Rådmannens vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–14

§ 8 – Kunnskapsgrunnlaget
Naturmangfoldloven § 8 krever at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal bygge på et tilstrekkelig og oppdatert kunnskapsgrunnlag om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av aktuelle påvirkninger. For detaljreguleringen av Karivollen vurderer rådmannen at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig til å vurdere konsekvensene både for vannmiljø og villrein. Vurderingen bygger på planbeskrivelsen med tilhørende flomrapport, overvannsnotat, VA-notat og ROS-analyse, samt nyere kunnskap om samlet belastning på villrein i Hol kommune.

For villrein bygger vurderingen særlig på rapporten *«Vurdering av samlet belastning for villrein av ny kommuneplan for Hol»* datert 29.04.25, utarbeidet i forbindelse med kommuneplanarbeidet etter innsigelser fra regionale og nasjonale myndigheter og behandlet i kommuneplanutvalget 18.06.25. Rapporten vurderer hvordan ulike utbyggingsområder samlet påvirker villreinens leveområder og funksjonsområder. Ustaoset ligger innenfor influensområdet til delområde N5 Hallingskarvet sør/øst i Nordfjella villreinområde.

Delområdet er et viktig vinterbeiteområde med høy verdi for villrein, men er samtidig allerede sterkt påvirket av eksisterende hyttebebyggelse, friluftsliv, stier, skiløyper og turistrelatert ferdsel. Det er dokumentert betydelig arealunnvikelse som følge av menneskelig aktivitet, og delområdet er klassifisert med svært alvorlige konsekvenser for villrein som følge av samlet belastning.

For vannmiljø og flomsikkerhet foreligger det faglige vurderinger av bekkesystemet, overvannshåndteringen, flomfaren og kapasiteten i eksisterende vann- og avløpsanlegg. Det er gjennomført beregninger for 200-årsflom med klimapåslag, og rapportene angir nødvendige kotehøyder og sikringstiltak for ny utbygging. Utredningene viser samtidig at eksisterende kulvert under Rv7 og Bergensbanen har begrenset kapasitet ved ekstreme nedbør- og flomhendelser. Kunnskapsgrunnlaget gir dermed et tilstrekkelig faglig grunnlag for å vurdere både planforslagets flomsikringsløsning og et alternativ med større innslag av blågrønne strukturer, åpne vannveier, infiltrasjon og lokal overvannsdisponering.

Planforslaget åpner for inntil 70 fritidsenheter og et parkeringsanlegg med kapasitet til om lag 185 biler. Samtidig følger det av planforslaget at det kun stilles krav til 1,2 parkeringsplasser per fritidsenhet, i tråd med områdereguleringen fra 2013. Planfremmer har i tillegg vist til behov for 20 parkeringsplasser som følge av privatrettslig avtale datert 05.12.24 om sletting av en servitutt fra 1916. Parkeringskapasiteten går dermed vesentlig utover det som kan begrunnes i dokumentert parkeringsbehov for den planlagte utbyggingen.

Det foreliggende faggrunnlaget dokumenterer en klar sammenheng mellom tilgjengelighet, ferdsel og belastning på villrein. Selv om det ikke foreligger konkrete beregninger av hvor mye ferdselen vil øke som følge av parkeringsanlegget, vurderer rådmannen at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig til å legge til grunn at økt parkeringskapasitet og

tilgjengelighet kan bidra til økt bruk av eksisterende sti- og løypenett i influensområdet til villreinen.
Et alternativ med større innslag av blågrønne strukturer vil ikke fjerne dagens ferdselsbelastning på Ustaoset eller den samlede belastningen villreinen allerede er utsatt for. Alternativet vil imidlertid innebære at planen ikke tilfører nye permanente bruksfunksjoner i form av fritidsenheter og en omfattende parkeringskapasitet. Etter rådmannens vurdering er kunnskapsgrunnlaget derfor tilstrekkelig til å sammenligne hovedretningen og den relative belastningen ved de ulike alternativene, selv om ikke alle virkninger kan tallfestes eller kvantifiseres med sikkerhet.

Rådmannen vurderer samlet at kravene til kunnskapsgrunnlag etter naturmangfoldloven § 8 er oppfylt

§ 9 – Føre-var-prinsippet
Etter § 9 skal føre-var-prinsippet tillegges vekt når det foreligger usikkerhet om virkninger og risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet. For vannmiljøet er usikkerheten særlig knyttet til klimaendringer, endret nedbørsmønster og kapasiteten i eksisterende kulvert under Rv7 og jernbanen. Planforslaget møter dette gjennom åpen bekk, flomkorridor, erosjonssikring og lokal overvannshåndtering. Rekkefølgekrav om permanent og dokumentert flomsikring innebærer at nødvendige risikoreduserende tiltak må gjennomføres før utbyggingen.

For villrein er det usikkert hvor stor ferdselsvekst planen vil gi, og hvor mye av denne ferdselen som vil berøre villreinens funksjonsområder. Kunnskapsgrunnlaget viser likevel at området allerede er betydelig belastet, og at ferdsel er en sentral påvirkningsfaktor. Usikkerheten om den konkrete virkningen tilsier derfor varsomhet, særlig når det gjelder tilrettelegging som går utover det som er nødvendig for den planlagte utbyggingen.

Et grønt/blågrønt alternativ innebærer lavere risiko for ny belastning fordi det ikke etableres nye fritidsenheter eller parkeringsplasser. Et sammenhengende ubebygd areal kan samtidig gi større fleksibilitet for flomveier og fordrøyning. Alternativet har imidlertid ikke planforslagets direkte gjennomføringsmekanisme for nødvendige flomtiltak. Dersom utbyggingen bortfaller, må gjennomføring og finansiering av slike tiltak derfor sikres på annen måte.

Rådmannen vurderer at § 9 miljøfaglig trekker i retning av et grønt/blågrønt alternativ dersom nødvendige flom- og overvannstiltak kan sikres gjennomført. Dersom tidligere avklart utbygging videreføres, tilsier prinsippet at tilretteleggingen begrenses til det som er nødvendig for denne utbyggingen.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning
Etter § 10 skal påvirkningen vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet er eller vil bli utsatt for. For vannmiljøet må Karivollen ses i sammenheng med eksisterende utbygging på Ustaoset og påvirkningen på vassdragene rundt Ustevatn. Bekkeløpet er allerede påvirket av tidligere inngrep, kulverter og tekniske anlegg. Planforslaget innebærer åpning av bekken og etablering av lokal overvanns- og flomhåndtering, som vil forbedre

situasjonen sammenlignet med dagens løsninger, samtidig som selve utbyggingen gir økt andel tette flater og avrenningspotensial.

For villrein er den samlede belastningen særlig sentral. Kunnskapsgrunnlaget beskriver omfattende fritidsbruk og ferdsel i Hol kommune og betydelig belastning på villreinområdene. N5 Hallingskarvet sør/øst er blant de mest belastede delområdene, med omfattende hyttebebyggelse, turistvirksomhet, skiløyper og stinett samt dokumentert arealunnvikelse.

Karivollen må vurderes som en del av denne helheten. At utbyggingen skjer innenfor et etablert sentrumsområde med eksisterende infrastruktur og arealbruk som i hovedsak ble avklart i områdereguleringen i 2013, skiller prosjektet fra etablering av nye utbyggingsområder nær villreinens funksjonsområder. Samtidig vil nye fritidsenheter medføre økt aktivitet.

Parkeringskapasitet utover utbyggingens eget behov kommer i en annen stilling. Slik kapasitet kan innebære selvstendig tilrettelegging for økt tilgjengelighet og besøksaktivitet. Når delområdet allerede er utsatt for høy samlet belastning, må dette tillegges vekt selv om den konkrete ferdselsøkningen ikke kan tallfestes.

Et grønt/blågrønt alternativ vil ikke tilføre ny fritidsbebyggelse eller parkeringskapasitet og gir dermed den laveste planrelaterte tilleggsbelastningen. Dersom et areal som tidligere har vært avsatt til utbygging tilbakeføres til grønt/blågrønt formål, tas samtidig en forventet framtidig belastning ut av den samlede utviklingen. Arealet kan dessuten inngå som en permanent del av den blågrønne infrastrukturen på Ustaoset.

Rådmannen vurderer at grønt/blågrønt alternativ isolert sett gir den laveste tilleggsbelastningen etter § 10. Dersom tidligere avklart utbyggingsareal likevel skal realiseres, tilsier bestemmelsen at omfanget av tilrettelegging begrenses, særlig når det gjelder parkeringskapasitet utover utbyggingens eget behov.

§ 11 – Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver
§ 11 bygger på at tiltakshaver skal bære kostnadene ved å forebygge eller begrense miljøforringelse. Dette er ivaretatt i planforslaget ved at tiltakshaver må bekoste nødvendige flom- og overvannstiltak. Rekkefølgekravene knytter gjennomføringen av tiltakene til realiseringen av prosjektet. Kostnadene ved forebygging og sikring bæres dermed av tiltakshaver, samtidig som deler av effekten vil komme Ustaoset sentrum til gode. Rådmannen vurderer at § 11 er godt ivaretatt med planforslaget.

For villrein er påvirkningen mer indirekte og vanskelig å knytte til konkrete økonomiske avbøtende tiltak. Der belastningen kan forebygges gjennom å begrense omfanget av tilretteleggingen, bør dette vurderes før kompenserende tiltak. Informasjon og ferdselsstyring kan være supplerende virkemidler, men erstatter ikke vurderingen av om selve kapasiteten bør begrenses.

For grønt/blågrønt alternativ oppstår et annet spørsmål. Når utbyggingen ikke gjennomføres, bortfaller også tiltakshaverens direkte ansvar etter planforslaget. Dersom

området skal gis en aktiv funksjon for forbedret flom- og overvannshåndtering, må finansiering, gjennomføring, drift og vedlikehold derfor sikres særskilt.

§ 12 – Miljøforsvarlige løsninger og beste samlede resultat
Naturmangfoldloven § 12 krever at det tas utgangspunkt i driftsmetoder, teknikker og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering, gir de beste samfunnsmessige resultatene. Planforslaget benytter naturbaserte løsninger for overvann og flom, herunder åpen bekk, fordrøyning og lokal infiltrasjon. Lokaliseringen i Ustaoset sentrum trekker også i positiv retning sammenlignet med etablering av ny bebyggelse i mer urørte eller villreinnære områder, fordi eksisterende veger, teknisk infrastruktur og tjenester kan benyttes.

Et vesentlig spørsmål er likevel parkeringskapasiteten utover det som er nødvendig for planlagt utbygging. Plan- og bygningsloven gir adgang til å regulere omfanget av parkering, men en forutsetning om at overskytende plasser senere bare skal selges eller leies ut til bestemte eiere av omkringliggende fritidsbebyggelse, bør ikke uten videre legges til grunn som en offentligrettslig sikret virkning av planen. Vurderingen må derfor ta utgangspunkt i den parkeringskapasiteten og tilgjengeligheten planen faktisk åpner for.

Det grønne/blågrønne alternativet gir størst rom for å disponere arealet på vannets og naturmiljøets premisser og unngår samtidig ny fritidsbebyggelse og parkering. Miljøfaglig er dette den minst belastende løsningen. Alternativet innebærer imidlertid at tidligere avklart arealbruk endres, og at gjennomføringen av nødvendige flom- og overvannstiltak må sikres på annen måte.

Dersom tidligere avklart utbyggingsstrategi videreføres, vurderer rådmannen at fritidsbebyggelse kombinert med naturbasert overvannshåndtering, permanent flomsikring og parkering begrenset til utbyggings behov er den minst belastende løsningen. Den endelige avveiningen mot andre samfunnsinteresser foretas etter § 14.

§ 14 – Vektlegging av andre viktige samfunnsinteresser
Etter § 14 skal tiltaket vurderes i lys av andre viktige samfunnsinteresser. I denne saken gjelder dette særlig samfunnssikkerhet, tidligere vedtatt arealbruk, forutsigbar arealforvaltning og kommunens mål for sentrums-, reiselivs- og næringsutvikling.

Kommuneplanens samfunnsdel 2018–2030 fremhever reiselivet som en bærebjelke i Hol kommunes næringsutvikling og uttrykker mål om videreutvikling av reiselivet i samarbeid med næringen. Planforslaget kan bidra til lokal verdiskaping innenfor et etablert sentrums- og utbyggingsområde. Det er også relevant at området har vært avsatt til utbygging siden områdereguleringen i 2013. Hensynet til langsiktig arealplanlegging, effektiv bruk av eksisterende infrastruktur og forutsigbarhet i arealforvaltningen taler derfor for at denne arealstrategien kan videreføres.

Planforslaget har i tillegg en konkret samfunnssikkerhetsmessig nytte. Gjennom rekkefølgekrav kobles utbyggingen til gjennomføring av permanente flom- og overvannstiltak som også kan redusere risiko i Ustaoset sentrum. Ved et grønt/blågrønt alternativ må en annen bindende finansierings- og gjennomføringsmodell etableres dersom tilsvarende klimatilpasningsgevinst skal oppnås.

Overskytende parkeringskapasitet kan på sin side ha en næringsmessig funksjon gjennom salg eller utleie og dermed bidra til lokal økonomisk aktivitet. Den samfunnsmessige vekten av dette må imidlertid vurderes ut fra hva reguleringsplanen faktisk kan sikre. Kommunen kan regulere parkeringskapasiteten, men kan ikke uten videre legge til grunn at plassene i framtiden utelukkende disponeres av en bestemt kjøper- eller brukergruppe. Den indirekte virkningen må derfor vurderes ut fra den tilgjengeligheten planen åpner for.

Disse hensynene må veies mot den dokumenterte belastningen på villrein. Ustaoset ligger i influensområdet til et delområde med høy samlet belastning, hvor ferdsel og tilgjengelighet har betydning for villreinens arealbruk. Tidligere planstatus, næringsinteresser og kommersiell etterspørsel etter parkeringsplasser kan derfor ikke alene begrunne tilrettelegging uavhengig av naturbelastningen.

Rådmannen vurderer på denne bakgrunn tre hovedalternativer:

1. Grønt/blågrønt alternativ, uten ny fritidsbebyggelse eller parkering, der arealet benyttes til naturbasert flom- og overvannshåndtering. Dette gir lavest ny naturbelastning, men krever at gjennomføring av nødvendige klimatilpasningstiltak sikres på annen måte.
2. Utbygging med inntil 70 fritidsenheter, permanent flomsikring og parkering begrenset til utbyggingens behov. Dette viderefører tidligere vedtatt arealbruk, understøtter reiseliv og lokal verdiskaping og sikrer gjennomføring av flomtiltak, samtidig som ytterligere tilrettelegging for ferdsel begrenses.
3. Planforslaget med parkeringskapasitet utover utbyggingens eget behov. Dette kan gi ytterligere næringsmessig aktivitet, men innebærer samtidig størst tilgjengelighet og dermed størst risiko for økt indirekte ferdselsbelastning.

Den mulige næringsmessige nytten av overskytende parkering har svakere samfunnsmessig tyngde enn gjennomføringen av tidligere vedtatt fritidsutbygging og den konkrete samfunnssikkerhetsgevinsten knyttet til flomsikring. Det foreligger derfor ikke samme begrunnelse for den overskytende parkeringskapasiteten som for selve fritidsutbyggingen.

Etter en samlet avveining vurderer rådmannen at utbyggingsalternativet med parkering begrenset til utbyggingens nødvendige behov gir den beste balansen dersom kommunen ønsker å videreføre tidligere vedtatt arealstrategi. Alternativet ivaretar hensynet til reiseliv og lokal verdiskaping, effektiv bruk av allerede avsatt areal og eksisterende infrastruktur, forutsigbarhet i arealforvaltningen og gjennomføring av samfunnsnyttige flomtiltak, samtidig som ytterligere tilrettelegging som kan øke ferdselsbelastningen på villrein begrenses.

Dersom kommunen på annen måte kan sikre finansiering og gjennomføring av minst tilsvarende flom- og overvannstiltak, vil grønt/blågrønt alternativ ha klare miljøfaglige fortrinn, særlig ut fra hensynet til villrein og samlet belastning.

Forholdet til statlige planretningslinjer for klima og energi

I tråd med statlige planretningslinjer for klima og energi kapittel 4.3 bokstav m er det vurdert hvordan planforslaget ivaretar hensyn til klimagassreduksjon, klimatilpasning og energi.

Når det gjelder klimagassutslipp og transport legger planforslaget til rette for fritidsbebyggelse innenfor et område som gjennom overordnet planlegging er avklart for utbygging. Utbyggingen skjer i tilknytning til eks. bebyggelse og infrastruktur, noe som isolert sett er mer arealeffektivt enn etablering av nye, spredte utbyggingsområder. Samtidig åpner planforslaget for et p-anlegg med kapasitet til om lag 185 biler. Dette er vesentlig høyere enn det dokumenterte parkeringsbehovet for den planlagte utbyggingen.

En så høy parkeringsdekning kan bidra til å stimulere til økt bilbruk og redusere insentivene for samkjøring og andre mer klimavennlige transportformer. Rådmannen vurderer derfor at den foreslåtte parkeringskapasiteten i begrenset grad støtter opp under nasjonale mål om redusert bilavhengighet og klimavennlig transport. Etter rådmannens vurdering vil en parkeringsdekning som i større grad er tilpasset det dokumenterte behovet være bedre i samsvar med hensynene bak de statlige planretningslinjene for klima og energi.

Klimatilpasning har vært et sentralt tema i planarbeidet. Planforslaget inneholder krav til håndtering av overvann og flomfare, herunder åpne vannveger, fordrøyning og nødvendige sikringstiltak. Det er lagt til grunn framtidige klimaendringer ved vurdering av flom- og overvannsforhold. Rådmannen vurderer at planen samlet sett ivaretar hensynet til klimatilpasning på en tilfredsstillende måte og vil bidra til en mer robust håndtering av overvann og flom enn dagens situasjon.

Når det gjelder energi skjer utbyggingen skjer innenfor et etablert utbyggingsområde med tilgang til eksisterende infrastruktur. Dette bidrar til en mer areal- og ressurseffektiv utvikling enn utbygging i nye områder. Reguleringsplanen fastsetter ikke konkrete energiløsninger for bebyggelsen, men inneholder heller ingen føringer som vanskeliggjør energieffektive bygg eller bruk av fornybare energikilder.

Samlet vurdering: Rådmannen vurderer at planforslaget ivaretar hensynet til klimatilpasning gjennom krav til flom- og overvannshåndtering. Når det gjelder klima- og transporthensyn trekker den foreslåtte parkeringskapasiteten i negativ retning, da parkeringstilbudet er vesentlig høyere enn det dokumenterte behovet. Etter rådmannens vurdering vil en reduksjon av parkeringskapasiteten gi bedre samsvar med nasjonale mål om redusert bilavhengighet og klimavennlig transport. Klima-, energi- og klimatilpasningshensyn er samlet sett vurdert som en del av den helhetlige avveiningen av planforslaget.