

SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 19/9882 - 8

**SAMLET SAKSFRAMSTILLING - 1. GANGSBEHANDLING -
KOMMUNEDELPLAN HENSETTINGSANLEGG SKATTUMSHAGAN**

Saksbehandler: Tone B Wabakken		Arkiv: PLN 20190001
Saknr.:	Utvalg	Møtedato
26/20	FORMANNSKAPET	11.12.2019
18/20	KOMMUNESTYRET	18.12.2019

Behandling/vedtak i KOMMUNESTYRET den 18.12.2019 sak 18/20**Vedtak:**

- 1. Hamar kommunestyre vedtar å sende forslag til kommunedelplan for hensettingsanlegg på Skattumshagan på høring og til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14.**
- 2. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.**
- 3. Det forutsettes at avbøtende tiltak må vurderes på reguleringsplannivå.**

Behandling:

Aud Riseng ble erklært inhabil. Jan Wibe møtte i hennes sted.

Knut Busterud fremmet slikt endringsforslag:

Hamar kommunestyre går imot hensettingsanlegg på Skattum/Oe, og at alternativet Olasvea blir vurdert på nytt.

Innstillingen ble vedtatt med 33 mot 6 stemmer som ble av gitt for forslag som framsatt av Svein Ørsnes.

Behandling/vedtak i FORMANNSKAPET den 11.12.2019 sak 26/20**Vedtak:**

- 1. Hamar kommunestyre vedtar å sende forslag til kommunedelplan for hensettingsanlegg på Skattumshagan på høring og til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14.**
- 2. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.**
- 3. Det forutsettes at avbøtende tiltak må vurderes på reguleringsplannivå.**

Behandling:

Aud Riseng ble erklært inhabil.

Hilde Nyutstumoen møtte i Aud Risengs sted.

Terje Selnes fremmet forslag om at saken forkastes og sendes tilbake.

Innstillingen ble vedtatt mot 2 stemmer som ble avgitt for forslag fra Terje Selnes.

Saken legges fram for kommunestyret i samsvar med formannskapetets innstilling.

Innstilling:

:

- 1. Hamar kommunestyre vedtar å sende forslag til kommunedelplan for hensettingsanlegg på Skattumshagan på høring og til offentlig ettersyn, i tråd med plan- og bygningslovens § 11-14.**
- 2. Hamar kommunestyre mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan.**
- 3. Det forutsettes at avbøtende tiltak må vurderes på reguleringsplannivå.**

Utredning:

VEDLEGG:

Planforslag

1. Planbeskrivelse
2. Plankart
3. Planbestemmelser

Konsekvensutredning og andre dokumenter

4. Konsekvensutredning
5. ROS-analyse
6. Teknisk hovedplan
7. Klimabudsjett
8. Støy
9. Anleggsgjennomføring
10. Oversendelsesbrev datert 27. november 2019

Lenker til relevante dokumenter:

- [Planprogram vedtatt februar 2019](#)

FAKTA:

Planprogram for dobbeltspor gjennom Hamar og hensettingsanlegg ble vedtatt 27. februar 2019. Planprogrammet åpnet for å håndtere dobbeltspor og hensettingsanlegg i to adskilte kommunedelplaner.

Bane NOR er tiltakshaver og har utarbeidet forslag til kommunedelplan for hensettingsanlegg (togparkering). Det er utredet tre alternativer, alle ved Skattumshagan på Hjellum.

Det er i dag hensetting av tog ved Hamar stasjon, men med InterCity-utbyggingen planlegges det flere avganger og lengre tog, slik at det vil gå to tog i timen til Hamar når dobbeltspor til Åkersvika er utbygd (2026). Dette medfører behov for mer kapasitet til togparkering nær Hamar stasjon. Det trengs kapasitet for parkering av 20 togsett med lengde 110 m (10 doble med lengde 220 m) med ankomstspor, servicebygg (ca. 300 m²) med servicefasiliteter, samt bilparkering for ca. 20 biler. Anlegget vil bli gjerdet inn. Hensettingsanlegg er en forutsetning for å øke antall tog på IC-strekningen Oslo-Hamar.

I Planbeskrivelsen kap 3 framgår en vurdering av lokaliseringsspørsmålet i regional sammenheng. Hjellum er ansett som en god lokasjon da anlegget vil ligge langs en lang og rett linje, og er en optimal løsning uavhengig av hvilken stasjonsplassering som velges i Hamar.

Det er vurdert tre alternative lokaliseringer ved Skattumshagan. Disse er benevnt Nord A, Nord B og Røros B, de to første på nordsiden av dagens Rørosbane og den siste på sørsiden.

Planområdet ligger ca. 4 km fra dagens stasjon på Hamar, rett øst for Hjellum sentrum.



Eksisterende toglinje på Rørosbanen blir benyttet, noe som forutsetter elektrifisering fram til anlegget (ca. 4 km). Stangevegen må heves (ca. 1,2 m) og en bygning ved Åker planovergang må rives. (se planbeskrivelsen kap 5.1)

For å opprettholde en viktig turveg-forbindelse på tvers av banen, vil det i enden av Blåklukkevegen etableres en turveg-kulvert. Planovergangen ved Brunstad Kristelige Menighet blir fjernet og erstattes ikke. De som skal krysse banen må benytte den nye

undergangen ved Blåklokkevegen eller andre krysningspunkt. Adkomst til alle tre løsningsalternativene vil være fra fv. 118 Kurudvegen, sør for jernbanen. For de to alternativene nord for banen (Nord A og nord B) må det etableres ny bru over jernbanen.

Plankartene viser kun en hensynssone for båndlegging (H710) som omfatter nødvendige arealer. I planbeskrivelsen er det skisser som viser løsningsforslag. I neste fase med utarbeidelse av reguleringsplan vil plankartet vise mer detaljert arealbruk. For nærmere omtale av alternativene med skisserte løsninger, se planbeskrivelsen.



Figur: Illustrasjon av alternativ Røros B

Bane NOR anbefaler alternativ Røros B. De prissatte konsekvensene gir ikke noen klar rangering av alternativene, så det er de ikke-prissatte konsekvensene som er avgjørende for anbefalingene. Konsekvensutredningen omfatter her vurdering av landskapsbilde, friluftsliv og by-/bygdsliv, kulturminner og kulturmiljø, naturmangfold og naturressurser (inkl. landbruk). Sammenstilling av de tre alternativene er gjort i tabellen nedenfor (fra Planbeskrivelse kap 6.2.2):

Fagtema	Konsekvens alt. 1 Nord A	Konsekvens alt. 2 Nord B	Konsekvens alt. 3 Røros B (sør)	Kommentar
Landskapsbilde	Stor negativ	Stor negativ	Middels-stor negativ	Alle alternativer medfører en fragmentering av landskapsbildet, men Røros B har en noe bedre plassering i landskapet enn de andre.
Friluftsliv og byliv	Middels-stor	Middels-stor	Liten-middels	De store verdiene for fagtemaet ligger nord for Rørosbanen, og bli mest negativt påvirket av Nord A og Nord B.
Kulturminner og kulturmiljø	Middels negativ	Middels negativ	Middels-liten negativ	Alternativ Røros B, sør for eksisterende jernbane er i noe mindre grad i konflikt med registrerte kulturminner. Nord B har høyere potensiale for funn med automatisk freda kulturminner enn Nord A.
Naturmangfold	Liten negativ	Liten negativ	Ingen - liten negativ	Nord-alternativene medfører mer arealbeslag av viktige naturtyper enn Røros B. Nord A er marginalt bedre enn Nord B. Røros B er det beste.
Naturressurser	Stor til meget stor negativ konsekvens (---/---)	Stor til meget stor negativ konsekvens (---/---)	Stor negativ konsekvens (---)	Nord A og B har i tillegg til beslag av dyrka jord, negativ virkning med hensyn til arrondering og drift av jorda.
Samlet vurdering	2	3	1	Røros B vurderes som det beste alternativet for de ikke-prissatte fagtemaene. Rangeringen er lik for alle fagtema.

Det er store negative virkninger ved alle alternativer, særlig for fagtema naturressurser (på grunn av landbruksarealer) og landskapsbilde. Samlet sett kommer Røros B best ut for alle fagtema.

Hoveddelen av arealene som omdisponeres er dyrket mark. Arealbeslaget av landbruksjord framgår av tabellen nedenfor (konsekvensutredningen kap 7.8 side 106):

Alt.	Permanent arealbeslag (Dekar)			Midlertidig arealbeslag (Dekar)		
	Fulldyrka jord	Dyrkbar jord	Produktiv skog	Fulldyrka jord	Dyrkbar jord	Produktiv skog
Nord A	91	28	36	62	5	15
Nord B	96	29	35	70	5	16
Røros B	64	22	37	50	16	72

For landskapsbilde vil alle de tre alternativene dele opp det sammenhengende jordbrukslandskapet øst for Hjellum og svekke landskapets karakter. Arealene som omdisponeres vurderes å ha høy verdi. Åkerlandskapet er bølgende med åkerholmer, bekkedrag med vegetasjonsrender og skogsområder som skaper variasjon. Alternativ Røros B ligger lavere i terrenget på sørsiden av banen, noe som begrenser både skjæringer og hvor visuelt framtrædende anlegget blir. Adkomstvegen ligger lavt og innebærer ingen visuelle barrierer. Løsningen med bru over jernbanesporet (i alternativene nord A og nord B) gir størst negativ virkning.

Verdier knyttet til friluftsliv, by- og bygdsliv er vesentlige nord for Rørosbanen. Dette er i størst grad knyttet til muligheter for rekreasjon og undervisning i nærmiljøet i skogsområdet på Skattumshagan. Her er det flere stier og opparbeidede målpunkter.

Når det gjelder naturmangfold, har området verdi som hekke- og rasteområde for fugl; mest kulturlandskapstilknyttede arter, men også for våtmarksfugl. I verdikartet er området gitt liten-middels verdi (KU kap 5.3.3 og 5.4.3). I tillegg vil alternativene nord for banen innebære et lite arealbeslag i flomskog, mens alternativet sør for banen gir nedbygging av ung lauvskog.

Alternativ Røros B er i mindre grad i konflikt med registrerte kulturminner enn alternativene på nordsiden av jernbanen.

Risiko og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) viser at det ikke er identifisert noen risikoforhold som tilsier at planområdet ikke er egnet til planlagt utbyggingsformål.

Klimabudsjettet viser at alternativet Røros B har de laveste klimagassutslippene. Dette skyldes hovedsakelig mindre massehåndtering, mindre berørte myr- og torvarealer, samt at det ikke bygges bru over Rørosbanen.

Se rapport om konsekvensutredning for mer utdypende informasjon om konsekvensvurderinger av de tre alternativene.

VURDERING

Kommunedirektøren mener at konsekvensutredningen er gjennomført tilfredsstillende og i tråd med vedtatt planprogram, og danner et godt nok grunnlag for vedtak av kommunedelplan. Politisk har det vært ønskelig å få en bedre begrunnelse for valget av Hjellum som lokalisering for slikt anlegg. Dette er nå beskrevet i kap 3 i Planbeskrivelsen.

Hensettingsanlegg er i utgangspunktet en type virksomhet som det kan være vanskelig å plassere på en ny lokalitet. Det er arealkrevende, og bringer ikke med seg vesentlige fordeler for nærmiljøet. For samfunnet for øvrig er det en nødvendighet, som en del av jernbanesystemet.

Underveis i planarbeidet har det vært informasjons- og dialogmøter på Hjellum, og utarbeiding av plan har tatt til seg innspill som har kommet fra lokalmiljøet. Turveg-undergang i enden av Blåklukkevegen har vært viktig å få innlemmet i planene, for å ivareta mulighetene for turstiforbindelse på tvers av jernbanen. Dette gir bl.a. mulighet for trygg kryssing mellom skolen og fotballbanene på Black River Park.

Tap av dyrkamark vurderes som den mest vesentlige negative konsekvensen ved etableringen av hensettingsanlegg i dette området. I nasjonal jordvernstrategi fastsetter Stortinget et mål om at den årlige omdisponeringen av dyrka jord må være under 4000 dekar. Målet skal nås gradvis innen 2020. Ut fra det nasjonale målet er det satt mål om at under 200 daa skal omdisponeres årlig i Hedmark. Resultatet ble 234 daa omdisponert dyrka jord i 2018, altså ligger vi for høyt i forhold til målsettingen. Mye av dette skyldes store samferdselsprosjekter i regionen. Av de tre alternativene som er utredet, er det Røros B som kommer best ut, både på dyrka og dyrkbar jord.

Hensettingsanlegget medfører økt togtrafikk forbi Hjellum i forhold til i dag, og det anslås en dobling av togtrafikken. Dette medfører mer støy når togene tuter ved

usikrede togoverganger. Det er aktuelt å se på flere avbøtende tiltak, blant annet skilte slik at lokførere fritas fra å tute i perioden kl. 22-06 (planbeskrivelsen kap 6.2.1.1). Belysning fra toganlegget er også nevnt å ha noe negativ fjernvirkning til boligområdet nord for Rørosbanen på ugunstige tider at døgnet. Vi forutsetter at man kommer tilbake til aktuelle avbøtende tiltak i reguleringsplanfasen.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

Med tanke på barn og unge er det ekstra viktig at sikkerhet ivaretas på en god måte i gjennomføring av tiltaket, og at arealer og forbindelser som brukes mye av barn og unge ikke omdisponeres eller forringes vesentlig. Vår vurdering er at kulvert under jernbanen innerst i Blåklukkevegen som erstatning for planfrie kryssinger er et godt tiltak både med tanke på sikkerhet og for å skape en god forbindelse som knytter Hjellum sammen på tvers av jernbanen. I oppfølgende regulering og gjennomføring vil det være viktig å sikre en romslig nok kulvert av god kvalitet og med belysning, slik at den oppleves som trygg.

KONSEKVENSER FOR KLIMA OG MILJØ:

Tiltaket i seg selv vil innebære klimagassutslipp, men bidrar til at jernbanen kan styrke sin konkurranseevne som transportmiddel. Klimabudsjettet viser at alternativet Røros B har de laveste klimagassutslippene. Dette skyldes hovedsakelig mindre massehåndtering, mindre berørte myr- og torvarealer, samt at det ikke bygges bru over Rørosbanen.

Iht Naturmangfoldloven skal offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Det vurderes at beslutningsgrunnlaget i saken er tilfredsstillende.

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER:

Kommunedelplan for hensettingsanlegg bør vedtas av kommunen før sommeren 2020 for å komme i posisjon til at detaljplanlegging og utbygging blir prioritert i neste revisjon av NTP (for perioden 2022-2033). Dette igjen er en forutsetning for doubling av togfrekvens mellom Oslo og Hamar i 2026.

Vedtaket om høring innebærer ikke i seg selv annet enn at kommunen forpliktes til å følge opp planprosessen med sikte på å vedta en kommunedelplan.

Vedtaket av kommunedelplan med hensynssone for planoppfølging innebærer at arealene båndlegges.

Det er Bane NOR som har det økonomiske ansvaret for utbygging av hensettingsanlegget. Det er også Bane NOR som har ansvar for å innløse eiendom med innløsningrett i neste planfase når reguleringsplan er vedtatt. Øvrige økonomiske og juridiske konsekvenser må vurderes og avklares nærmere i reguleringsplanfasen. Å legge inn nye ting i tiltaket, som vesentlig fordyrende avbøtende tiltak, kan medføre innsigelse fra utbygger Bane NOR eller at kommunen må ta det økonomiske ansvaret for gjennomføring.

KONKLUSJON:

Kommunedirektørens vurdering er at utredningsplikten er oppfylt, og at planforslaget med alle tre alternativer kan sendes på høring og offentlig ettersyn.

Konsekvensutredningen peker ganske klart i retning av ett av alternativene som bedre enn de to andre, og vi slutter oss til Bane NORs vurdering av at alternativ Røros B, sør for dagens Rørosbane, synes å være det alternativet som er minst konfliktfylt i forhold til landbruksinteresser og nærmiljø, og kan anbefales som grunnlag for videre planlegging på reguleringsplannivå.

Dersom kommunestyret vedtar å sende planen på høring blir det en høringsperiode fra 21. desember (kunngjøring) til 14. februar 2020. I høringsperioden arrangeres det åpent folkemøte på Lovisenberg skole om saken.