forslaget til reviderte bestemmelser er dette kravet tatt ut. Bestemmellesområdet for selve krysningspunktet er videreført, men uten en bestemmelse som knytter etablering av skibro til utbygging. Planskilt kryssing ligger dermed fortsatt som en mulighet i planen, men ikke som et krav, og det er derfor ikke lenger noe som sikrer gjennomføring av tiltaket i planforslaget som ligger til behandling.

Da planinitiativet fra SGU ble behandlet i KS-sak 25/25, foreslo planfremmer at skibro skulle være ferdig utbygd og satt i drift før antall brukstillatelser oversteg 150 enheter. Det ble vist til at det

01.06.2026

allerede var gjennomført trafikkreduserende tiltak, som avgiftsbelagt parkering og skibuss. Administrasjonen vurderte den gang blant annet at slike tiltak var positive, men at det fortsatt var behov for avbøtende tiltak for trafikksikkerheten.

Begrunnelsen for at rekkefølgekravet nå foreslås fjernet, er at skibro tidligere ble vurdert som et trafikksikkerhetstiltak, men at oppdatert trafikkanalyse viser at skibro ikke er det mest egnede tiltaket for krysningpunktet mellom turveg/skiløype og Bakkestølvegen. Konsekvensutredningen (KU) for nærmiljø og friluftsliv i gjeldende områdeplan anbefalte planskilt kryssing for å sikre gode forbindelser mellom planområdet og friluftsområdene ved Ustedalsfjorden/Veslefjorden, og for å redusere barrierevirkninger. Planskilte kryssinger gir bedre sammenheng i løypenettet og høyere opplevd sikkerhet for brukerne. Dette er fortsatt relevante hensyn, men må vurderes opp mot faktiske trafikkforhold og oppdatert kunnskap om risiko.

Den oppdaterte trafikkanalysen tar høyde for økt utnyttelse i revisjonsforslaget, og har lagt til grunn 1150 enheter innenfor planområdet. Analysen viser at terrenget på begge sider av krysningpunktet er relativt flatt, noe som reduserer risikoen for høy hastighet blant skiløpere.

Trafikkmengden i Bakkestølvegen er beregnet til om lag 2 bilpasseringer per minutt på vanlige hverdager og 4–6 passeringer per minutt i høysesong. Dette gir, ifølge analysen, mange tilgjengelige tidsluker for kryssing i plan. Samlet vurdert finner analysen ikke grunnlag for å anta at kryssing i plan innebærer særlig høy risiko, dvs. uten skibro. Dersom det vurderes som nødvendig å bedre trafikksikkerheten, peker analysen på at dette kan gjøres med tiltak som sikrer lavere fartsnivå for kjørende trafikk i Bakkestølvegen ved krysningpunktet, eksempelvis en kort strekning med 30 km/t, skilting og fartshumper.

Selv om planskilte kryssinger bidrar til bedre sammenheng i løypenettet og reduserer barrierevirkninger, viser oppdatert kunnskap at dette ikke nødvendigvis gir best effekt for trafikksikkerheten i dette tilfellet. Trafikkanalysen viser til at risikoen ved kryssing i plan er lav, og at andre tiltak kan gi bedre trafikksikkerhetseffekt. Det er ikke, ifølge trafikkanalysen, grunn til å tro at en skibro vil bedre trafikksikkerheten like godt som en fartsreduksjon i Bakkestølvegen ved krysningpunktet. Det pekes også på at en skibro innebærer en høydeforskjell på om lag 5–6 meter, noe som kan medføre at ikke alle velger å benytte den. Kryssing i plan kan dermed fortsatt forekomme, og kan i så fall oppleves mer uforutsigbar for bilførere dersom hovedforventningen er at kryssingen skjer planskilt. Den faglige vurderingen oppsummeres slik i analysens konklusjon: «*Selv med økt trafikkmengde i framtiden, er det ikke funnet grunnlag for å hevde at en skibro vil medføre bedre trafikksikkerhet sammenlignet med å opprettholde kryssing i plan (inkl. tiltak som sikrer lav*

01.06.2026

kjørefart i krysningspunktet). En skibro vil primært ha en positiv effekt for fremkommelighet og trygghetsfølelse for skigående.»

I dag krysser skiløypa Bakkestølvegen i plan, og fartsgrensen er 40 km/t. Veggen ved krysningspunktet er kommunal, og Teknisk etat vurderer som vegeier at trafikksikkerheten kan ivaretas på en tilfredsstillende måte gjennom skilting og eventuelt etablering av fartshump. Selv om en skibro kan gi økt opplevd trygghet for skiløpere, vurderes kryssing i plan ikke å medføre vesentlig risiko.

Det foreligger her en avveining mellom hensynet til god sammenheng i løypenettet og hensynet til trafikksikkerhet i krysningspunktet. En planskilt kryssing vil kunne bidra til en mer sømløs forbindelse mellom planområdet og omkringliggende friluftsområder, og kan også oppleves som tryggere for brukerne ved at konfliktpunkter med kjørende trafikk fjernes. Dette er hensyn som særlig vektlegges i vurderinger av tilgjengelighet, brukeropplevelse og helhetlig kvalitet i løypenettet, og spesielt i lys av at det foreslåtte utbyggingspotensialet, både i gjeldende områdeplan og i revisjonsforslaget, vil medføre økt bruk og dermed større belastning på sentrumsnære stier og løyper.

Samtidig må disse hensynene vurderes opp mot dokumentert risiko og faktiske trafikkforhold ved den aktuelle kryssingen. Den oppdaterte trafikkanalysen tilsier at kryssing i plan, kombinert med tiltak som sikrer lav kjørehastighet, gir en tilfredsstillende trafikksikkerhet. På bakgrunn av dette vurderes hensynet til trafikksikkerhet å kunne ivaretas uten krav om planskilt kryssing, selv om dette kan innebære at man i noe mindre grad oppnår de kvalitetene som en slik løsning kan gi for løypenettet. Administrasjonen mener derfor at rekkefølgekravet kan tas ut, forutsatt at det innarbeides krav om målrettede trafikksikkerhetstiltak i vegbanen. Selv om oppdatert trafikkanalyse ikke angir et konkret tidspunkt for når trafikksikkerhetstiltak i vegbanen skal være opparbeidet, er det i prosessen foreslått av planfremmer å sette dette til 20 enheter. Administrasjonen vurderer at et tidlig innslagspunkt for å ivareta hensynet til trafikksikkerhet er hensiktsmessig og har derfor lagt dette forslaget til grunn. Det er derfor i vedlagte bestemmelser foreslått at fartsreducerende tiltak i vegbanen skal være ferdig etablert før 20 enheter (pkt. 7.2 d).

Rekkefølgekrav helårskryssing Ustedalsfjorden og kulvert ved Kulturkirka

Gjeldende områdeplan inneholder rekkefølgekrav knyttet til blant annet til opparbeidelse av:

- Kulvert under fv. 40 ved Kulturkirka
- Helårskryssing av Ustedalsfjorden

Gjeldende områdeplan inneholder rekkefølgekrav knyttet til blant annet opparbeidelse av kulvert under fv. 40 ved Kulturkirka og etablering av helårskryssing av Ustedalsfjorden.

01.06.2026

I henhold til bestemmelsene skal kulverten ved Kulturkirka være ferdigstilt før det kan gis ramme- eller igangsettingstillatelse for utbygging utover 50 % av maksimalt antall enheter, som i gjeldende plan utgjør 900 enheter. For helårskryssingen av Ustedalsfjorden er kravet at tiltaket skal være ferdig opparbeidet før det kan gis ramme- eller igangsettingstillatelse til nye enheter innenfor planområdet. Tidlig i revisjonsprosessen, i forbindelse med behandlingen av planinitiativene, ble det vedtatt at innslagspunktene for disse to rekkefølgekravene skulle vurderes nærmere. I KPU-sak 37/25 ble det videre besluttet at administrasjonen skulle utrede om kravene kunne tas ut av områdeplanen. På bakgrunn av dette har administrasjonen gjennomført en slik vurdering.

KU for nærmiljø og friluftsliv viser at utbygging iht. gjeldende områdeplan vil medføre store negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. Avbøtende tiltak angis i KU-oppsummeringen i gjeldende planbeskrivelse (s. 83) å være utbedring/etablering av forbindelser for myke trafikanter og skigående, f. eks kulvert for skitrasé ved Kulturkirka og forbindelse over Fetahølen for Ustedalsfjorden rundt. Rekkefølgekravene i gjeldende områdeplan er dermed knyttet til å redusere de negative virkningene av utbyggingen. Gjennom revisjonsprosessen foreslås det å øke utnyttelsen for Vestlia Resort fra 40 til 55 % BYA, noe som ifølge planbeskrivelsen tilsvarer om lag 4 500 m² BRA. I den oppdaterte trafikkanalysen er denne økningen lagt til grunn som et anslag på rundt 50 nye enheter, men nøyaktig bruk av den økte utnyttelsen vil først bli avklart ved detaljregulering av de aktuelle feltene.

Selv om den foreslåtte økningen i utnyttelse for Vestlia Resort først vil bli konkretisert på neste plannivå, er det sannsynlig at en høyere total BYA/BRA-ramme – uavhengig av om arealet benyttes til flere enheter som hotellrom og leiligheter, eller til funksjoner som konferansesaler, serveringsarealer og andre fellesarealer – vil medføre økt aktivitet og flere brukere av området. Økt kapasitet i form av både overnatting og publikumsrettede funksjoner vil normalt gi større samlet ferdsel i nærliggende friluftsområder og på løypenettet. Dette innebærer at belastningen på krysningspunkter og tilhørende infrastruktur kan øke, selv om økningen i utnyttelse ikke fullt ut materialiseres som bare nye boenheter. Realiseringen av utbyggingen i Vestlia, også gjennom revisjonsforslaget, vurderes derfor å gi en merbelastning på sentrumsnære stier og løyper.

Endelig plassering av en helårskryssing er ikke regulert i gjeldende områdeplan. Det er vist en illustrerende stiplet linje utenfor planområdet som indikerer hvor en slik kryssing kan plasseres. Miljødirektoratet gjennomførte i 2021 en naturtypekartlegging av store deler av Geilo-området. Resultatene fra denne kartleggingen ble publisert i Miljødirektoratets databaser i januar 2022, etter at gjeldende områdeplan var vedtatt. Naturtypekartleggingen viser at det er kartlagt flere lokaliteter med truede naturtyper (flomskogmark og åpen flomfastmark) i området hvor en har sett for seg at

01.06.2026

helårskryssinga kan plasseres. Lokalitetene er verdsatt med både middels og stor verdi i Miljødirektoratets kartlegging. Etter vedtaket i KPU-sak 37/25, er det utarbeidet en egen naturmangfoldvurdering av helårskryssing av Ustedalsfjorden (NaturRestaurering 2026, vedlagt). Formålet med vurderingen er blant annet å gi en helhetlig vurdering av tiltakets påvirkning på naturverdiene som er kartlagt av Miljødirektoratet i 2021.

Vedlagte vurdering har sett på 2 ulike alternativer for plassering av helårskryssing, da det er disse to alternativene som vurderes å samsvare mest med plassering vist i gjeldende planer. Begge alternativer vurderes å kunne medføre negativ påvirkning gjennom økt fragmentering, tap av kantsoner, økte forstyrrelser og redusert funksjon for fugl og våtmarksrelaterte naturmiljøer. Alternativ 2 vurderes samlet å gi størst negativ påvirkning på naturtypelokaliteter, mens begge alternativer vurderes å kunne gi stor til svært stor negativ konsekvens for fugl.

Naturmangfoldvurderingen viser at tiltaksområdet inngår i et sammenhengende våtmarks- og flommarkssystem med viktige økologiske sammenhenger, særlig knyttet til kantsoner mellom vann og land. Innenfor influensområdet er det registrert flere rødlista naturtyper og et stort antall rødlista fuglearter, inkludert arter med svært høy forvaltningsinteresse. Området vurderes å ha svært stor verdi som økologisk funksjonsområde for fugl. Videre fremgår det at etablering av helårskryssing vil kunne medføre negativ påvirkning på naturmangfoldet, blant annet gjennom fragmentering av leveområder, tap av kantsoner og økt forstyrrelser. For fugl vurderes konsekvensene som store til svært store negative, blant annet som følge av redusert hekkesuksess og forringet funksjon som raste- og næringssøkshabitat.

Avveining mellom hensynet til friluftsliv og naturmangfold

Da rekkefølgekravet om helårskryssing ble fastsatt i gjeldende områdeplan, var tiltaket i hovedsak begrunnet som et avbøtende tiltak for de negative konsekvensene utbyggingen ville ha for nærmiljø og friluftsliv. Den nye naturmangfoldvurderingen viser imidlertid at selve tiltaket også kan skape vesentlige negative konsekvenser, særlig for naturmangfoldet i og langs vassdraget. En helårskryssing over Ustedalsfjorden vil kunne gi positive virkninger for friluftslivet ved å styrke sammenhengen i løypenettet og bedre tilgjengeligheten for myke trafikanter og skigående. Særlig for lokalt og sentrumsnært friluftsliv vil en slik forbindelse kunne ha verdi ved å gjøre ferdselen mer sammenhengende og forutsigbar. Samtidig viser den oppdaterte naturmangfoldvurderingen at tiltaket er skissert i et område med store naturverdier. Tiltaksområdet inngår i et sammenhengende våtmarks- og flommarkssystem med viktige økologiske funksjoner, og er vurdert å ha svært stor verdi som økologisk funksjonsområde for fugl, med forekomst av en rekke rødlista arter. Flere av disse

01.06.2026

artene er dokumentert hekkende i området, og er særlig sårbare for økt menneskelig aktivitet og forstyrrelser. Vurderingen viser videre at etablering av helårskryssing vil kunne medføre store til svært store negative konsekvenser for naturmangfoldet, særlig knyttet til forstyrrelser av fugl, redusert hekkesuksess, tap og fragmentering av naturtyper og svekkelse av økologiske sammenhenger. Tiltaket vil også bidra til økt samlet belastning i et område som allerede er betydelig påvirket av inngrep, og hvor ytterligere utbygging kan forsterke en pågående bit-for-bit nedbygging av natur.

Det påpekes også at kunnskapsgrunnlaget for naturverdier i selve vannforekomsten mangelfullt, og det er behov for ytterligere kartlegging før konsekvensene kan vurderes fullt ut. På bakgrunn av registrerte naturverdier, rødlista arter, usikkerhet knyttet til vannmiljø og mulig konflikt med nasjonale miljøinteresser, kan det ikke utelukkes at tiltaket vil kunne medføre behov for ytterligere utredninger og mulige innsigelser dersom en går videre med å detaljregulere tiltaket.

Selv om tiltaket vil kunne styrke friluftslivet, vurderes naturverdiene i området å være av en slik karakter og verdi – både lokalt og i nasjonal sammenheng – at de må tillegges avgjørende vekt. De dokumenterte og mulig omfattende negative konsekvensene for rødlista arter, våtmarksnatur og økologiske funksjonsområder innebærer at tiltaket kan medføre varig reduksjon i naturkvaliteter som ikke lar seg erstatte. Friluftslivets behov for sammenheng og tilgjengelighet kan etter administrasjonens vurdering til en viss grad ivaretas gjennom eksisterende løsninger. Det finnes i dag en kobling mellom Vestlia og stadionområdet på sørsiden av vassdraget. Naturverdiene derimot er stedbundne og ikke flyttbare, og tålegrensen for ytterligere inngrep vurderes som begrenset. Etter en samlet vurdering vurderes det derfor at hensynet til naturmangfold veier tyngre enn hensynet til å etablere en helårskryssing over Ustedalsfjorden. Dette taler for at rekkefølgekravet om helårskryssing tas ut av områdeplanen.

Kulvert ved Kulturkirka

KU for nærmiljø og friluftsliv fra gjeldende områdeplan viser til at løyper og stier som allerede finnes bør innlemmes i den videre utviklingen av turløypenettet. Dette skulle, ifølge KU'en, sikre at turmulighetene ble flere, og ikke færre, for brukerne. Mot nord ble det i KU'en vist til at det burde sikres etablering av kulvert for skitrasé under fv. 40 ved Kulturkirka som et avbøtende tiltak for de negative konsekvensene utbygging i Vestlia ville ha for nærmiljø og friluftsliv. Gangfeltet går i dag i en kulvert under fv. 40 ved Kulturkirka.

01.06.2026

Rekkefølgekravet om kulvert under fv. 40 må ses i sammenheng med kravet om helårskryssing av Ustedalsfjorden, ettersom begge tiltakene inngår i en overordnet forbindelse mellom planområdet, sentrumsområdene og områdene øst for fv. 40. Kulverten fungerer i dag som krysningspunkt for skiløypa under fylkesvegen, med videre kobling mot stadionområdet. Når rekkefølgekravet om helårskryssing foreslås tatt ut, endres også forutsetningene for utviklingen av denne forbindelsen. Behovet for å stille krav om oppgradering av kulverten som del av en sammenhengende hovedtrasé vurderes dermed som mindre tydelig.

På bakgrunn av det overnevnte foreslår administrasjonen at rekkefølgekravet knyttet til kulvert under fv. 40 tas ut av planbestemmelsene. Den eksisterende kulverten vil fortsatt kunne ha en funksjon som eksisterende forbindelse.

Samlet vurdering av endringer i rekkefølgekrav

Administrasjonen vurderer at rekkefølgekravene i gjeldende områdeplan har vært sentrale virkemidler for å sikre at utbyggingen i Vestlia skjer på en måte som ivaretar trafiksikkerhet, kapasitet i vegsystemet, tilgjengelighet til friluftsområder og hensyn til nærmiljø og allmennhetens bruk. I revisjonsforslaget foreslås det nå betydelige endringer, herunder justering av innslagspunkt for rundkjøring på fv. 40 og fjerning av krav om skibro over Bakkestølvegen, kulvert ved Kulturkirka og helårskryssing av Ustedalsfjorden. Disse endringene innebærer at flere av de avbøtende tiltakene som tidligere ble vurdert som nødvendige for å redusere negative konsekvenser av utbyggingen, ikke lenger er sikret gjennom planbestemmelsene.

Gjeldende områdeplan stiller krav om at flere VA-tiltak må være gjennomført før utbygging kan starte, blant annet knyttet til vannforsyning og avløpssystem. En ny vurdering viser at de samme tiltakene fortsatt er nødvendige, men kan gjennomføres mer trinnvis over tid, basert på utbyggingstakt og kapasitet. Mindre tiltak kan utsette større investeringer. I planforslaget legges det derfor opp til at tiltakene skal være sikret før det gis igangsettingstillatelse innenfor aktuelle utbyggingsområder, og at det skal være etablert dokumentert tilstrekkelig kapasitet for det antall som tas i bruk før det kan gis brukstillatelse eller ferdigattest.

For rundkjøringen på fv. 40 foreligger det et oppdatert kunnskapsgrunnlag som gir grunnlag for å justere innslagspunktet. Administrasjonen vurderer at dette kan gjøres på en faglig forsvarlig måte, forutsatt at innslagspunktet fastsettes i tråd med anbefalingene i den reviderte trafikkanalysen og at fylkeskommunens innspill vurderes i den videre prosessen.

01.06.2026

Når det gjelder skibro over Bakkestølvegen, viser oppdatert trafikkanalyse at kryssing i plan, kombinert med fartsreduserende tiltak, gir tilstrekkelig trafikkikkerhet. Selv om en skibro kan gi økt opplevd trygghet og bedre sammenheng i løypenettet, vurderes den ikke som et tiltak som er avgjørende for trafikkikkerheten gitt de øvrige tiltakene. Administrasjonen mener derfor at rekkefølgekravet kan tas ut, forutsatt at det innarbeides krav om målrettede trafikkikkerhetstiltak i vegbanen, jf. foreslått bestemmelse pkt. 7.1 d) og 7.2 d).

For kulvert ved Kulturkirka og helårskryssing av Ustedalsfjorden er situasjonen mer sammensatt. Disse tiltakene ble i gjeldende plan vurdert som viktige avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. Samtidig viser nyere kunnskap, særlig naturtypekartleggingen fra 2022 og senere naturmangfoldvurdering fra 2026, at området for mulig helårskryssing har store naturverdier, med truede naturtyper og rødlistede arter, særlig fugl. Faglige vurderinger tilsier at tiltaket vil kunne gi store negative konsekvenser for naturmangfoldet, blant annet gjennom fragmentering og økt forstyrrelse. Selv om tiltaket vil styrke avbøte negative konsekvenser for friluftslivet, vurderes naturverdiene som så viktige og sårbare at de bør tillegges avgjørende vekt. Eksisterende forbindelser anses å ivareta behovet for å kunne ferdes øst/vest og nord/sør fra planområdet.

En kulvert ved Kulturkirka finnes allerede og fungerer som planfri kryssing av fv. 40. Når helårskryssingen tas ut, svekkes også behovet for å opprettholde et rekkefølgekrav knyttet til kulverten. Etter en samlet vurdering anbefales det derfor å fjerne begge rekkefølgekravene fra områdeplanen.

Selv om gjeldende områdeplan og tilhørende konsekvensutredninger identifiserte flere av rekkefølgekravene som avbøtende tiltak for å redusere negative virkninger av utbyggingen, er det viktig å understreke at disse vurderingene ble gjort på et tidspunkt med et annet kunnskapsgrunnlag enn det som foreligger i dag. Det er ikke gjennomført nye konsekvensutredninger som vurderer alternative avbøtende tiltak, men oppdatert fagkunnskap – herunder trafikkanalyse og nyere naturtypekartlegging og fagnotat – gir et mer nyansert bilde av både behov og virkninger. Administrasjonen vurderer at fraværet av nye KU-er ikke i seg selv er til hinder for å justere eller fjerne rekkefølgekrav, så lenge beslutningen bygger på oppdatert og relevant kunnskap, og hensynene bak kravene fortsatt ivaretas på en faglig forsvarlig måte. På denne bakgrunn anses det ikke som nødvendig å opprettholde tiltakene utelukkende fordi de tidligere ble vurdert som avbøtende, dersom nyere vurderinger viser at andre eller mer hensiktsmessige løsninger gjør at en bør endre balansen mellom utbygging/naturhensyns og brukskvaliteter. Utbyggingen i Vestlia vil,

01.06.2026

uavhengig av hvilke rekkefølgekrav som videreføres, medføre økt aktivitet og dermed økt ferdsel i det omkringliggende løypenettet og friluftsområdene. Dette vil gi et større press på traseer og krysningspunkter, og tiltak som styrker tilgjengelighet og sammenheng i løypenettet vil fortsatt være positive bidrag til helheten. Samtidig viser oppdatert kunnskapsgrunnlag at de konkrete tiltakene som tidligere ble foreslått som avbøtende – herunder skibro over Bakkestølvegen og helårskryssing av Ustedalsfjorden – ikke nødvendigvis er de mest beste løsningene når både naturhensyn, trafiksikkerhet og faktisk behov vurderes samlet.