

Konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplan for SMAT 2000-2030

Arvid Strand
Jan Usterud Hanssen
Tore Leite
Gustav Nielsen
Aud Tennøy

Tittel: Konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplan for SMAT 2000-2030

Forfatter(e): Arvid Strand; Jan Usterud Hanssen; Tore Leite; Gustav Nielsen; Aud Tennøy

TØI rapport 971/2008
Oslo, 2008-08
147 sider

ISBN 978-82-480-0895-8 Elektronisk versjon
ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:
Hedmark fylkeskommune

Prosjekt: 3320 Revisjon av fylkesdelplan for SMAT

Prosjektleder: Arvid Strand

Kvalitetsansvarlig: Oddgeir Osland

Emneord:
klimagassutslipp; kollektivtransport; boligbygging

Sammendrag:
Rapporten belyser de enkelte punktene i utredningsprogrammet for planarbeidet, og representerer slik underlagsmaterialet for revidert fylkesdelplan SMAT. Utgangspunktet for det første SMAT-planarbeidet var å finne fram til rimelige avveininger mellom by- og tettstedsutvikling og vern av noe av landets beste åkerjord. Ved revisjonen er dette hensynet videreført, samtidig som utvikling av by- og tettstedsbebyggelsen i regionen skal skje på en mest mulig bærekraftig måte. To prinsipper ligger til grunn for arbeidet med fylkesdelplanen og bør fastholdes når den gjennom enkeltbeslutninger skal følges opp. For det første at lokalisering av aktiviteter skal skje slik at det gir opphav til minst mulig transport, og for det andre at lokalisering av ny aktivitet foretas på lokaliteter som støtter opp om eksisterende tettsteder heller enn som etablering av nye tettstedsdannelser.
Rapporten vil kun bli publisert på internett.

Title: Impact analyses of the revised county level plan for coordinated environment, land use and transport in the Hamar region

Author(s): Arvid Strand; Jan Usterud Hanssen; Tore Leite; Gustav Nielsen; Aud Tennøy

TØI report 971/2008
Oslo: 2008-08
147 pages

ISBN 978-82-480-0895-8 Electronic version
ISSN 0808-1190

Financed by:
County of Hedmark

Project: 3320 Reinvention of the county level plan for coordinated environmental, transport and land use in the Hamar region

Project manager: Arvid Strand

Quality manager: Oddgeir Osland

Key words:
County plan; environment; public transport; housing; trade

Summary:
The report analyzes the various topics of the program established for the planning task Reinvention of the county level plan for coordinating environment, land use and transport in the Hamar region (called SMAT in Norwegian). The starting point for the first SMAT plan was to find solutions balancing urban development and protection of farmland, which is of a very high quality in this region compared to other Norwegian regions. In the revised plan this is pursued further, and at the same time the urban fabric is to be developed in as sustainable a way as possible. The plan is based on two main principles. Firstly, activities should be located within the spatial urban structure in such a way that the resulting transport to and from the activities is minimized, and, secondly, new activities have to be located in such a way that they strengthen the existing urban centres rather than establish new ones. This report will only be published on the internet.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Innhold

Tabeller	3
Figurer	4
FORORD	5
Sammendrag – SMAT	6
Grunnleggende prinsipper bak planen	6
Hva er nytt fra den forrige planen?	6
Nærmere om enkelte sentrale temaer.....	6
1 INNLEDNING	11
2 GRUNNLAG FOR REVISJON AV FYLKESDELPLAN SMAT	12
2.1 Statusrapporten – hva den forteller	12
2.2 Mandat for revisjon av SMAT	12
2.3 Overordnede rammer for revisjon av fylkesdelplan SMAT	13
3 Revisjon av delmål	18
4 Energi- og klimaprogram	20
4.1 Klimautfordringen: fra global utfordring til lokal handling	20
4.2 Status og framskrivning av utslippene i Hamarregionen.....	21
4.3 Status for og forventet utvikling av klimagassutslipp i Hamarregionen	22
4.4 Utslipp og reduksjonsstrategi for stasjonær energi.....	23
4.5 Utslipp og reduksjonsstrategi for Transport	28
Utslppsreduksjon fra de fire kommunene Ringsaker, Hamar, Stange og Løten	30
4.7 Forslag til kartfesting av klimavennlig transportmønster	34
5 Boligbygging	36
5.1 Mål og retningslinjer i SMAT	36
5.2 Hva har skjedd i planperioden?	37
5.3 Bidrar boligdelen av SMAT-planen til å nå målsettingen om tilrettelegging for befolkningsvekst?.....	40
5.4 Hvordan skal man definere fortetting?	47
5.5 Bidrar boligdelen av SMAT-planen til å nå miljø- og transportmålsettingene?	49
5.6 Hvordan oppnå bedre måloppnåelse i revidert SMAT-plan?	52
5.7 Behov for endringer i boligdelen av SMAT?	54
5.8 Anbefalinger til revisjon av SMAT-plan	55
6 Estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting	57
6.1 Sammenstilling av kommunale retningslinjer	58
6.2 Er det behov for regionale retningslinjer?	62
6.3 Anbefalinger til revisjon av SMAT-plan	63

7 Næringsområder	64
7.1 Bakgrunn – gjeldende kommuneplaner	64
7.2 Kjøpesentre - dagens situasjon i SMAT-regionen.....	66
7.3 Offentlige institusjoner / sykehus	71
7.4 Konklusjon.....	71
8 Transport.....	73
8.1 Hvilken byutvikling bør vi ta sikte på om den skal være økologisk bærekraftig?	73
8.2 Biltrafikk.....	77
8.3 Kollektivtrafikken; buss og jernbane.....	78
8.4 Sykkel	85
8.5 Parkering / parkeringspolitikk	86
8.6 Lokal flyplass.....	94
9 Grønnstruktur.....	95
Hva har skjedd i planperioden?	96
Hvordan sikre grønnstruktur i og utenfor tettbebyggelsen?	98
Anbefalinger til revisjon av SMAT-planen, for bevaring og videreutvikling av grønnstrukturen.....	99
10 Geografisk virkeområde	101
11 Detaljering – geografisk nivå.....	102
12 Sammenfattende drøfting	103
Grunnleggende prinsipper bak planen	103
Hva er nytt fra den forrige planen?.....	103
Nærmere om enkelte sentrale temaer.....	103
Referanser.....	108
Diverse vedlegg.....	112
Vedlegg 1 Planprogrammet – kapittel 6	112
Vedlegg 2 Hovedmål og delmål for SMAT (i gjeldende SMAT-plan, og med planprogrammets anmerkninger)	116
Vedlegg 3 SMAT – gjeldende plan	118
Vedlegg 1 til kapittel 4.....	125
Vedlegg 2 til kapittel 4.....	128
Vedlegg til kapittel 7.....	131
Vedlegg 7.1 Innsigelse til reguleringsplan for Jarlsberg travbane, Tønsberg kommune – MDs avgjørelse	131
Vedlegg 7.2 Innsigelse mot reguleringsplan for Mo industripark vest – Rana kommune. MDs avgjørelse	138
Vedlegg 7.3 Kjøpesenterlokalisering og transport	143

Tabeller

Tabell 1: Utslipp av klimagasser i kommunene Hamar, Ringsaker, Løten og Stange. Utslipp i tonn CO ₂ -ekvivalenter	23
Tabell 2: Fordeling av prosessutslipp fra landbruk	26
Tabell 3: Dyrehold og kornbruk i Hamar-regionen, 2005	26
Tabell 4: Årsdøgntrafikk etter utvidelse av E18 Vestfold Nord.....	28
Tabell 5: Beregning av gjennomgangstrafikk på E18 gjennom Vestfold, 2001.....	29
Tabell 6: Utslipp fra personbiler per innbygger i fire byområder	30
Tabell 7: Behov for reduksjon av utslipp fra ulike tiltaksgrupper i Hamarregionen for å nå et reduksjonsmål på 20 prosent innen 2020	33
Tabell 8: Reduksjon av klimagassutslipp i 2020 ved aktiv satsing på tiltakspakke	34
Tabell 9: Fordeling av nye boliger på kommuner/områder	38
Tabell 10: Fordeling av nye boliger på områder utenfor SMAT/innenfor SMAT ..	39
Tabell 11: Sammenligning av ssb-tall for andel som bor i tettsted og tall for fordeling av nye boliger i og utenfor tettsteder. Prosent	40
Tabell 12: Boligsammensetning i SMAT-kommunene. Prosent	45
Tabell 13: Boligsammensetning i SMAT-kommunene. Prosent	45
Tabell 14: Prisutvikling i Hedmark 2000 – 2007; prosent vekst.....	46
Tabell 15: Firefeltstabell for klassifisering av utbyggingsprosjekter	49
Tabell 16: Hvordan ukjentlig reiselengde med motoriserte transportmidler (km) varierer i forhold til boligens avstand til sentrum, i byer av forskjellig størrelse (Næss og Jensen 2004).	52
Tabell 17: Utpendling fra kommunene (ssb). Prosent	53
Tabell 18: Oversikt over hvor i plansystemet kommunene setter kvalitetskrav ved utbygging	61
Tabell 19: Kjøpesentre i SMAT-regionen 2006	66
Tabell 20: Foreslåtte prosjekter for varehandel	67
Tabell 21: Dekningsgrad i SMAT- regionen (varegruppe 52)	68
Tabell 22: Fordeling av nye boliger på områder utenfor SMAT/innenfor SMAT ..	97
Tabell 23: Forbruk av dyrka mark i planperioden (i dekar).	97

Figurer

Figur 1: Referansebane for utslipp av klimagasser i Hamar-regionen	22
Figur 2: Nødvendig utslippsreduksjon ved mål om 20 prosent reduksjon i 2020 i forhold til nivået i 1990	31
Figur 3: Reduksjonsbaner for de ulike tiltaksgruppene	31
Figur 4: Lavutslippsbane for Hamar-regionen fra 1991 til 2020 på rundt 20 prosent, korrigert for gjennomgangstrafikk	32
Figur 5: Klimavennlig areal- og transportmønster i Hamarregionen som illustrerer mulige områder for fortetting som muliggjør mobilitet uten bruk av bil	35
Figur 6: Gode sirkler i arealutviklingen (Nielsen 1991).....	50
Figur 7: Sammenhenger mellom tetthet og energiforbruk til transport i nordiske byer (Næss 1997).....	51
Figur 8: Ukentlig reiselengde med bil (km) blant respondenter bosatt i ulik avstand fra Frederikshavn sentrum (km). N = 453. (Næss og Jensen 2000)	51
Figur 9: Andel av undersøkelsesukens reiselengde tilbakelagt til fots eller med sykkel blant respondenter bosatt i ulik avstand fra Frederikshavn sentrum (km). N = 448. (Næss og Jensen 2000)	52
Figur 10: Energibruk til transport per innbygger i ulike byer avhengig av utbyggingstetthet.....	74
Figur 11: Sammenheng mellom transportmengde per innbygger og avstand fra sentrum til innbyggerens bolig	75
Figur 12: Transportmiddelfordeling i ulike deler av Hamarregionen samt i Norge	76
Figur 13: Reisemiddelfordeling for reiser av ulik lengde i Hamarregionen.....	77
Figur 14: Taktnettprinsippet	79
Figur 15: Taktnettprinsippet - optimale linjelengder.....	80
Figur 16: Frekvens og gangavstand.....	81
Figur 17: Hovedkonsept: Timeavgang på samme minuttall fra tre taktnettsentre.....	82
Figur 18: Taktnett Hamar	83
Figur 19: Taktnett Hamar - detaljer	83
Figur 20: Taktnett Hamar flatedekning - halvtimerefrekvens innenfor 400 meter... ..	84
Figur 21: Busstraseer og holdeplass ved Moelv	84
Figur 22: Busstraseer og holdeplass ved Brumunddal	85
Figur 23: Overordnet gang- og sykkelvegnett – eksisterende og planlagt	86

FORORD

Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging (SMAT) omfatter 13 by- og tettsteder i Hamarregionen. Planen gjelder for perioden 2000 – 2030 og ble godkjent av Miljøverndepartementet 06.07.01. Planen ble høsten 2006 besluttet revidert. Som grunnlag for dette arbeidet ble det høsten og vinteren 2006/2007 utarbeidet en Statusrapport som belyser hvilken virkning planen har hatt fram til 01.01.06. Deretter ble det i første halvår 2007 utarbeidet et forslag til planprogram for revisjonsprosessen i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger. Dette ble vedtatt av fylkestinget i september 2007 lagt til grunn for revisjonsarbeidet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har vært engasjert som konsulent til revisjonsarbeidet. Konsekvensutredningen er utarbeidet av fem medarbeidere ved instituttet under ledelse av avdelingsleder dr ing Arvid Strand. Han har redigert rapporten på grunnlag av arbeidsdokumenter utarbeidet av forsker II dr phil Tore Leite (kapittel 4), forsker II siv ing Aud Tennøy (kapitlene 5, 6 og 9), forsker II siv ing Jan Usterud Hanssen (kapittel 7 og delkapittel 8.5) og forskningsleder siv ing Gustav Nielsen (delkapittel 8.3). Forskningsleder cand polit (sosiologi) Oddgeir Osland har kvalitetssikret arbeidet.

Arbeidet har vært koordinert av en arbeidsgruppe ledet av Hedmark fylkeskommune. En oppnevnt styringsgruppe har vært forelagt arbeidet ved flere anledninger. Underveis i revisjonsprosessen har det vært arrangert et seminar for kommunale og fylkeskommunale politikere og administrativt ansatte, og et offentlig møte med åpen invitasjon, men hvor en rekke organisasjoner også ble tilskrevet spesielt. Ved disse møtene holdt instituttets medarbeidere innledninger om arbeidet i sin helhet eller om de respektive temaene.

Oslo, august 2008

Lasse Fridstrøm

Instituttssjef

Arvid Strand

Avdelingsleder

Sammendrag – SMAT

Grunnleggende prinsipper bak planen

Et grunnleggende premiss for i arealplansammenheng å kunne bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling er å legge til rette for en by- og tettstedsutvikling basert på generelle prinsipper som:

- Minst mulig forbruk av produktive arealer
- Minst mulig transportbehov
- Mest mulig transport avvirket til fots, med sykkel eller med kollektive transportmidler
- Mest mulig av transporten benytter seg av ikke-fossilt drivstoff

Utgangspunktet for det første SMAT-planarbeidet var å finne fram til rimelige avveininger mellom by- og tettstedsutvikling og vern av noe av landets beste åkerjord. Ved revisjonen er dette hensynet videreført, samtidig som utvikling av by- og tettstedsbebyggelsen i regionen skal skje på en mest mulig bærekraftig måte. Dette har resultert i utforming av to prinsipper som bør ligge til grunn for arbeidet med fylkesdelplanen. For det første at lokalisering av aktiviteter skal skje slik at det gir opphav til minst mulig transport, og for det andre at lokalisering av ny aktivitet foretas på lokaliteter som støtter opp om eksisterende tettsteder heller enn som etablering av nye tettstedsdannelser. Dette innebærer for øvrig å bygge videre på de prinsippene som ble lagt til grunn da planen ble utarbeidet første gang i 2000.

Hva er nytt fra den forrige planen?

Ved revisjonen foreslår vi å åpne opp grensene for SMAT-planen slik at større områder enn dem som er utbygget, planavklart eller foreslått til utbygging kommer innenfor planområdets grenser. Det innebærer at målene og retningslinjene for planen får en mer aktiv rolle å spille i den løpende utviklingen av nye planområder innenfor planområdet - og i å for seg også utenfor dette; jmfør retningslinje R.0.2.

Nærmere om enkelte sentrale temaer

Lokalisering av boliger

Vi har konstatert at det i store trekk er nok arealer innenfor de rammer som ble etablert gjennom det første SMAT-planarbeidet. Eneste unntaket er Hamar stortettsted hvor det er konstatert en tilnærmet balanse mellom tilgang til arealer og etterspørsel. På grunn av at det kan være betydelige usikkerheter knyttet til gjennomføringshastighet i slike fortettings- og omformingsområder som det Hamar stortettsted i stor grad må basere sin arealressurstilgang på, kan det være aktuelt å drøfte tilleggsarealer i Hamar stortettsted. Det umiddelbart rimelige vil være på nytt å ta opp Ingeberg til drøfting. Hamar peker på nettopp det som ønskelig, og i kollektivtransportplanen (se nedenfor) er tilbudet dit tenkt styrket, en styrking som vil bli ytterligere mulig om det kommer et større befolkningsunderlag. Dessuten er det av interesse å bygge mer boliger i Ingeberg-området for å gjøre det eksisterende lokalsamfunnet mer robust ved at flere innbyggere kan gi grunnlag for et mer variert lokalt service- og tjenestetilbud. Et slikt alternativ bør imidlertid, i hvert fall i et transport- og klimamessig perspektiv, vurderes opp mot andre

arealer i og i tilknytning til Hamar stortettsted som store innebygde arealer på Bekkelaget (i Stange kommune) og på Jessnes (i Ringsaker kommune). Disse områdene ligger alle i kortere avstand fra eksisterende sentrale byområder enn Ingeberg. Området på Bekkelaget er imidlertid et jordbruksområde med svært høy bonitet.

Næringsarealer

De tidligere nevnte prinsippene for en bærekraftig by- og tettstedsutvikling, i kombinasjon med det faktum at det ikke ser ut til å være særlig mangel på næringsareal innenfor eller i tilknytning til eksisterende tettstedsdannelser eller etablerte næringsområder, gjør det rimelig oversiktlig å peke på hvilke lokaliseringmuligheter som foreligger for ulike typer næringsvirksomhet. De næringsarealer som inngår i planen skal romme ulike typer aktiviteter. Blant disse eksempelvis: terminalområde for omlasting mellom veg og jernbane; ordinær prosessindustri; detaljhandelsvirksomhet i større eller mindre enheter og det som nå mer og mer går under betegnelsen handel med plasskrevende varer.

Utadrettede handelsvirksomheter som tilbyr et varespekter vi kan betegne som dagligvarer, bør søkes lokalisert til eksisterende hoved- og lokalsentra slik at befolkningen kan nå tilbudene til fots, med sykkel eller kollektivtransport – eller med begrenset lengde på bilturene. Etableringer av typen Vinmonopol på Rudshøgda – langt unna der folk bor – bør unngås ved at det i reguleringsbestemmelsene for et område ikke åpnes for detaljhandel. Kjøpesentra med stort innslag av dagligvareomsetning bør det bare åpnes for lokalisering av i eller i nær tilknytning til eksisterende tettsteder. Det er her rimelig å vise til avgjørelsen fra Miljøvernministeren i en innsigelsessak i Tønsberg – avvisning av at det etableres kjøpesenter ved Jarlsberg travbane, tre kilometer fra sentrumssonen i Tønsberg og om lag 1,5 kilometer fra sentrum i lokalsentrene Sem og Vear¹. Også departementets nylige avgjørelse i en innsigelsessak i Mo i Rana gir uttrykk for rådende politikk.

Handel med såkalt plasskrevende varer, som stort sett pleier å bli eksemplifisert med hagesentre, trelastutsal, bilsalg og lignende², bør kunne etableres i et fåtall lokaliteter beliggende slik at de lett kan nås fra hovedvegssystemet og slik at samlet potensiell transportmengde blir minst mulig. I noen sammenhenger tas også omsetning av møbler opp som plasskrevende. Dette har i så fall sammenheng med utsalgets størrelse og har trolig sammenheng med at det er vanskelig å forestille seg et tradisjonelt IKEA-prosjekt inne i et bysenter. Møbelutsal var imidlertid ikke med blant unntakene nevnt ved kjøpesenterstoppen.

En bedrift av type IKEA bør lokaliseres til lokaliteter som ligger sentralt i forhold til potensielt kundeomland. Rudshøgda, området Nydal/Olrud/Trehjørningen og Midtstranda er de opplagte alternative lokaliteter for slik virksomhet i SMAT-området. Etter det Hamar kommune opplyser, er trolig tilgjengelige arealer i Midtstrandaområdet for lite, og dermed står vi tilbake med de to øvrige lokalitetene. Begge disse er velegnet for en bedriftstype som IKEA. Grove beregninger av potensielt transportomfang knyttet til disse to lokalitetene viser at de er jevnbyrdige. Det omlandet vi har lagt til grunn ved beregningene omfatter Lillehammer i nord, Gjøvik i vest, Elverum i øst og Eidsvoll i sør samt de fire SMAT-kommunene. I SMAT-sammenheng er det hensiktsmessig at det åpnes for etablering av plasskrevende virksomhet i begge lokaliteter. Områder i

¹ I en pressemelding 08.04.2008 sier miljøvernministeren: ”Jeg ønsker at handelen skal foregå i et levende bysenter. Da må vi unngå en utvikling med byspredning, økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil”

² I kjøpesenterstoppen for noen år siden (1999-2004) ble det benyttet følgende definisjon av plasskrevende varer: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

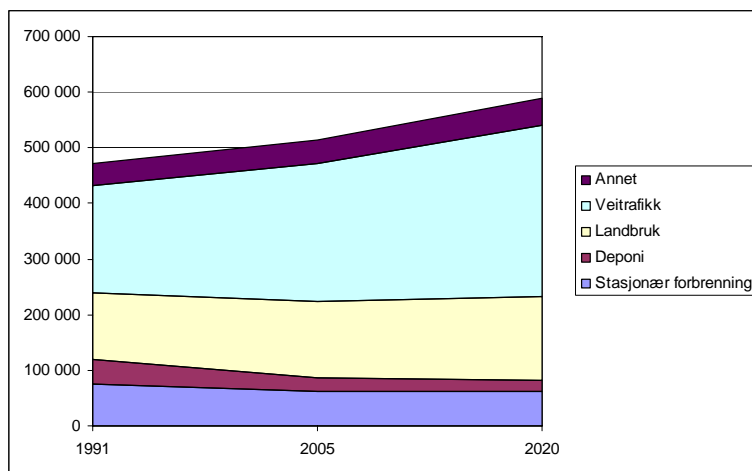
tilknytning til Kåterudkrysset har vært lansert som aktuelt for handelsvirksomhet. Området har god beliggenhet i transportsammenheng – både med hensyn til potensielt transportomfang og tilknytning til overordnet vegnett – men anbefales ikke utviklet som næringsområde på grunn av områdets landskapsmessige kvaliteter. De store linjer i dette landskapet bør det ikke gjøres inngrep i. Det bør tvert i mot bevares.

Godsterminalspørsmålet er både lett og vanskelig. Lett ved at kravet om arealer i tilknytning til jernbanestasjon må være oppfylt, og at det også bør være god kontakt til hovedvegsystemet. Både Rudshøgda og Sørli utpeker seg som aktuelle lokaliteter, mens arealene ved nåværende lokalisering i Hamar sentrum opplagt kan finne bedre alternativ anvendelse. Spørsmålet er vanskelig å konkludere fordi Jernbaneverket ikke har kommet på banen med sine vurderinger om hva som er den best egnede eller mest ønskelige lokaliteten for et slikt anlegg. Revidert SMAT bør derfor åpne for at både Sørli og Rudshøgda kan bli framtidig område for en godsterminal. Dette må utredes nærmere. I den sammenheng kan det også være aktuelt å åpne for at også andre lokaliteter vurderes; blant annet Rosetporten.

Ordinær prosessindustri og lite kundeorientert virksomhet kan lokaliseres til de næringsarealer som finnes innenfor planen.

Transport

Det er først og fremst transportsektoren som står overfor de store utfordringene i klimasammenheng. Sektoren står for 50 prosent av CO₂-utslippene i SMAT-området og tiltakene som må foretas, berører så vel arealdisponeringen som hva som bør skje innenfor transportsektoren. Transportmengden holdes best i sjakk ved å bygge tett innenfor eksisterende by- og tettstedsgrenser. Dette gir også mulighet for å avvikle de korte turene til fots eller med sykkel, om det legges til rette for det. Mellom tettstedene er det mulig å etablere kollektive transportopplegg som kan fange opp noe av biltrafikken dersom frekvensen blir høy og synliggjøringen god.



Referansebane for utslipp av klimagasser i Hamar-regionen (Ringsaker, Hamar, Stange og Løten) 1991 – 2020, tonn CO₂-ekvivalenter

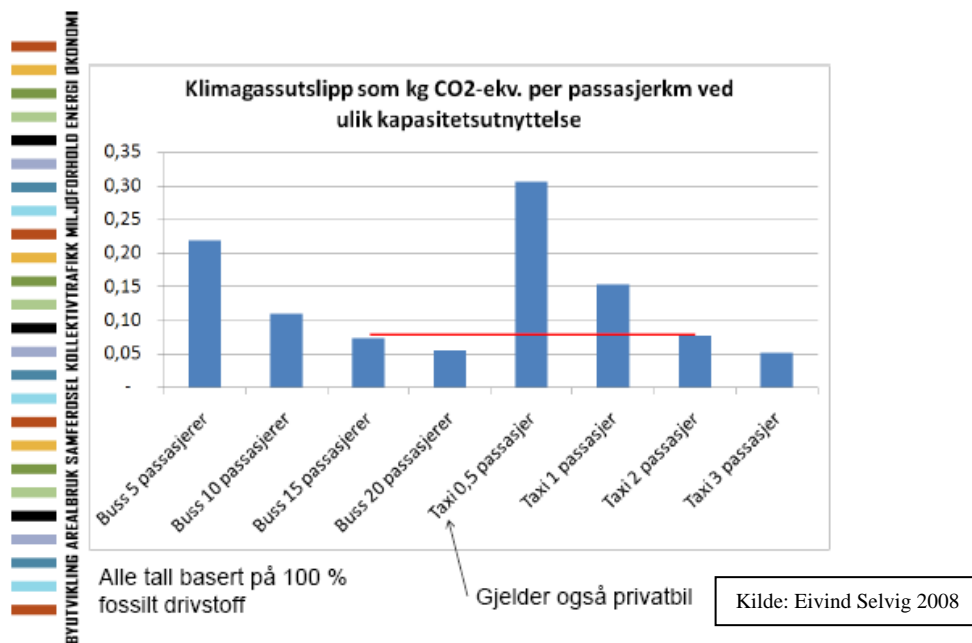
Det er et sentralt mål for SMAT-arbeidet at transporten skal avvikles så miljøvennlig som mulig gjennom tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk og et kollektivt transportopplegg med god frekvens og, ikke minst, god framkommelighet. På sentrale trafikkåreer med stor trafikk er det derfor påkrevet med utvidelse av veganlegget slik at kollektivtrafikken kan sikres eget felt og dermed rask framføring. Hvilke strekninger dette vil gjelde må nærmere klarlegges når det kollektive transportopplegget, som på nåværende tidspunkt er under utvikling innenfor Mjøsstrategiarbeidet, er kommet så langt at endelige linjer og tilhørende traseer velges. Det er foreslått å innføre et system basert på et mindre antall

linjer med takting. Frekvensen vil avhenge av hvor mye penger det vil være aktuelt å sette inn i systemet.



For å søke å begrense biltrafikken så mye som mulig, og for å få ressurser til økt innsats i kollektivtrafikken og utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet, bør det drøftes å innføre avgiftsbelegging av biltrafikken i regionen i en eller annen form. Innføring av bompengordninger har ofte flere formål. For det første for å forsøke å dempe trafikkveksten med privatbil ved enten å få folk til å tenke seg to ganger om før de setter seg i bilen for å kjøre en kortere eller lengre tur (ofte kortere) og heller droppe turen, eller en kan velge å gjennomføre turen på en annen måte; ved å gå, sykle eller reise kollektivt. Ved de bomtakstnivåer som har vært praktisert i Norge hittil, har avvisningseffekten ikke vært særlig omfattende, fra 3-5 prosent. Det andre formålet med avgiftslegging, å skaffe penger til gode tiltak som vegbygging og bygging av gang- og sykkelveger eller investeringer i og drift av kollektivtransport (nylig åpnet lovmessig for), er anerkjent effektivt.

Det er for øvrig viktig å være oppmerksom på at kollektivtransporten vanskelig kan konkurrere med bil så vel som med sykkel i mindre byområder som dem vi finner i ulike deler av SMAT-regionen (Hamar stortettsted, Stange, Brumunddal og Moelv). Til det er avstandene for små, bilholdet for utbredt og omfattende, og framkommeligheten i vegnettet for god. Kollektivtransporten kan imidlertid ha en rolle å spille på reiser mellom disse stedene. Dessuten er det viktig å opprettholde et kollektivt transporttilbud som et allment tilgjengelig offentlig gode til bruk for grupper i befolkningen som verken har tilgang til, eller som verken vil eller kan benytte, bil. Hvorvidt dette kollektive transporttilbudet skal etableres som linjetilbud eller i form av bestillingstransport, vil etterspørselen eller transportgrunnlaget måtte avgjøre. I klimagassammenheng er det verdt å merke seg at en drosje med tre passasjerer, svarer til en ordinær buss med 20 passasjerer.



SMAT-planens sentrale retningslinjer om konsentrert utbygging gjennom fortetting og nei til utvikling av nye tettsteder samt en restriktiv holdning til hvor det kan lokaliseres handelsvirksomhet, har som siktemål å begrense trafikkveksten og gjøre det mer bekvemt å gå og sykle til og fra ulike gjøremål. Sammen med restriksjoner på biltrafikken i form av parkeringsreguleringer og eventuelle avgiftsopplegg, burde dette gi muligheter for at regionen kan bli innlemmet i den statlige "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene".

1 INNLEDNING

En overordnet intensjon med SMAT er å få til en samordning av interessene til de ulike partene som deltar i planarbeidet. Fylkesdelplan for SMAT skal ivareta tettstedenes og regionens utviklingsbehov, men samtidig ta hensyn til viktige nasjonale interesser og verdier. For å få til dette er det nødvendig å ha et overordnet perspektiv som vektlegger samordning og langsiktig bærekraftig arealutvikling.

For fylkes(del)planer som fastsetter retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging som kan ha vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn, gjelder bestemmelsene om konsekvensutredninger, kfr. Plan- og bygningsloven (pbl) § 16-2. Med retningslinjer for utbygging menes i denne sammenheng at planen legger grunnlag for utbyggingsbeslutninger i etterfølgende planer, dvs. kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan, eller også unntaksvis for reguleringsplaner. Normalt må både utbyggingsformål og en konkret anvisning av det geografiske området for utbyggingsformålet være angitt for at planen skal omfattes av forskriften, fortrinnsvis gjennom et plankart.

Det vedtatte planprogrammet beskriver hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Kapittel 6 i programmet er gjengitt som vedlegg 1 til denne rapporten, og rapporten er bygget opp i tråd med innholdet i dette vedlegget. Utredningsarbeidet har vært konsentrert om fire hovedtemaer; energi- og klimaspørsmål, boligbyggingens omfang og lokalisering, næringslivets arealbehov og lokalisering samt ulike sider ved tilrettelegging for transport i regionen.

2 GRUNNLAG FOR REVISJON AV FYLKESDELPLAN SMAT

2.1 Statusrapporten – hva den forteller

Revisjon av Fylkesdelplan SMAT tar utgangspunkt i Statusrapport for SMAT. Hovedkonklusjonen i statusrapporten er at SMAT-planen i hovedsak har fungert etter forutsetningene. Dette gjelder i første rekke utbygging av boligområder som stort sett har skjedd innenfor de 13 definerte by- og tettstedsområdene i SMAT, noe som har bidratt til en konsentrert tettstedsutvikling. En slik utvikling ivaretar landbruksinteressene og legger forholdene bedre til rette for privat og kommunal service samt gir bedre forutsetninger for å etablere tilbud av kollektivtrafikk.

Statusrapporten gir følgende hovedkonklusjoner:

1. Hovedforutsetningene i SMAT har i stor grad dannet grunnlaget for, og er nedfelt i, kommuneplanene
2. Målsetning knyttet til fortetting er mer enn oppfylt. Det er potensial for ytterligere fortetting, dette gjelder i særlig grad omformingsområder, og er aktuelt i alle tettstedene. Dette har gitt positive konsekvenser for utbyggingsmønsteret og effektiv arealbruk
3. I fylkesdelplan SMAT er det fortsatt tilgang på ledige næringsområder, men en del av områdene har ikke en beliggenhet og et formål som er tilfredsstillende for kommunene
4. Det er liten måloppnåelse i M- og T-delen i SMAT, spesielt gjelder det:
M – miljøhensyn som for eksempel klima, overordnet grønnstruktur, kulturlandskap og kulturverdier
T – transport i forhold til kollektivbetjening og vegbygging er ikke blitt tilfredsstillende fulgt opp
5. Kommunene har opplevd et sterkere behov for å legge føringer for kvalitetsmessig fortetting
6. Kommunedelplan for Stavsberg er et resultat av godt interkommunalt samarbeid mellom Hamar og Ringsaker kommuner om et stort og viktig område i SMAT

2.2 Mandat for revisjon av SMAT

Mandatet er formulert i følgende punkter:

- Viljeserklæring og hovedmålsettinger slik de framgår av den opprinnelige SMAT-planen videreføres for å sikre best mulig kontinuitet og forutsigbarhet i forhold til planens virkeområde
- Samordning skal synliggjøres gjennom planlegging uavhengig av kommunegrensler, men med visshet om at de finnes. Det skal, som en del av planarbeidet, vurderes om, og på hvilken måte, Regionrådet på vegne av kommunene skal ha en klarere og mer aktiv rolle i gjennomføringen av planen
- Målsettingene som knytter seg til Miljø og Transport bør omarbeides og konkretiseres. Dette innebærer blant annet et klart fokus på prioritering av

kollektivtransporten i regionen, og hvordan man i dette kan hente inspirasjon fra kollektivsatsninger i andre regioner (Lillehammerområdet, Jæren)

- Revisjon av SMAT skal ta opp sentrale og konkrete problemstillinger som er viktige for kommunene og øvrige samarbeidspartnere, kfr. Statusrapporten
- Revisjon av SMAT skal ta utgangspunkt i gjeldende plan og retningslinjer for de 13 by- og tettstedsområdene. Endringer i retningslinjene kan vurderes
- Det skal vurderes i hvilken grad øvrig del av Hamarregionen skal omfattes av revisjonsarbeidet – eksempelvis mht Miljø og Transport
- Det utarbeides planprogram som underlag for konsekvensutredning og revisjon av SMAT

2.3 Overordnede rammer for revisjon av fylkesdelplan SMAT

SMAT bygger på overordnet lovverk og føringer gitt i Stortingsdokumenter, Rikspolitiske retningslinjer (RPR) og offentlige utredninger (NOU-er). Planen er utarbeidet og behandlet i samsvar med Plan – og bygningslovens kapittel V, fylkesplanlegging. Fylkesdelplanen skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i planområdet. Det vises også til formålsparagrafen i Plan- og bygningslovens § 2.

Det er ikke gjort større endringer i nasjonal politikk etter at fylkesdelplan for SMAT ble godkjent, men enkelte forhold har fått økt tyngde; eksempelvis jordvern og energi- og klimaspørsmål.

Nasjonale målsettinger for jordvern

Både i areal- og næringssammenheng er landbruket viktig for Hamarregionen. I nasjonal sammenheng representerer dette området et tyngdepunkt i norsk landbruksproduksjon, med et rikt jordsmonn og betydelige arealer egnet for matkornproduksjon. Disse arealene er noe av grunnlaget for at regionen har en omfattende næringsmiddelindustri i nasjonal sammenheng. Jordarealene har også en egenverdi både som kulturlandskap og som lenker i en omfattende grønnstruktur. Disse elementene er positive bidrag til et allsidig og attraktivt bymiljø og viser den nære sammenhengen mellom jordvern, miljøvern, opplevelser og byutvikling. Nasjonal jordvernpolitikk er følgelig svært viktig i dette området.

Nasjonal politikk på området definerer jordvern som en del av miljøvernet og poengterer at jordvern skal ligge som en premiss i planleggingen. Regjeringen har fastsatt et mål om å halvere den årlige nedbyggingen av dyrka mark i Norge innen 2010. Nasjonale miljømål og landbruksmål er sentrale rammer for planarbeidet, og viktige premisser for planleggingen vil være bevaring av høyproduktive landbruksarealer og det biologiske ressursgrunnlaget.

Planen må vise en arealbruk som støtter opp om det nasjonale målet om å redusere omdisponering av dyrket mark med 50 % innen 2010. Faktagrunnlag finnes i stor grad gjennom grunnlagsmaterialet utarbeidet til SMAT-planen, kommunale tiltaksstrategier og planer og gårdskartprosessen. Det vises også til anbefalinger fra Landbruks- og matdepartementet i veileder om kartlegging av kjerneområder for landbruket.

Energi- og klimaspørsmål

NOU 2006:18 *Et klimavennlig Norge* satte fokus på tiltak for å redusere utslipp av skadelige klimagasser. Fylkestinget behandlet denne utredningen i sitt møte 5. -6.03.07, Sak 6152/06. Senere er også *Klimameldingen* (St.meld. nr 34 (2006-2007)) kommet. Gjennomgang av status for SMAT viser at det er behov for å gjøre et arbeid innenfor

temaene miljø og transport. Dette vil ikke minst aktualiseres gjennom dagens klimadebatt og viktigheten av å fokusere energispørsmål, både energibruk til transport og stasjonær energi.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er en overordnet målsetting å redusere samfunnets sårbarhet og skape trygge og robuste lokalsamfunn. Sikkerhets- og beredskapsmessige hensyn skal derfor legges til grunn som et selvstendig premiss i alt arealplanarbeid på lik linje med andre hensyn som inngår i planleggingen. Planlegging må ha for øye å møte klimaendringer, og fareområder mht. flom og ras vil måtte vies oppmerksomhet.

RPR for samordnet areal- og transportplanlegging

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging er en svært viktig premiss for planarbeidet. Sentrale mål med retningslinjene er å begrense transportomfanget og få så store deler av transporten som mulig til å bli foretatt med miljøvennlige transportformer. Det innebærer generelt sett å ha oppmerksomheten rettet mot transportbehovet som skapes når arealbruken planlegges, og mot den framtidige bruken av arealer når transportanlegg planlegges.

Tilrettelegging for og fornying i næringslivet – helhetlig utvikling

Det har pågått et prosjektsamarbeid mellom kommunene, initiert av Regionrådet, med tittelen *Tilrettelegging og fornying i næringslivet – helhetlig utvikling av næringslivet*. Hensikten har vært å se på en helhetlig bruk av nærings- og handelsarealer, slik at alle typer næringsvirksomheter kan finne et tilbud i regionen. I anbefalingene fra prosjektet heter det bl.a.:

Tilgangen på næringsarealer til de mer tradisjonelle næringene synes rimelig tilfredsstillende, ser man hele regionen under ett. I den senere tid har det imidlertid vært spesiell stor etterspørsel etter tomter nær Hamar for de nye bilbaserte handelskonseptene, men for disse finnes det i dag ikke ferdigregulerte områder med ønsket beliggenhet

og:

Det bør derfor vurderes om utbyggingsformålet for noen av dagens regulerte næringsarealer bør endres til også å omfatte de nye handelskonseptene, eller at nye næringsarealer som er / blir avsatt i de respektive kommuneplaner åpnes for disse virksomhetene.

Prosjektgruppa anser seg nå ferdig med dette prosjektet og mener at en videre vurdering av nye næringsarealer bør sees i sammenheng med revisjon av SMAT-planen

Som grunnlag for SMAT-arbeidet innrettet mot handel og næringsliv, foreligger blant annet følgende sentrale dokumenter:

- Veileder for senterstruktur, varehandel og service i Hedmark (behandlet i fylkestinget 23- 24.04.07)
- Etablering av transportkrevende handel i Stange – Kåterudkrysset. En regional vurdering av lokalisering av plasskrevende handel, Vista Analyse mai 2007
- Utvikling av handel ved Myklegard, Løten kommune, Vista Analyse, mars 2006
- Utredning om utvikling av handelsområder i Hamar, Vista Analyse mai 2005

Offentlige institusjoner / sykehus

Et psykiatrisk/somatisk sykehus for Hamarregionen er besluttet lagt til Sanderud. Etableringen antas å representere 1500 arbeidsplasser. Anslagsvis halvparten representerer en omlokalisering av arbeidsplasser fra tidligere lokalisering i Hamar.

Veg

E6

Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen-Mjøsbyene ble godkjent av Miljøverndepartementet 19. mai 2004. Planen dekker både veg og jernbane i korridoren. På vegsiden er det lagt til grunn 4-felts E6 mellom Gardermoen og Lillehammer. I St.meld. 24 (2003-04), Nasjonal transportplan 2006-2015, er det forutsatt å bygge ut E6 på strekningen Gardermoen-Kolomoen til fire felt. Anleggsstart er i St.prp. nr. 87 (2006-2007) fastsatt til årsskiftet 2007/2008. Statens vegvesen regner med sammenhengende 4-feltsveg til Kolomoen i 2012.

På strekningen Kolomoen-Biri arbeides det med kommunedelplaner. Parallelt med dette arbeidet pågår kvalitetssikring i tidlig planfase, KS1, fra Kolomoen til Otta.

Krysset mellom E6 og riksveg 25 ved Åkersvika er et viktig knutepunkt for ekspressbusser. Plassering av hensiktsmessig stoppested for busser inngår i planleggingen for E6.

Riksveg 3

For riksveg 3 er det vedtatt kommunedelplaner for utbygging fra Ommangsvolden i Løten til Basthjørnet/Grundset i Elverum. Det forutsettes 4-feltsveg fra vest for Brenneriroa til Basthjørnet. Hedmark fylkeskommune har vedtatt at prosjektet kan finansieres med bompenger.

Riksveg 25

Riksveg 25 er hovedinnsfartsåre til Hamar sentrum fra Løten og Elverum – felles med Rv 3 fra Brenneriroa til Elverum. Hamar kommune har i møte 15.3.2000 vedtatt å utrede 4-feltsveg fra Ringgata - Torshov, med særlig vekt på framkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende. Kommunen har videre, basert på formannskapsvedtak den 22.02.06, bedt om at det innledes et samarbeid med Statens vegvesen for å utrede en eventuell bompengering rundt Hamar sett i sammenheng med bompengefinansiering av utbygging av Rv 25 Hamar-Brenneriroa.

Gang- og sykkelveger

Som et ledd i arbeidet med Nasjonal sykkelstrategi, skal det utarbeides overordna planer for sykkelvegnett i byer og tettsteder med mer enn 5.000 innbyggere innen 1.1.2010. I Hamarregionen gjelder dette for Hamar by/Bekkelaget og Brumunddal. Ved fullføring av handlingsprogrammet til NTP 2006-09 vil det være sammenhengende gang- og sykkelveg Hamar-Brumunddal, Hamar-Løten og Hamar-Stange.

Kollektivtransport – buss og jernbane

I arbeidet med å begrense transportomfanget, endre transportmiddelfordelingen i miljømessig positiv retning og sørge for reduserte klimagassutslipp, er kollektivtransporten et sentralt virkemiddel. Planarbeidet bør bygge på og videreutvikle eksisterende planer som *Kollektivplan for Hedmark 2007 – 2010* og *Mjøsstrategi for utvikling av kollektivtrafikken i Mjøsregionen*. I tillegg bør en bygge på veileder om *Bedre kollektivtransport i distriktene* som Samferdselsdepartementet nylig har presentert. Der er bl.a. den pågående utviklingen av konsept for kollektivtrafikken i Lillehammerregionen brukt som et eksempel som også kan gi nyttige innspill til planarbeidet i SMAT.

Et vesentlig infrastrukturelt tiltak er dobbeltspor på Dovrebanen. Det er viktig at målsettingene med dette tiltaket blir oppnådd så raskt som mulig. Ifølge Jernbaneverket vil dobbeltspor frem til Sørli stå ferdig i perioden 2020-2030. Det er planlagt to krysningsspor mellom Eidsvoll og Hamar. Det er Molykkja (Eidsvoll kommune) og Strandlykkja (Stange kommune). Dersom Jernbaneverket kan bygge dobbeltspor i deler av eksisterende trasé gjennom Eidsvoll kommune, vil Molykkja krysningsspor bygges først, og deretter krysningsspor på Strandlykkja. Jernbaneverket håper at bygging kan starte i 2010 for forlengelsene. Dersom prosjektet får de avklaringene som er nødvendige, er det fornuftig å bygge parsellen fra Langset til Korslund nord (Eidsvoll kommune). I

tillegg satser Jernbaneverket på å bygge en ”innkjøring” til krysningssporet ved Morskogen. Dette vil også være et kapasitetsøkende tiltak for Dovrebanen.

Godsterminal

I NTP (2006-2015) er det en uttrykt målsetting at en større del av godstransporten skal overføres fra veg til bane. Tidligere Hamar godsterminal er forutsatt frigitt til byutviklingsformål og det vil derfor være nødvendig, som del av SMAT-arbeidet, å finne erstatningsarealer som kan ivareta behovet Hamar-regionen har for en godsterminal for omlasting mellom bil og tog. Jernbaneverkets godsutredning (2006) konkluderer med at en slik terminal bør ligge øst (Rørosbanen) eller syd (Dovrebanen) for Hamar. Inntil en ny terminal kan etableres, bør eksisterende omlastingsspor mellom Hamar og Lillehammer opprettholdes.

Kulturminner og kulturlandskap

I Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer, *Kulturminner for Hedmarks framtid* (gjeldende fra 2005), er det vedtatt egne retningslinjer for håndtering og forvaltning av kulturminneinteresser i areal- og byggesaksbehandling. Det vises også til Stortingsmelding 16 (2004 – 2005) *Leve med kulturminner* hvor det blant annet settes fokus på kulturminnenes verdiskaping i næringsammenheng og stedsutvikling. En av utfordringene i revisjon av SMAT vil være å se en sammenheng mellom utvikling i Hamarregionen og kulturminner og kulturmiljø/landskap som ønskes tatt vare på. En god forvaltning har stor betydning for bo- og livskvalitetene i regionen. Forvaltning av kulturlandskapet omfatter også estetiske verdier. Det forutsettes at disse verdiene ivaretas i revisjon av SMAT.

Biologisk mangfold

Regjeringen har som mål å stanse tap av biologisk mangfold innen 2010. Dette legges til grunn for planarbeidet.

Grønnstruktur

Parallelt med revisjonsarbeidet pågår det arbeid med prosjektet *Strandsone Mjøsa*; et arbeid som skal pågå til sommeren 2008. Dette prosjektet omfatter strandsonen i alle de sju kommunene rundt Mjøsa, og bør vies oppmerksomhet av SMAT.

Fylkesdelplaner

Fylkesplan for Hedmark 2005 – 08(16) gir overordnede regionale rammer som har betydning for revisjon av SMAT. I tillegg nevnes følgende fylkesdelplaner:

- Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene - 2002
- Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer – 2005
- Fylkesdelplan for reiseliv, Hedmark – 2005 – 2008(10)
- Regionalt utviklingsprogram, RUP

SMAT-revisjonen må sørge for grenseoppgang mellom regionale og kommunale anliggender

Kommunene forutsetter i sine høringsuttalelser til planprogrammet at utredningsarbeidet setter klare grenser for hva som hører hjemme som retningslinjer i en fylkesdelplan, hva som krever samordnede regionale vedtak og hva som videreføres på konkret nivå i planer i den enkelte kommune.

Rapportens videre oppbygging

Planprogrammet gir anvisninger til hva som bør tas opp til nærmere behandling som del av revisjonsarbeidet. De etterfølgende kapitlene tar derfor opp:

- Revisjon av delmål (kapittel 3)
- Energi- og klimaprogram (kapittel 4)
- Boligbygging (kapittel 5)
- Estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting (kapittel 6)
- Næringsområder (kapittel 7)
- Transport (Kapittel 8)

- Grønnstruktur (kapittel 9)

I kapitlene 10 og 11 beskrives kort det geografiske virkeområdet og planens detaljeringsgrad, mens vi i kapittel 12 foretar en sammenfattende drøfting av sentrale problemstillinger og angir retningslinjer til utforming av revidert SMAT.

3 Revisjon av delmål

Det heter i planprogrammet:

Som ledd i revisjonsarbeidet, vurderes forenkling og konkretisering av alle delmål under 2.2. Miljøhensyn, 2.3 Samordnet areal- og transportplanlegging og 2.4 By- og tettstedsutvikling.

Formuleringene i foreliggende SMAT-plan er bearbeidet og gitt nedenfor stående form.

MII.2 Miljøhensyn

MII.2.1 Sammenhengende landbruksområder i de beste klimasonene og med den beste jordkvaliteten skal vernes mot nedbygging og oppdeling. Videre tettstedsutbygging styres mot de minst verdifulle arealene.

MII.2.2 Utbyggingsområdene skal knyttes til eksisterende tettsteder og brukes for å gjøre stedene tettere, og med ubebygde belter mellom tettstedene. Det skal skapes klare og naturlige langsiktige grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområdene.

MII.2.3 Regionen skal ta sin andel av arbeidet med å nå de nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp. Dette skal skje ved å forsterke utbyggingen i eksisterende tettsteder, ved ikke å etablere nye tettsteder, ved energieffektivisering og ved CO₂-nøytral energibruk og bedret tilrettelegging for kollektivtransport og gange og sykling.

MII.2.4 Ved all utbygging skal hensynet til godt bomiljø ivaretas. Trafikksikre og støy- og luftforurensingsfrie områder skal tilstrebes.

MII.2.5 Områder med verdifulle kulturlandskap, kulturmiljøer og kulturminner skal unngås som utbyggingsområder. Ved utbygging skal eventuelle kulturminner tas vare på som ressurser i utbyggingsområdene.

MII.2.6 Områder av stor verdi for friluftslivet skal sikres mot nedbygging, inngrep og støy. Det legges særlig vekt på å sikre nærfriluftsområder og sammenhengende grønnstruktur mellom bebygde områder og friluftsområdene.

MII.2.7 Grønnstrukturen i tettstedene skal videreutvikles og sikres attraktiv adkomst og tilgjengelighet for befolkningen.

MII.2.8 Viktige områder for biologisk mangfold skal vernes mot utbygging.

MII.2.9 Det skal gjennomføres estetiske vurderinger i alt plan- og byggearbeid i forhold til landskap og eksisterende og ny bebyggelse. Ved fortetting er utfordringene særlig store.

MII.3 Samordnet areal- og transportplanlegging

MII.3.1 Valg av utbyggingsmønster skal bidra til å begrense transportbehovet ved å prioritere løsninger som gir korte avstander til service og daglige gjøremål og ved å legge til rette for mest mulig gang- og sykkeltrafikk. Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturminner og grønnstruktur.

MII.3.2 Kollektivtransporten skal utvikles på en slik måte at den blir en viktig faktor i utviklingen av et mer bærekraftig samfunn.

MII.3.3 Mulighetene for høyere tomteutnyttelse innenfor eksisterende by- og tettstedsområder skal utnyttes optimalt. Ved omdisponering av inneklemt landbruksområder, skal det planlegges for høy tomteutnyttelse og høy områdekvalitet.

MII.3.4 Arealer i tettstedenes randsoner er aktuelle å vurdere omdisponert til utbygging

dersom det gir forbedret arrondering, kort avstand til service og klarere grenser

mellom tettstedene og de tilliggende landbruksområder og natur- og kulturmiljøene.

MII.3.5 Når Dovrebanen utvides med dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer, skal etablering av lokaltog mellom Tangen og Moelv vurderes. Rørosbanen mot Elverum skal utvikles til å inngå som en integrert del av det lokale kollektive transportsystemet.

MII.3.6 Det skal etableres sammenhengende gang- og sykkelveger i og mellom tettstedene i regionen.

MII.3.7 Det overordnede vegnettet med riks- og fylkesveger skal utvikles med forsvarlig standard.

MII.3.8 Retningslinjer for universell utforming skal legges til grunn for all planlegging i regionen.

MII.4 By- og tettstedsutvikling

MII.4.1 Planen skal bidra til at regionen kan gi et godt og differensiert tilbud til bolig- og næringsformål, basert på det enkelte tettsteds fortrinn og særpreg, og rettet mot å tilfredsstille det som etterspørres i markedet.

MII.4.2 En positiv utvikling av Hamar stortettsted er en forutsetning for å nå målet for planen.

MII.4.3 Fortettings- og utbyggingsområdene skal hver for seg, og i samspill med eksisterende by- og tettsteder, representere høy kvalitet og attraktivitet, slik at områdene blir gode å bo og leve i. De enkelte tettsteder skal utformes med sikte på å ivareta og videreutvikle deres fortrinn.

4 Energi- og klimaprogram

I planprogrammet står følgende om utredningsbehovet:

Det lages et eget klimaprogram som omfatter hele regionen og som gir en oversikt over relevante utslipp av skadelige klimagasser, både fra stasjonær og mobil energibruk. Herunder redegjøres for hvilke muligheter regionen har for å redusere utslippene fra mobil energibruk, hvilke krav som må stilles i et slikt program og hvilke endringer av trafikkmønsteret det er realistisk å oppnå. Innenfor stasjonær energibruk utredes hvilke muligheter som finnes for styring av energibruken og mulighetene for energiøkonomiske oppvarmingsystemer i tettsteder og større byggeprosjekter. Det utredes hvilke energiløsninger som finnes for ulike bebyggelsestyper, og vurderes eksplisitt hva som er grenseverdier for etablering av fjernvarmeanlegg i tettsteder og vises hvilket potensial og mulighet regionen har for bioenergi. Landbrukets utslippssituasjon behandles eksplisitt, og tiltak drøftes.

Det regionale arbeidet med klimaspørsmål vil bli tilpasset arbeidet i kommunene. Dette legges til grunn for planarbeidet.

4.1 Klimautfordringen: fra global utfordring til lokal handling

Våren 2007 kom rapportene fra FNs klimapanel tre arbeidsgrupper med oppdatert kunnskap om klimasystemet, effekter av klimaendringer og mulige tiltak for å møte utfordringen vi står overfor (IPCC 2007). FNs klimapanel slår fast at hvis vi skal unngå større global oppvarming enn 2-3 grader, må utslippene raskt reduseres. Innen 2015-20 må den globale utslippsveksten være stoppet og stabilisert. Deretter må utslippene reduseres med mellom 30 og 85 prosent innen 2040-2050. Stern-rapporten (2007) understreket de betydelige kostnadene som vil påløpe om vi ikke gjør noe med klimagassutslippene. I likhet med det norske Lavutslippsutvalget (NOU 2006:18) pekte Stern-rapporten på nødvendigheten av tidlige tiltak mot stadig økende utslipp av klimagasser.

Resultatet av alt dette har vært økt oppmerksomhet og forståelse av alvoret i situasjonen. Og diskusjonen dreier seg om hvor fort og hvor store klimaendringene vil være. Det er flere indikasjoner på at endringene kommer raskere og vil være større enn tidligere antatt (Alfsen 2008). Regjeringen har fulgt opp med nye nasjonale målsettinger om reduserte klimagassutslipp og en klimamelding (Miljøverndepartementet 2007) om sektorvise klimaplaner.

Vi må anta at klimautfordringen vil endre rammene for økonomien i det enkelte land, rammene for rettferdig global fordeling og vurderingen av den globale økologiske bæreevnen. Det innebærer helt andre rammer for prioriteringer og retninger for den fremtidige samfunnsutviklingen. Det vil være et paradigmeskifte i internasjonal økonomisk tenkning og global utvikling.

Klimautfordringen innebærer også behov for lokal handling. For Norge vil et trendskifte med hensyn til nasjonale utslipp innen 2015 – 2020 innebære at det må iverksettes betydelige tiltak innen alle sektorer (Leite og Vevatne 2007, Økstad m.fl. 2007). Konkret betyr det at det trengs betydelige klimakutt innen alle utslippsektorene i Norge, inklusive

transport, industri, stasjonær energibruk, avfall og landbruk. De fleste av de nødvendige tiltakene vil være knyttet til lokal iverksetting og bruk av lokale og regionale virkemidler.

Samtidig vil et klimapolitisk paradigmeskifte innebære at investeringer og politiske beslutninger må vurderes med hensyn til hvordan de vil påvirke framtidens klimagassutslipp – og at kostnadene knyttet til gjennomføring av tiltak vil kunne være høye på kort sikt.

Oppbygning av kapitlet

I dette kapitlet presenteres dokumentasjon om status og utfordringer for klimaarbeidet i regionen - og det skisseres hvordan klima skal håndteres i SMAT- arbeidet. Kapitlet bygger på og utdyper foredrag holdt på seminar i november 2007. Formålet med dokumentet er å vise hvilke utslippskilder som vil dominere i regionen hvis det ikke gjennomføres en aktiv klimapolitikk, og skissere hvilke områder hvor det kan iverksettes tiltak. Deretter viser vi hvilke reduksjoner som vil være mulig å realisere mot 2020 forutsatt at det iverksettes en aktiv klimapolitikk. På dette grunnlaget gis det noen anbefalinger til hvordan klima kan inkluderes i revisjon av Samordnet miljø-, areal-, og transportplan for Hamar-regionen.

Hamar-regionen brukes her synonymt med de fire kommunene som SMAT-revisjonen omfatter: Ringsaker, Hamar, Stange og Løten. Utredningen omfatter alt areal i disse fire kommunene. Dette samsvarer med beregningsmetodikken for kommunefordelte utslippstall og datamaterialet i de lokale energiutredningene (SFT 2007 og Lokale energiutredninger for Ringsaker, Hamar, Stange og Løten).

4.2 Status og framskrivning av utslippene i Hamarregionen

Metode og usikkerhet

Beregning av utslipp for Hamarregionen fram mot 2020 er gjort på basis av utslippstall fra SFTs klimakalkulator og SSB (SFT 2007). For framskrivningen er det tatt utgangspunkt i vekstprognoser som er lagt til grunn for SFTs tiltaksanalyse fra 2007 (Økstad m.fl. 2007). Denne framskrivningen kan betegnes som et trendscenarior der vi forlenger de siste 15 årenes vekst i utslippene (for eksempel kjørte km) korrigert for en generell teknologisk utvikling (energieffektivisering av kjøretøyparken) og 4 prosent innblanding av biodrivstoff. Dette er et scenarior som ligger tett opp til Regjeringens framskrivning i Klimameldingen (Miljøverndepartementet 2007).

Det er imidlertid usikkerhet rundt utslippsframskrivninger fram mot 2020 for Hamar-regionen. Denne usikkerheten er særlig knyttet til

- utviklingen av transportomfanget i regionen og virkningen av utvidet vegkapasitet i regionen
- i hvilken grad og hvor raskt kjøretøy med lavere klimagassutslipp fases inn. Det er lagt til grunn en moderat innfasing av mer energieffektive biler
- i hvilken grad nasjonale virkemidler og økte oljepriser fører til utfasing av oljefyring. I denne studien er det forutsatt at oljefyring forblir på samme nivå som i dag, det vil si at det ikke installeres nye anlegg med oljefyring

I SFTs nyeste tiltaksanalyse (Økstad m.fl. 2007) er det forutsatt en utslippsvekst fra vegtrafikken på rundt 20 prosent i perioden 2005 til 2020. Dette innebærer at den kraftige utslippsveksten fra vegtrafikken (som var på 40 prosent fra 1991 til 2005) fortsetter på grunn av høyt aktivitetsnivå i norsk økonomi, men flater ut. I SFTs referansebane er det lagt til grunn en moderat energieffektivisering og fortsatt høy vekst i transportomfanget (Leite og Hagman 2007).

Lavutslippsutvalget har lagt til grunn en betydelig lavere vekst i utslippene fram mot 2050. Deres referansebaner forutsetter en vekst på 0,75 prosent årlig fram mot 2020. Etter 2020 flater veksten ut slik at total vekst i utslipp fra transportsektoren blir 12,5 prosent fra 2005 til 2020. Dette er betydelig lavere enn anslag fra FNs klimapanel som forventer en vekst i transportomfanget på 2 prosent årlig og en vekst i utslippene fra transport på 80 prosent fram mot 2030 (Kahn Ribeiro m.fl. 2007). De tilsvarende vekstprognosene fra Europa antas imidlertid å være betydelig lavere enn dette (Kahn Ribeiro m. fl. 2007:333).

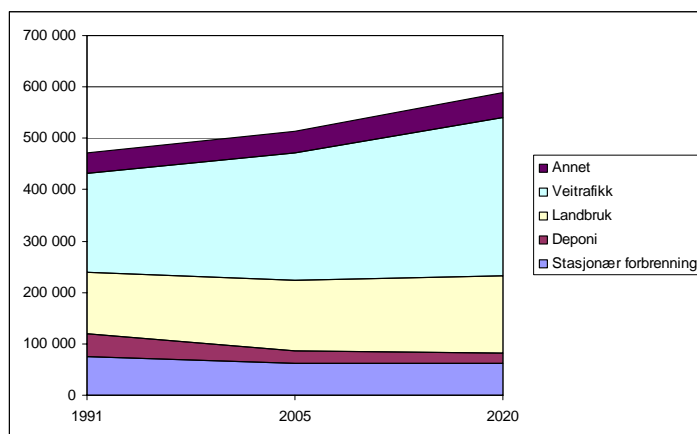
4.3 Status for og forventet utvikling av klimagassutslipp i Hamarregionen

Utslipet i Hamarregionen utgjør ca en prosent av nasjonalt utslippsnivå av klimagasser i 2005. Veksten i Hamar-regionen fra 1990 til 2005 har vært omtrent som for landet for øvrig - rundt 9 prosent.

I Hamar-regionen forårsaket utslipp fra mobil forbrenning 55 prosent av klimagassutslippene i 2005, mens utslipp fra stasjonær forbrenning sto for rundt 12 prosent av utslippene. Prosessutslipp fra landbruket hadde i 2005 en andel på 25 prosent av utslippene i regionen. Utslipp fra avfallsektoren gikk ned med over 40 prosent, mens prosessutslippene fra landbruk økte med 15 prosent fra 1991 til 2005.

Årsakene til veksten i utslippene i Hamar-regionen finner vi først og fremst i vekst i utslipp fra mobile kilder som var på 25 prosent fra 1991 til 2005. Utslippene fra stasjonær forbrenning har gått ned med 9 prosent fra 1991 til 2005. Dette skyldes lavere bruk av fossile brenslere i industri, mindre oljefyring i private husholdninger og i tjenesteytende næringer.

Veksten fram mot 2020 forventes hovedsakelig å komme fra transportsektoren, da særlig fra veitrafikk, mens utslippet fra landbruket antas å holde seg på samme nivå som i dag³. Veksten fra 1991 – 2020 er anslått til ca. 25 prosent hvis det ikke iverksettes tiltak for å redusere utslippene. Veksten fra 2005 og fram til 2020 vil da være på ca. 15 prosent. Hovedårsak for veksten i klimagassutslippene vil være vegtrafikken.



Figur 1: Referansebane for utslipp av klimagasser i Hamar-regionen

³ Det forutsettes at aktivitetsnivået forblir stabilt og at det ikke skjer store endringer i landbruksproduksjonen

Tabell 1: Utslipp av klimagasser i kommunene Hamar, Ringsaker, Løten og Stange. Utslipp i tonn CO₂-ekvivalenter

	1991	2005	2012	2020
Stasjonær forbrenning	75 307	61 053	61 053	61 054
Industri	22 225	19 142	19 142	19 142
Annen næring	23 254	19 095	19 095	19 095
Husholdninger	29 825	22 809	22 809	22 809
Annen stasjonær forbrenning	2	6	7	7
Prosessutslipp	169 068	170 478	173 733	177 816
Industri	575	925	992	1 074
Deponi	44 006	25 378	23 654	21 827
Landbruk	119 428	138 267	143 179	149 008
Andre prosessutslipp	5 058	5 907	5 907	5 907
Mobile kilder	227 639	283 042	312 794	350 701
Veitrafikk	192 960	247 581	274 777	309 534
Personbiler	137 888	173 499	192 557	216 914
Lastebiler og busser	55 073	74 082	82 219	92 619
Skip og fiske	9	12	12	12
Andre mobile kilder	34 669	35 449	38 006	41 155
Totale utslipp	472 013	514 572	547 580	589 570

4.4 Utslipp og reduksjonsstrategi for stasjonær energi

Utslipp fra oppvarming og stasjonær energibruk antas å holde seg stabil fram mot 2020 og vil bidra med knapt 10 prosent av utslippene i dette mååret. Det er da ikke lagt inn virkningen av planlagt utvidelse av fjernvarme slik det planlegges i regionen. Dette fordi utbygging av fjernvarme vil være et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp i regionen. Tiltak vil delvis gjelde nye byggeprosjekter og rehabilitering av eldre oljefyrte anlegg.

Tallene for nivået for utslipp fra stasjonær energiforbrenning må regnes for å være relativt sikre. For boliger og annen næring vil tidsseriene ikke fange opp virkningen av tiltak som gjennomføres for å redusere disse utslippene. Utslippstallene i tabell 1 viser at det er en antatt nedgang i bruk av oljefyring.

Sett i forhold til data om fjernvarme og nedgang i forbruk av olje til fyring fra den lokale energiutredningen for Hamar, kan utslippstallene fra SFT/SSB virke usikre. Det er derfor usikkerhet omkring hvor stort utslippet fra industri, offentlige bygg, næringsbygg og boliger er i 2005 og vil være i 2020. Sett i lys av regionens satsing på bioenergi og fjernvarme basert på avfallsfraksjoner, bør vi kunne legge til grunn at det bør være mulig å redusere utslipp fra oljefyring med opp til 80 prosent innen 2020. Denne utfasingen av oljefyring blir da et viktig tiltak for å redusere utslippene i regionen.

Generelle anbefalinger, energi

Lokale energiutredninger for Hamar, Ringsaker og Løten inneholder mange tiltak og ambisiøse mål for utbygging av fjernvarme.

- Sett fra klimaperspektiv bør klima- og energiplanene for kommunene prioritere tiltak for utfasing av oljefyring i alle kommuner
- I SMAT for Hamarregionen bør det vurderes å kartfeste satsingsområdene for fjernvarme og nærvarme i forhold til boligtyper i de ulike SMAT-områdene. Dette for å synliggjøre mulighetene for klimavennlig oppvarming i de ulike områdene for utvikling av boliger og næringsbygg

- Sett fra et energiperspektiv bør klima- og energiplanene ha spesiell fokus på å beskrive prosjekter som danner grunnlag for investeringstøtte fra Enovas støtteprogrammer. En slik satsing vil innebære fortsatt fokus på fjernvarme, pellets og redusert forbruk av energi i næringsbygg og boliger
- Det energirelaterte klimaarbeidet bør i stor grad kunne bygge på de lokale energiutredningene og sees i sammenheng med satsing på miljøvennlig fjernvarme for Stor-Hamar
- Det bør arbeides aktivt med å legge til rette for industri og næringsliv i forhold til energieffektivisering og alternativ energioppdekning, blant annet i forhold til å utvikle Enova-støttede prosjekter, jamfør tiltak for bruk av spillvarme på Gilde Rudshøgda som har gitt en reduksjon av CO₂ på 850 tonn (Enova 2007)
- Hamarregionen og de enkelte kommunene bør samarbeide tett med regionale aktører som Hamar-Regionen Fjernvarme, Eidsiva Energi, Grønn varme, HIAS IKS, Heggvin avfallsdeponi

Kommunene kan bruke planrettede virkemidler innenfor rammen av (gjeldende og ny) planlov:

- Sette krav om klimanøytrale energisystemer i alle større utviklingsprosjekter
- Utrede og sette krav om lokale nærvarmeløsninger som forutsetning for å tillate spredt bosetning
- Vurdere å sette krav til energiløsninger ved bruk av utbyggeravtaler (Enova 2003)

Andre tiltak og virkemidler rettet mot industrien

Industrien i Hamarregionen består av flere bedrifter som håndterer slakteavfall og annet matavfall i sine prosesser. Samtidig er det betydelig næringsvirksomhet innenfor matvarer.

Dette gir mulighet for flere industrirettede tiltak:

- Utslippsreduksjon ved å skifte ut klimagassen HFK. Naturlige kjølemedier er kjemikalier som også finnes naturlig i omgivelsene, slik som ammoniakk (NH₃), karbondioksid (CO₂) og hydrokarboner (f.eks propan, isobutan m.fl.) ([SFT 2007](#)). Det er ikke innhentet informasjon om omfang av HFK-baserte kjøleanlegg i Hamarregionen. Det har derfor ikke vært mulig å vurdere reduksjonspotensialet for dette. Bedriftene vil gjennom HFK-avgiften være økonomisk motivert til å utrede tiltak
- Det er et stort potensial for bedre utnyttelse av energi blant små og store bedrifter. Bruk av eksterne ENØK-spesialister for å vurdere energisparepotensialet i industribedriftene vil kunne identifisere reduksjonspotensial ved å analysere hele bedriftens energibruk. Tiltak kan være relatert både til modernisering av fyringsanlegg, energiledelse og energioppfølgingsystemer, foredling av avfallsoljer ([SFT 2007](#))

Anbefalinger til kommunale klimaplaner

- Vurdere potensial for erstatning av HFK i kjøleanlegg i samarbeid med industrien
- Vurdere tiltak for avfallsolje fra slakteavfall i flere anlegg som del av den kommunale klimasatsingen
- Inkludere næringslivet og store energibedrifter i arbeidet med kommunale energi- og klimaplaner med sikte på å skaffe oversikt over ENØK-tiltak og ytterligere

muligheter for prosjekter (blant annet med sikte på søknad om investeringsstøtte fra Enova)

Utslipp og reduksjonsstrategi for landbruket

De største utslippene fra landbruket er prosessrelaterte fra husdyrhold (metangass og lystgass) og dyrking av mark (lystgass). Andelen prosessutslipp fra landbruket i 2020 vil ligge på rundt 25 prosent av de totale utslippene i kommunene - gitt forutsetningene bak SFTs framskrivninger. Dette betyr at tiltak innen landbrukssektoren vil være viktig for en klimasatsing i regionen. Sentrale tiltak vil her være reduserte utslipp av lystgass fra gjødsling og tiltak for å redusere utslipp av metangass fra gjødselkjellere.

Utslipet i referansebanen følger aktivitetsnivået og utslippskoeffisienter. Det er knyttet usikkerhet til utslippsfaktorer fra landbruket. Alt i alt er nivåallene på nasjonalt utslipp fra landbruket usikre. Tallene som inngår i kommunefordelingen gir likevel et godt bilde av utviklingen i utslippene over tid. En tidsserie for en kommune vil gi et relativt godt bilde av reell utslippstrend i kommunen. Fordelingen av utslippene mellom kommunene er noe mer usikker.

Utslipp fra landbruksmaskiner er i de kommunefordelte tallene beregnet som delmengde av andre utslipp fra mobile kilder. Dette utslippet fordeles etter lik fordelingsnøkkel for alle kommuner og utgjorde i 2005 rundt 12 prosent av det samlede utslippet fra mobile kilder⁴. Dette innebærer at utslippet fra landbruksmaskiner i Hamarregionen som jordbruksregion kan være betydelig underestimert. En metode for å estimere utslippet vil være å ta utgangspunkt i statistikk for dieselbruk i landbruket.

Tall fra dieselbruk i landbruket er beregnet av SSB på landsdelsnivå for årene 2001 og 2005. For Østlandet var forbruket antatt å være 61,3 millioner liter diesel⁵. Hedmarks andel av jordbruksareal i Norge var i 1999 10 prosent. For Hamarregionen var det tilsvarende tallet 3,2 prosent⁶. Svært forenklet kan vi derfor anta at rundt 30 prosent av drivstofforbruket i Hedmark ble brukt i Hamarregionen. Dette tilsier at rundt 19 millioner liter diesel ble brukt innen landbruket i de fire kommunene i 2005. Dette igjen tilsier at utslippet av CO₂ fra landbruksmaskiner i regionen lå rundt 15.000 tonn CO₂, som tilsvarer rundt 38 prosent av utslippet fra andre mobile kilder og rundt 10 prosent av utslippet fra landbruket. Dette er imidlertid svært usikre tall ettersom beregnede utslippstall for diesel i landbruket (2005) er fordelt på bakgrunn av dyrket areal (1999). Sammenlignet med nasjonale tall for utslipp av klimagasser fra jord- og husdyrbruk i Norge virker utslippsestimeringen rimelig⁷.

⁴ På Hedmarken er det en vekst i leasing av landbruksmaskiner. Kommunen med det største antallet registrerte traktorer er Bærum, deretter Oslo. Det skyldes at det er her leasingfirmaene ligger. Mange traktorer går også utenom jordbruket.

⁵ <http://www.ssb.no/emner/10/04/10/lu/tab-2007-08-23-02.html>

⁶ <http://www.ssb.no/jt1999/tab-2001-04-03-02.html>

⁷ Hoen, Trømborg, Nielsen, 2007:54

Tabell 2: Fordeling av prosessutslipp fra landbruk

Landbruk	Tonn CO ₂ -ekv	Prosent
2005		
Lystgass	83 731	55
Metangass	54 536	36
CO ₂	15 000	10
Total	153 267	100

Utslipp av lystgass og metangass er store i forhold til utslippene fra diesel til landbruksmaskiner. Størstedelen av utslippene fra landbruket er med andre ord knyttet til prosessutslipp fra landbruket, vist i tabell 2. I utslippstabellen ovenfor er utslipp av lystgass fra produksjon av kunstgjødsel ikke inkludert. Dette gjelder også CO₂-tap ved dyrket jord. Tabellen nedenfor viser antall gårdsbruk i Hamarregionen i henhold til Fylkesmannens oversikt for Hedmarken (Fylkesmannen 2005).

Tabell 3: Dyrehold og kornbruk i Hamar-regionen, 2005

	Gårdsbruk	Antall dyr	Dyr/bruk
Storfe	333	13939	42
Ammekyr	146	2485	17
Mjølkekyr	196	4 828	25
Slaktegriser	199	126 838	637
Sauer	221	10 986	50
Verpehøns	78	245 698	3 150
Kyllinger	83	7 590 621	91 453
	Gårdsbruk	Dekar	Dekar/bruk
Korn	835	226576	271
Oljevekster	47	3113	66
Poteter	156	10388	67

Tiltak for å redusere utslippene

Legger vi til grunn nasjonale tall, vil det kun være mulig å redusere totale utslipp med rundt **30.000 tonn CO₂-ekvivalenter**, eller rundt 6 prosent av regionens klimagassutslipp i 2020. Denne reduksjonen vil kunne realiseres gjennom reduksjon av metangassutslipp fra gjødselkjellere, bedre føring og redusert N-gjødsling av jordbruksmark og reduksjon av utslipp fra landbruksmaskiner⁸. Det er usikkert hvor raskt det vil være mulig å realisere tiltakene ovenfor. En utfordring i forhold å gjennomføre tiltak i regionen er det store antall ulike gårdsanlegg.

Tiltak for å redusere utslipp fra landbruksmaskiner vil særlig være innblanding av biodiesel i dieselmotorer for eksempel ved bruk av avfallsoljer fra f.eks næringsmiddelindustri, mer konkret slakterier. En innblanding av 10 prosent biodiesel i drivstoff for landbruksmaskiner vil kunne gi en reduksjon på rundt 1.500 tonn CO₂.

Anbefaling landbruk

Tiltak for reduksjon av klimagasser vil i framtiden kunne bli et viktig satsingsområde, men vil kreve betydelig utvikling og satsing. Landbruket har nedsatt et eget klimautvalg for å arbeide med disse spørsmålene, samtidig som det i jordbruksavtalen 2008 er avtalt å jobbe fram et utviklingsprogram for klimatiltak og det er i statsbudsjettet for 2008 satt av mer midler til forskning omkring klimaspørsmål i landbruket.

⁸ Se også informasjon på [Bioforsk](#)

- For Hamarregionen bør kommunene kartlegge og utrede mulighetene for lokal oppsamling av metan fra gjødselekjellere for å redusere utslipp av metangass – og bedre gjødseleffekten
- For Hamarregionen kan utvikling av anlegg for anaerob nedbrytning av våtorganisk avfall tenkes lokalt og i nær tilknytning til anlegg for avfallsbehandling av våtorganisk materiale, slakteriavfall og i sammenheng med behandling av våtorganisk kloakkslam i HIAS sitt anlegg i Sandvika
- Vurdere potensial og mulige strategier for redusert gjødsling. Lokal forvaltning kan, som pådriver og samarbeidsorgan med regionale landbruksmyndigheter, være med på å sette tiltaket på dagsorden og utløse støtte til pilotprosjekter
- Det er betydelig behov for kunnskap rundt sammenhengen mellom førsammensetning, føringssystemer og utslipp fra dyr⁹, men tiltak som automatisert føring – usikker på potensialet, se over - og før med lavt N-innhold kan vurderes. Hamarregionen kan være pådriver overfor nasjonale myndigheter for å legge til rette for virkemidler for reduksjon av utslipp knyttet til føring
- Vurdere muligheter for innblanding av biodiesel fra avfallsolje og rapsolje i drivstoff til landbruksmaskiner

Utslipp og reduksjonsstrategi for Avfall

For avfallssektoren legges det til grunn en årlig reduksjon av klimagassutslipp som skyldes at det ikke lenger skal deponeres organisk avfall i deponier. Tiltaket har allerede ført til betydelig nedgang av utslipp fra avfallssektoren fra 1991 og fram til i dag. Dette skyldes både den regionale avfallsstrategien og nasjonale føringer. Dette gjør at avfallssektorens andel av klimagassutslippene mer enn halveres fra 1990 til 2020 og vil stå for ca. 3,5 prosent av de totale klimagassutslippene i referansebanen for Hamarregionen i 2020. Tiltak for forbrenning av restavfall vil kunne gi reduksjon av CO₂-utslipp fra stasjonær forbrenning – industri og husholdninger.

Tidsserien for utslipp fra kommunale avfallsdeponier reflekterer reelle endringer, selv om det er store usikkerheter i nivåtallene. Tallene for utslipp fra industriavfall er mer usikre både når det gjelder trend og nivå.

Avfallsplan for Hamarregionen inneholder klimarelevante tiltak for husholdningsavfall:

1. Redusere avfallsmengde
2. Sortere ut organisk avfall, ikke-organisk materiale og avfallsfraksjoner til gjenvinning
3. Håndtering av våtorganisk (mat)avfall i samarbeid med GLØR-anlegget
4. Håndtering av restavfall – energiutnyting gjennom avfallsforbrenning

Tiltakene i avfallsplanen for Hamarregionen må sies å være i tråd med krav til en klimavennlig avfallshåndtering. Sjøppelforbrenningsanlegget på Trehjørningen skal produsere damp på basis av leveranser fra blant annet bedriften Norsk Protein. Anlegget skal stå ferdig i 2010. I lokal energiutredning for 2007 regner en med at den totale leveransen av fjernvarme i Hamar ligger rundt 90 GWh/året (Eidsiva Energi 2008).

⁹ Hoen, Trømborg, Nielsen 2007. I Sverige er det nylig satt i gang et forskningsprogram for måling av utslipp fra dyr.

Anbefaling

En oppfølging av strategien for gjennomføring av avfallsplan for Hamarregionen anbefales og dagens tiltak vurderes i forhold til klimakonsekvenser som blant annet inkluderer utslipp fra transport av avfall.

4.5 Utslipp og reduksjonsstrategi for Transport

Sterk vekst på grunn av økt vegkapasitet og fortsatt spredt bosetning

Det er lagt til grunn en årlig vekst i utslipp fra veitrafikken på rundt 2 prosent. Det er da lagt til grunn at gjennomgangstrafikken på E6 og Rv3 øker. Dette gjør at mobile kilder i 2020 vil stå for rundt 60 prosent av klimagassutslippene og være en hovedutfordring i Hamarregionens klimasatsing. Det er i denne utredningen lagt til grunn en høy vekst i transportomfanget i forhold til forutsetninger i nasjonale analyser, men en betydelig lavere vekst enn for perioden 1994 – 2000 (Akershus fylkeskommune m.fl. 2002). Fortsatt vekst som er større enn nasjonale tall, begrunnes med at regionen har et stort areal i forhold til innbyggertallet, er mer spredtbygd, og på erfaring med økt vegtrafikk ved utvidelse av vegkapasitet.¹⁰ Dette kan illustreres ved et eksempel fra nye E18 Vestfold Nord (2001). Beregninger før og etter utvidelse av E18 Vestfold-Nord, tyder på at trafikken på enkelte vegstrekninger kan øke med så mye som 25 prosent over en femårsperiode (2000 – 2005) (se tabell 4).

Tabell 4: Årsdøgntrafikk etter utvidelse av E18 Vestfold Nord

	Økning trafikk ved utvidelse av E18 Nordre Vestfold, ÅDT og prosent		
	2000	2002	2005
Tellepunkt, Sande sentrum	19200	5200	5880
Ny E18	0	16500	18220
Omkjøring	0	-150	-150
Sum	21200	23552	25955
Prosentvis endring		11	22

Tidsseriene og kommunefordeling av utslipp fra vegtransporten gjør at SSB vurderer at tidsseriene samlet sett gir et riktig bilde av trenden gjennom perioden for de aller fleste kommuner. Fordeling av trafikkarbeidet på kommuneveier har imidlertid betydning for nivået av utslipp fra veitrafikk og kan gi usikre nivå tall i den enkelte kommune.

For utslipp fra flytrafikk er det bare luftfart under 100 meter som er fordelt til de enkelte kommunene, slik at utslipp fra flyreiser ikke er med i utslippsregnskapet for Hamarregionen.

Gjennomgangstrafikkens andel av transportarbeidet i regionen

Gjennomgangstrafikk på veg defineres i denne utredningen som reiser med bil og buss som begynner utenfor de fire kommunene i Hamarregionen og har reisemål utenfor disse kommunene. Eldre studier av norske tettsteder som fikk omkjøringsveg på 1960/70-tallet, viser blant annet at en tredjedel av tettstedstrafikken besto av gjennomgangstrafikk (Lauridsen m fl 1978, Haakenaasen 1980). Erfaringer fra nyere prosjekter der en bare har

¹⁰ Lian 2005, Fosli 1999, bergninger for E18 Vestfold Nore basert på ÅDT fra Statens vegvesen, Region Sør, kilde: [Naturvernforbundet 2007](#).

bygget en omkjøringsveg, gir samme bilde og tyder også på at trafikken totalt økte (Nielsen 1995/99).

Statens vegvesen har også foretatt beregninger av gjennomgangstrafikk gjennom Vestfold på E18 for 2001 (se tabell 5 nedenfor). Statens vegvesen antok da at ca. 20 prosent av trafikken som krysser grensen mellom Vestfold og henholdsvis Buskerud og Telemark er gjennomgangstrafikk. 80 prosent av trafikken som krysset fylkesgrensene var med andre ord transport til eller fra Vestfold. For et større planområde viser beregningen at størstedelen av transportarbeidet er knyttet til transport i området.

Tabell 5: Beregning av gjennomgangstrafikk på E18 gjennom Vestfold, 2001

	ÅDT ved søndre og nordre grense fordelt på inn/utpendling og gjennomgangstrafikk	
	ÅDT total	ÅDT gjennomgangs- trafikk
Nord	20600	3400
Syd	11200	2800
Sum	31800	6200

Kilde: Statens vegvesen

I Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene (Akershus fylkeskommune m.fl. 2002) ble det gjort beregninger av gjennomgangstrafikk. Beregningene baserer seg på tellinger av årsdøgntall for kjøretøy (ÅDT) i transportkorridoren, men er ikke beregnet i forhold til total transportmengde i regionen. I rapporten legges det vekt på at gjennomgangstrafikken i stor grad varierer i forhold til helgetrafikk. I transportkorridorene ble det målt ÅDT på mellom 10.000 og 20.000 kjøretøy.

Gjennomgangstrafikken på E6 vil trolig kunne ha et lignende forhold mellom inn- og utpendling og gjennomgangstrafikk som i Hamarregionen. En stor del av trafikken vil være knyttet til jobb-, handle- og fritidsreiser på hovedvegaksen Stange-Hamar-Brumunddal og Moelv.

For å gi et anslag over gjennomgangstrafikken i Hamarregionen har vi benyttet persontransportmodellen (Hamre 2002) for estimering av gjennomgangstrafikk på E6 og Rv3.

Resultatet blir at i underkant av 20 prosent av årsdøgnstrafikken på E6 kan tilskrives gjennomgangstrafikk, mens ca. to tredjedeler av årsdøgntrafikken er gjennomgangstrafikk på Rv3. Når vi tar hensyn til beregning av kjørte kilometer, vil imidlertid godt over halvparten av de kjørte kilometerne på de to gjennomfartsårene være forårsaket av gjennomgangstrafikk. Dette skyldes at gjennomsnittlig reiselengde for interne reiser er betydelig lavere enn for gjennomgangstrafikken på E6. De totale utslippene fra kjøretøy som passerer gjennom regionen på E6 og Rv3, er beregnet av oss til å ligge i underkant av 30 prosent av utslippene fra vegtrafikken i de fire kommunene¹¹.

¹¹ Beregninger foretatt av Christian Steinsland på grunnlag av TØIs transportmodeller. Grunnlaget for denne fordelingen er:

- Telling av årsdøgnstrafikk (ÅDT) på to punkter langs E6 etter Kolomoen og et tellepunkt på Rv3
- Estimering av fordeling mellom intern trafikk og gjennomgangstrafikk ved hjelp av fordelingsnøkkel i persontransportmodellen
- Estimering av reiselengde for gjennomfart og for intern trafikk basert på data fra reisevaneundersøkelsen

En slik framgangsmåte kan kun gi et svært grovt bilde på gjennomgangstrafikken i Hamarregionen og bygger på en rekke relativt usikre forutsetninger – særlig kan andelen gjennomgangstrafikk på Rv3 være overestimert.

Tabell 6 nedenfor viser en sammenligning av SFTs/SSBs utslippstall for personbiler per innbygger i andre kommuner før utslipp fra gjennomgangstrafikk er trukket fra. Tabellen viser at Hamarregionen har større beregnet klimagassutslipp fra personbiler per innbygger enn i regionene Kristiansand, Tønsberg/Sandefjord og Fredrikstad. Denne forskjellen kan delvis forklares med den høye andelen av klimagassutslipp fra gjennomgangstrafikk.

Tabell 6: Utslipp fra personbiler per innbygger i fire byområder

	Hamar-regionen	Kristiansand	Tønsberg og Sandefjord	Fredrikstad
Innbyggere ¹²	86 124	78 585	80 500	71 784
Utslipp CO ₂ -ekv. fra personbiler per år og innbygger ¹³	2,0	1,3	1,5	1,3

Utslippsreduksjon fra de fire kommunene Ringsaker, Hamar, Stange og Løten

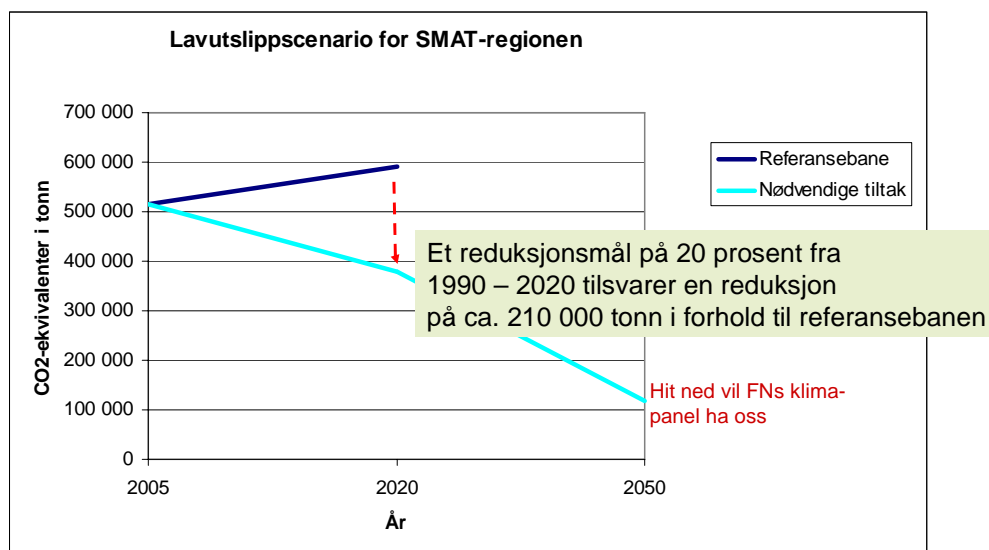
Figur 2 nedenfor viser nødvendig utslippsreduksjon hvis Hamarregionen setter seg som mål å redusere sine utslipp med 20 prosent fra 1990 til 2020. Dette vil da være tiltak innen alle fire sektorer, og det forutsetter at regionens avfallsplan realiseres og at forbud mot deponering av organisk materiale vil medføre utslippsreduksjoner fra denne sektoren.

Figuren illustrerer at en mulig utviklingsbane for å nå en utslippsreduksjon på 20 % vil kreve en reduksjon på rundt 210.000 tonn sett i forhold til økningen lagt til grunn i referansebanen.

- Beregning av utslipp fra gjennomgangstrafikk ved skjønnsmessig fordeling av trafikkmengde på tungtrafikk, lette varebiler og personbiler og bruk av utslippsfaktorer fra Statens forurensingstilsyn
- Sammenligning med SSB/SFT-data for utslipp fra transportsektoren i de fire kommunene

¹² 2007 tall

¹³ 2005 tall



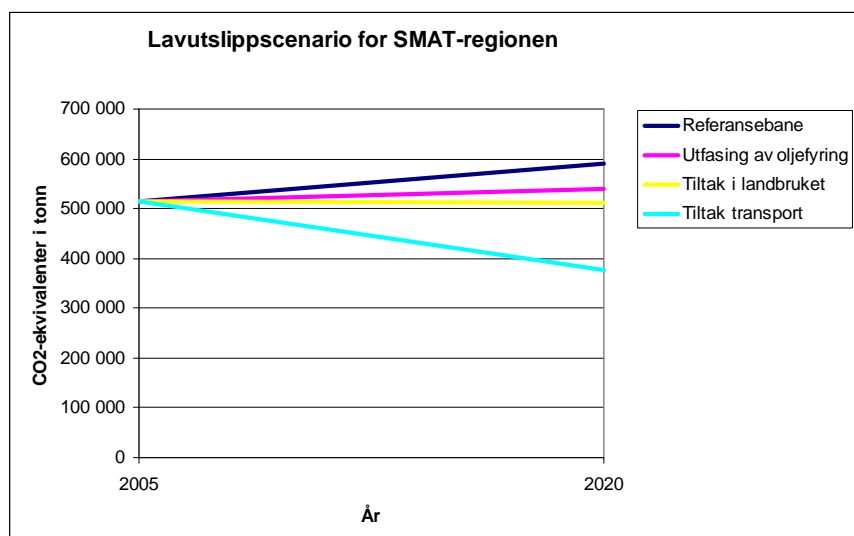
24.01.2008

Side 17

© Transportøkonomisk institutt

Figur 2: Nødvendig utslippsreduksjon ved mål om 20 prosent reduksjon i 2020 i forhold til nivået i 1990

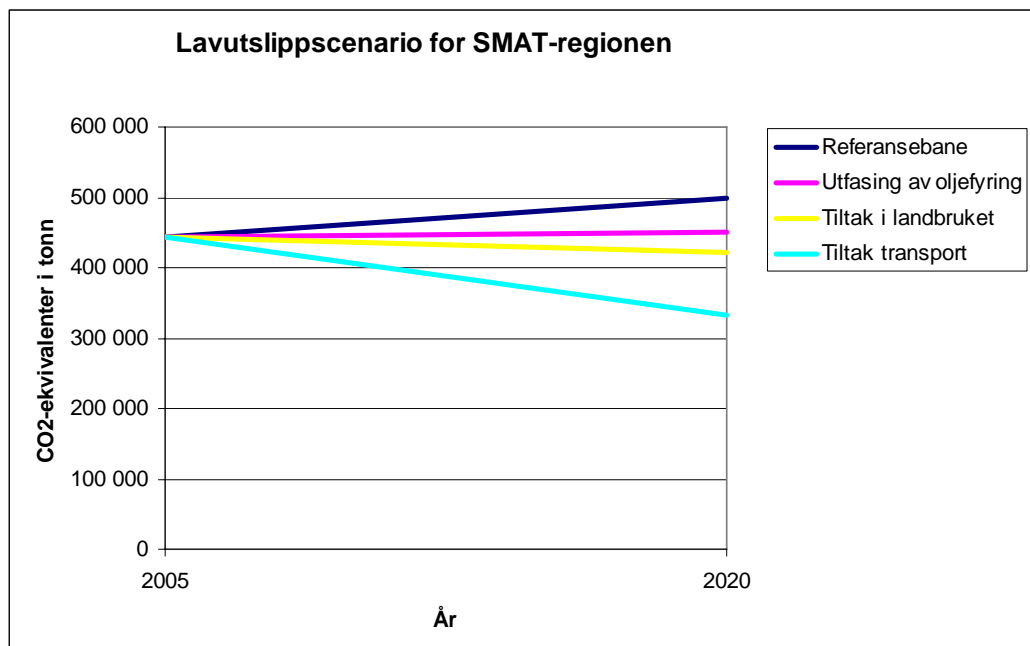
Figur 3 illustrerer reduksjonsbaner ved å gjennomføre mulige klimatiltak for de ulike utslippkildene energi, landbruk og transport. Vi ser at tiltak for å redusere utslipp fra vegtransporten er en forutsetning for å nå en substansiell reduksjon i Hamarregionen, men at en utfasing av oljefyring og tiltak i landbruket kan gi betydelige bidrag. Indirekte utslippsreduksjoner ved å redusere forbruket av elektrisitet er da ikke tatt med.



Figur 3: Reduksjonsbaner for de ulike tiltaksgruppene

Hvis vi trekker fra utslipp som skyldes gjennomgangstrafikken, vil en reduksjon på 20 prosent av regionens direkte klimautslipp gi et reduksjonsbehov på rundt 165.000 tonn CO₂-ekvivalenter. Det kan synes å være et svært ambisiøst mål å skulle nå en slik

reduksjon innen 2020 og vil kreve betydelig utslippsreduksjoner fra transport, energibruk og landbruk, se figur 4.



Figur 4: Lavutslippsbane for Hamar-regionen fra 1991 til 2020 på rundt 20 prosent, korrigert for gjennomgangstrafikk

Økt satsing på fjernvarme og bioenergi vil sammen kunne bidra til å fase ut oljefyring i regionen – på sikt vil all oljefyring kunne erstattes med regionale ressurser. For å nå et reduksjonsmål på 20 prosent, vil trolig så mye som 80 prosent av oljefyringen måtte fases ut og være det klart største tiltaket. Planlagt omfang av fjernvarme vil alene kunne være nok til å fase ut all oljefyring, men desentral oljefyring vil kreve at tiltak som lokal bruk av biobrensel og varmepumper erstatter en del av oljefyringen i regionen. Oppfølging av lokale energiutredninger i den hensikt å fase ut all oljefyring, bør derfor tilstrebes. Ved 80 prosent utfasing vil utslippsreduksjonen bli rundt 49.000 tonn CO₂-ekvivalenter.

Utslippene fra landbruket vil trolig kunne reduseres, og samlet effekt av tiltaket vil trolig kunne bli opptil 30.000 tonn CO₂-ekvivalenter eller ca. 15 prosent av reduksjonsbehovet. Dette vil i så fall være en svært ambisiøs målsetning, og det vil kreve betydelig utredningsarbeid for å kartlegge mulige tiltak og verifisere mulig reduksjonspotensial i regionen.

I tillegg til de to satsingsområdene "Utfasing av oljefyr" og "Tiltak i landbruket" vil det måtte satses betydelig på å redusere utslippene fra transportsektoren hvis en skal nå en reduksjon på 20 prosent. Reduksjonsbehovet for transportsektoren vil da være over 130.000 tonn CO₂-ekvivalenter hvis en ikke korrigerer for gjennomgangstrafikk. Dette synes ikke realistisk. Hvis reduksjonsmål for utslipp fra transportsektoren reduseres i tråd med gjennomgangstrafikkens andel, gir dette et behov å redusere utslippene med 60.000 tonn samlet for de fire kommunene innen 2020. En reduksjon på over 60.000 tonn fra vegsektoren synes likeledes svært ambisiøst ettersom de fire kommunene har spredt bosetning og stort areal. Samtidig gjør en betydelig tilgjengelig vegkapasitet at bruk av bil er attraktivt. Virkemidler som retter seg mot transportsektoren, slik som vegprising, vil imidlertid også påvirke utslippet fra vegtransport som kan tilskrives gjennomgangstrafikken på E6 og Rv3.

Tabell 7: Behov for reduksjon av utslipp fra ulike tiltaksgrupper i Hamarregionen for å nå et reduksjonsmål på 20 prosent innen 2020

	Utfasing oljefyr	Tiltak i landbruk	Tiltak vegtrafikk	Sum
Tonn CO ₂	48 000	29000	131 000	210000
Tonn CO ₂ korrigert for gjennomgangs-trafikk	48 000	29000	88 000	165000
Prosent reduksjon fra kilden 2020	-80 %	-20 %	- 26 % ¹⁴	-20 %

Korrigerer vi for utslipp fra gjennomgangstrafikken, gjenstår det et behov for å redusere utslippene fra vegtransporten med rundt 88.000 tonn CO₂-ekvivalenter. Forutsetter vi en nedgang i utslipp som følge av mer energieffektive biler (15.000), vil det være nødvendig å redusere utslippene fra vegsektoren med ytterligere 74.000 tonn CO₂-ekvivalenter. Sett i forhold til utslipp fra personbiler og lette kjøretøy, vil dette utgjøre over 30 prosent av utslippene fra intern vegtrafikk i de fire kommunene.

Anbefaling for transportsektoren

En reduksjon på 88.000 tonn CO₂-ekvivalenter synes ikke mulig å realisere innen 2020, men en reduksjon i forhold til referansebanen kan nås dersom følgende tiltak gjennomføres i regionen:

- Fortetting av bosettingsmønsteret i regionen
- Sterk satsing på innfasing av nye biler med lavere utslipp (hybrid og nullutslippsbiler)
- Økt innfasing av biodrivstoff (fra 4 til 10 prosent)
- Økt satsing på kollektivtransport mellom byene og tettstedene i regionen
- Øke andelen som sykler eller går de korte transportetappene
- Miljøvennlig kjøreatferd (ecodriving)

I tabellen nedenfor vises mulige utslippsreduksjoner i 2020 sett i forhold til referansebanen for de fire kommunene i regionen. Både utslippene i framskrivningen og tiltakene er da korrigert for gjennomgangstrafikk som regionen i mindre grad kan styre. Gjennomgangstrafikken vil imidlertid kunne påvirkes noe gjennom vegprising og generell energieffektivisering som følger av nasjonal virkemiddelbruk. Et ambisjonsnivå for klimagasskutt som skissert nedenfor, kan synes svært ambisiøst og vil innebære en reduksjon på 20 prosent sett i forhold til utslippene i referansebanen. I forhold til utslippsnivået i 1991 vil en slik tiltakspakke innebære en reduksjon på fire prosent hvis en tar vekk utslippene fra gjennomgangstrafikken. I forhold til SSB/SFTs kommunefordelte utslipp, vil en slik tiltakspakke gi en økning på i underkant av 4 prosent fra 1991 til 2020. En betydelig utslippsreduksjon fra 1991 til 2020 er altså ikke tenkbar uten en betydelig reduksjon av biltrafikken i regionen – inklusive transportarbeidet på gjennomfartsårene E6 og Rv3 – samt en betydelig satsing på utslippsreduksjoner innen landbruket.

¹⁴ Av intern trafikk

Tabell 8: Reduksjon av klimagassutslipp i 2020 ved aktiv satsing på tiltakspakke

	Tonn CO2 Redusert i 2020	Prosent reduksjon fra kilden 2005 - 2020
Utfasing oljefyr	45 000	74
Tiltak i landbruk	20 000	13
Tiltak vegtrafikk	35 000	16
Sum	100 000	10

4.7 Forslag til kartfesting av klimavennlig transportmønster

Arealbruken vil på sikt legge viktige føringer for transportomfang i Hamarregionen. Vi viser til delutredning for kollektivtransport og handelsutvikling og parkeringspolitikk. En kartfesting av klimahensyn med hensyn til transport vil kunne gjøres i henhold til prinsippet om at en størst mulig del av befolkningen bør kunne være mobil uten bil. Med hensyn til mer klimavennlig planlegging og arealutvikling er det da viktig å legge til rette for:

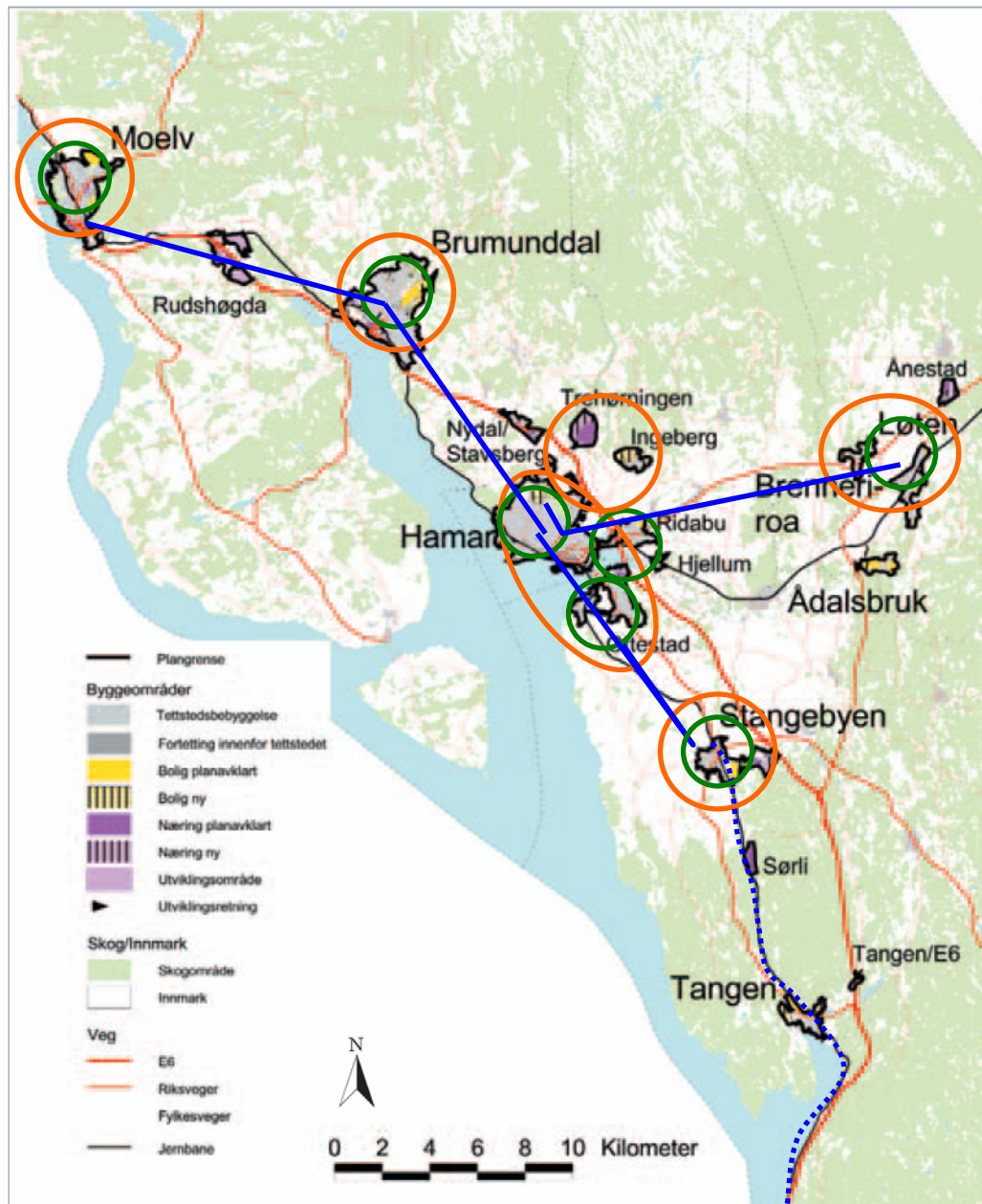
1. Bosteder, arbeidssteder og dagligvarer bør konsentreres slik at de fleste daglige reiser blir kortes mulig og slik at andelen som går til fots og sykler kan økes. Derimot vil det ikke være grunnlag for en kollektivtransport innenfor de ulike SMAT-områdene gitt dagens rammebetingelser
2. Kollektivsystemet vil rette seg mot transport mellom senterne i regionen for å fange opp blant annet arbeids- og fritidsreiser som i dag går med bil.




Dette betyr at det kan legges til rette for redusert transportomfang med privatbil gjennom en polysentrisk utvikling i området – og hvor de ulike senterne størrelse defineres ut fra en gitt radius for intern transport innenfor disse senterne hvor en økt andel ikke motorisert transport er mulig. En slik utvikling vil da kunne gjøre det mulig å iverksette restriktive tiltak mot privatbilisme uten at dette vil redusere innbyggernes mobilitet. Figur nedenfor viser hvordan en slik struktur kan illustreres i klimadelen av SMAT for Hamarregionen.

Lokal planlegging vil i henhold til figur 5 rette fokus på å tilrettelegge for:

- Sykkelnett som bedrer muligheten for sikre og kortere turer som knytter sammen boligområder, butikker for dagligvareinnkjøp, skoler og barnehager med byenes og tettstedenes sentra
- Tilrettelegging for fotgjengere og universell utforming i henhold til grønn radius
- Lokalisering av dagligvarebutikker, barnehager og skoler innenfor fortetningsområdene

Figur 5: Klimavennlig areal- og transportmønster i Hamarregionen som illustrerer mulige områder for fortetting som muliggjør mobilitet uten bruk av bil



-  Radius for fotgjengere i nærmiljø
-  Radius for syklister i nærmiljø
-  Hovedakser for kollektivtransport

5 Boligbygging

SMAT planens utgangspunkt er et mål om variert og arealøkonomisk utbyggingsmønster. Det analyseres viktige trekk i befolkningsutviklingen (alder m.m) koblet til boalternativ og bosettingsmønster som påvirker fremtidig etterspørsel og behov for boliger. Viktige momenter i dette arbeidet er innbyggernes bopreferanser. Det gjennomføres analyse av boligmarkedet basert på eksisterende statistikk og samtaler med sentrale aktører i regionen.

De siste årene har store deler av boligbyggingen innenfor regionen foregått som fortetting. Det settes opp en oversikt over gjenstående potensial for fortetting i omformingsområder samt potensialet for boligbygging i eksisterende planavklarte områder. Som ledd i dette arbeidet, klargjøres hva som skal forstås med fortetting og omformingsområder. Behovet for å ta i bruk nye områder til boligformål utover allerede planavklarte områder, og ulike konsekvenser av alternative lokaliseringer, utredes.

Hensikten med dette kapittelet er å diskutere om det er behov for å gjøre endringer i fylkesdelplan SMAT med tanke på boligutvikling.

Mulige endringer er:

- Endringer av SMAT-områder
 - Skal noen SMAT-områder tas ut? Skal andre tas inn?
 - Skal SMAT-områder utvides eller reduseres?
- Endringer i SMAT-områdene; skal regler eller praksis innenfor SMAT-områdene endres?
- Endringer utenfor SMAT-områdene; skal regler eller praksis utenfor SMAT-områdene endres?

5.1 Mål og retningslinjer i SMAT

I forordet til gjeldende Fylkesdelplan for SMAT sies det at:

Det viktigste målet for SMAT-planen er at det skal gis mulighet for befolkningsvekst i Hamarregionen. For å klare det er det behov for nye arealer til utbygging, samtidig som etablerte bolig- og næringsarealer må fortettes. Hamarregionen har hatt en klar forutsetning fra staten i arbeidet med SMAT-planen, for å disponere konfliktfylte arealer til utbygging, må det utarbeides en forpliktende arealplan for alle de fire kommunene i Hedmark. En slik arealplan er i seg selv et betydelig fornyelsesarbeid.

I MDs godkjenningsbrev fremgår det at hovedavtalen er at kommunene "får lov til" å omdisponere noe av den by- og tettstedsnære landbruksjorda til utbyggingsområder mot at nye by- og tettstedsområder bygges med høy tetthet og at det fortettes i eksisterende by- og tettstedsområder, slik at man reduserer "behovet" for fremtidig utbygging på landbruksarealer utenfor det som er definert som SMAT-områder. Dette skal både bidra til å stoppe nedbyggingen av dyrka mark og naturområder og redusere veksten i biltrafikken og behovet for investerings- og driftsmidler til transport.

SMAT-planens andre hovedmål er at fornyelses- og utviklingsmulighetene i Hamarregionen skal styrkes gjennom samordnet miljø-, areal- og transportutvikling. Fylkesplanens visjon om livskvalitet innenfor en bærekraftig utvikling har vært et fundament for planen.

Da planens målsettinger og retningslinjer ble skrevet, lå utbygging av området Ingeberg i Hamar kommune inne i planen. Ingeberg ble foreslått som utbyggingsområde for å skulle være framtidig utviklingsretning for Hamar tettsted når områdene innenfor byvekstgrensa var bygget ut, og dermed sikre at de sammenhengende landbruksområdene kunne ligge. En videreutvikling av Ingeberg skulle også bidra til å sikre eksisterende servicetilbud i området samt å gi grunnlag for et bedre tilbud, bidra til et variert boligtilbud i nye områder i Hamar og gi grunnlag for et bedre kollektivtilbud i området. Miljøverndepartementet tok området ut av SMAT-planen, hovedsakelig begrunnet ved at de anså utbygging av Ingeberg som vanskelig forenlig med de overordnede målene for samordnet areal- og transportplanlegging, spesielt med tanke på utvikling av et attraktivt og godt kollektivtilbud (Fylkesdelplan for SMAT side 22).

I det videre skal vi først gå gjennom hva som har skjedd i planperioden 2000-2006, før vi diskuterer hvorvidt målsettinger og retningslinjer i SMAT bør endres.

5.2 Hva har skjedd i planperioden?

I forkant av beslutningen om å revidere fylkesdelplanen for SMAT ble det utarbeidet en statusrapport i mars 2007 basert på kommunenes rapporteringer. Basert på den, kan vi si noe om i hvilken grad utviklingen har vært i henhold til intensjonene i fylkesdelplan SMAT.

Vi vil diskutere følgende spørsmål:

- Har boligbyggingen i SMAT vært i henhold til utbyggingstakten skissert i fylkesdelplanen?
- Har fordelingen av boliger på kommuner vært som skissert i fylkesdelplanen?
- Har boligbyggingen i hovedsak skjedd (som fortetting) i SMAT-områdene?
- Har boligbyggingen foregått på en slik måte at den begrenser nedbygging av LNF-områder i og utenfor SMAT, og på en slik måte at biltransportbehovet til dem som bor i de nye boligene er begrenset til et minimum?

Har utbyggingstakten vært i henhold til fylkesdelplan SMAT?

Fylkesdelplanen for SMAT legger opp til at det skal bygges 9000 nye boliger på 30 år, altså 300 boliger per år. Ifølge Fylkesdelplan SMAT – Statusrapport - er det bygget 3289 boliger totalt i de fire kommunene Hamar, Stange, Ringsaker og Løten i åtteårsperioden 1.1.1998 til 1.1.2006 altså 411 boliger per år. Innenfor SMAT-områdene er det bygget 2700 boliger per år, altså 337 boliger årlig. Utbyggingstakten har dermed vært høyere enn det planen legger opp til. I Fylkesdelplan SMAT – Statusrapport – rapporteres det at befolkningsveksten i området har vært i samsvar med planen, ca 0,4 % per år. Dette ligger imidlertid noe under landsgjennomsnittet på 0,5 % årlig vekst. Befolkningsveksten i området er ujevnt fordelt mellom kommunene. Hamars befolkningsutvikling har vært omtrent som landsgjennomsnittet, mens Ringsaker har hatt lavest befolkningsvekst av de fire SMAT-kommunene (ca 0,15 % per år).

Dersom man forutsetter jevn takt i boligbyggingen, skulle man ha bygget 20 % av boligene i seksårsperioden 2000 – 2006, altså 1800 boliger. I realiteten har man bygget 2022 boliger i SMAT-områdene, noe som tilsvarer ca 23 % av de 9000 boligene i perioden. Utbyggingstakten er altså omtrent som forutsatt i SMAT.

Har fordelingen av boliger på kommuner vært som i planen?

I fylkesdelplanen for SMAT var boligveksten fordelt på kommunene, som beskrevet i tabellen under. Vi forstår denne fordelingen også som en målsetting, som signaliserer at man ønsker vekst i alle kommunene i SMAT-området. Basert på statusrapporten har vi fordelt boligbyggingen i perioden 1998-2006 på de fire kommunene, men slik at deler av boligbyggingen i Ringsaker og Stange regnes som del av boligbyggingen i Hamar stortettsted. Dette er gjort for å kunne frembringe tall som er sammenlignbare med SMAT-planen, som har fordelt nye boliger på denne måten. I tillegg har vi tatt med fordelingen av boliger totalt sett, i og utenfor SMAT.

Tabell 9: Fordeling av nye boliger på kommuner/områder

	Plan (SMAT 2002)		Bygd i SMAT (1998-2006)		Bygd totalt (1998-2006)	
	Antall	Andel av boligene pr komm.	Antall i SMAT ¹⁵	Andel av bygd i SMAT	Antall totalt	Andel av bygd totalt
Hamar (stortettsted)	4700	52 %	1440	53 %	1527	46 %
Ringsaker	2400	27 %	679	25 %	1010	31 %
Løten	900	10 %	294	11 %	316	10 %
Stange	1000	11 %	287	11 %	436	13 %
	9000	100 %	2700	100 %	3289	100 %

Tabellen viser at fordelingen av nye boliger i ulike SMAT-områder har vært omtrent som forutsatt i fylkesdelplanen.

Når vi ser på boligbyggingen totalt sett, ser vi at Hamars andel av den totale boligbyggingen er mindre enn Hamars andel av boligbyggingen i SMAT, mens Ringsakers andel av den totale boligbyggingen er høyere totalt sett enn andelen i SMAT.

Har boligbyggingen i hovedsak skjedd i SMAT-områdene?

En klar forutsetning for godkjenning av fylkesdelplanen, slik vi leser godkjenningsbrevet fra Miljøverndepartementet, er at kommunene tillates å bygge ned LNF-områder i SMAT-områdene mot at det bygges med høy tetthet innenfor disse områdene slik at man reduserer behovet for utbygging på LNF-områder utenfor definerte SMAT-områder. Et viktig spørsmål er dermed om hovedtyngden av boligene i de fire kommunene er bygget i SMAT-områdene.

I tabellen under, som bygger på tall fra statusrapporten, ser vi at 18 % av boligene som er bygget i åtteårsperioden 1998 – 2006 er bygget i områder som ikke er inkludert i SMAT.

¹⁵ Ottestad, hvor det er bygget 324 boliger i perioden, ligger i Stange, men regnes som del av Hamar stortettsted. Stavsberg/Nydal, hvor det er bygget 35 boliger i perioden, ligger i Ringsaker kommune, men regnes som del av Hamar stortettsted

Tabell 10: Fordeling av nye boliger på områder utenfor SMAT/innenfor SMAT¹⁶

	Plan (SMAT 2002)			Bygd 1998 - 2006				
	Antall boliger totalt i SMAT	Antall fortetting	Andel fortetting	Totalt	Utenfor SMAT		I SMAT	
Antall				Antall	Andel av bygd	Antall	Andel av bygd	
Hamar (stortettsted)	4700	3000	64	1527	87	6	1440	94
Ringsaker	2400	1800	75	1010	331	33	679	67
Løten	900	570	63	316	22	7	294	93
Stange	1000	510	51	436	149	34	287	66
Totalt	9000	5880	65	3289	589	18	2700	82

Av tabellen ser vi også at det er stor forskjell mellom kommunene. Mens bare 6 % av boligene i Hamar stortettsted og 7 % av boligene i Løten er bygget utenfor SMAT-områdene, er andel boliger bygget utenfor SMAT-områdene i Ringsaker og Stange henholdsvis 33 % og 34 %.

Foregår det en fortetting?

Ifølge "Fylkesdelplan SMAT – statusrapport – mars 2007" har alle kommunene i sine arealdeler til kommuneplanen vist klare grenser mellom utbyggingsområder og LNF-områder. Ingen av kommunene har tatt inn fortetting som eget tema i kommuneplanen. Av tabellen ovenfor ser vi at kommunene har oppgitt at nesten all boligbygging i SMAT-områdene er bygget som fortetting, kun Løten oppgir å ha bygget boliger i felt i SMAT. Vi har diskutert dette med planleggere i kommunene, og forstått dem slik at det er en viss forvirring rundt et begrep som "fortetting i SMAT". De oppgir i all hovedsak all bygging i SMAT-områder som fortetting. Vi kan dermed ikke si noe om hvorvidt boligbyggingen har skjedd som fortetting eller ikke, basert på tallene i statusrapporten, om vi definerer fortetting som bygging eller økt utnyttelsesgrad i allerede bebygde områder.

Imidlertid finner vi både i statusrapporten, i kommuneplanene og i samtaler med kommuneplanleggere og andre en klar oppfatning om at større deler av boligbyggingen enn det man hadde forventet, har foregått som boligbygging i allerede bebygde områder.

Alle kommunene rapporterer større interesse for å bygge i eksisterende tettstedsområder og at større andel av boligene enn før bygges som leiligheter. Noen bygger også med høyere utnyttelseskrav enn det som ble definert som nedre grense i SMAT. Vi oppfatter det slik at fortettingen i hovedsak skjer som boligbygging på lavt utnyttede og sentrumsnære områder, heller enn som bygging av eneboliger i villahager. Kommunene melder også om at de og/eller utbyggerne har oppdaget nye fortettingsområder (altså fortetting som bygging i allerede bebygde områder), og dermed at fortettpotensialet nå anses å være større enn det man anså det å være i det man utarbeidet fylkesdelplanen for SMAT.

Vi har også forsøkt å gjøre noen kvantitative sammenstillinger for å kunne si noe om hvorvidt det foregår en fortetting i SMAT-området. Vi har sammenlignet tall fra statusrapporten med tall fra ssb, og kommet frem til tabellen under.

¹⁶ Tall i tabell fra SMAT-plan (s 27) og Statusrapport mars 2007 (s 25).

Tabell 11: Sammenligning av ssb-tall for andel som bor i tettsted og tall for fordeling av nye boliger i og utenfor tettsteder¹⁷. Prosent

	Andel i tettsted 2005 ¹⁸	Andel bosatte i SMAT-tettsted 07	Andel utenfor SMAT	Andel i SMAT
Hamar (stortettsted)	86		6	94
Ringsaker	47		33	67
Løten	54		7	93
Stange	57		34	66
Totalt	63	59¹⁹	18	82

Vi ser at 82 % av nye boliger i perioden er bygget i SMAT-områdene, som jo er de mest sentrale tettstedene i distriktet, mens 59 % av dagens innbyggere bor i SMAT-området (ssb 2007) og 63 % bor i tettsteder (etter ssbs definisjon). 18 % av de nye boligene er bygget utenfor SMAT, mens 37 % av dagens befolkning bor i slike områder (utenfor tettsteder) og 41 % i SMAT-tettsteder, alt i følge ssb.

I alle kommuner er andelen boliger som er bygget i SMAT-områdene (82 % totalt) høyere enn andelen av befolkningen som bor i tettsteder (63 % totalt) eller i SMAT-områder (59 %), noe som betyr at det foregår en konsentrering av befolkningen til sentrale tettsteder i kommunene og særlig til SMAT-områdene.

Redusert nedbygging av LNF-områder og redusert behov for biltransport?

Målsettingene om å redusere nedbygging av LNF-områder og å begrense biltransportbehovet forbundet med nye boliger var sentrale i fylkesdelplanen for SMAT. Slik data er rapportert i statusrapport, i ssbs oversikter og i andre tilgjengelige kilder, har vi ikke mulighet til å gjøre noen grundig analyse av i hvilken grad lokalisering av nye boliger har vært mer eller mindre gunstig med tanke på å redusere behovet for biltransport. Fortettingstendensen, som diskutert over, viser imidlertid sannsynligvis en endring i retning av mindre bilavhengig boliglokaliseringsmønster.

Når det gjelder nedbygging av LNF-områder, vet vi at en stor andel av boligbyggingen i området (82 %) har skjedd i SMAT-områdene, mens 18 % har skjedd utenfor.

5.3 Bidrar boligdelen av SMAT-planen til å nå målsettingen om tilrettelegging for befolkningsvekst?

Så langt har vi diskutert målsettinger i fylkesdelplanen for SMAT, hva som har skjedd i området i planperioden og om utviklingen i området er i tråd med intensjonene i fylkesdelplanen. Hensikten med denne utredningen er å vurdere om det bør gjøres endringer i boligdelen av SMAT-planen i forbindelse med den pågående revideringen av planen. Et viktig spørsmål i denne sammenhengen er om SMAT-planen dekker fremtidige

¹⁷ Tall i tabell fra SMAT-plan (s 27) og Statusrapport mars 2007 (s 27).

¹⁸ Fra ssb. www.ssb.no

¹⁹ Fra ssb. www.ssb.no

boligbehov i regionen, slik at målsettingen om at det skal gis mulighet for befolkningsvekst i Hamarregionen kan nås, eller om det er behov for å ta i bruk nye områder til boligformål utover allerede planavklarte områder.

En forutsetning i revisjonsarbeidet er at hovedmålene ligger fast, det skal fortsatt bygges 9000 nye boliger i SMAT-områdene i perioden 2000 til 2030, og disse boligene skal bygges på en måte som minimerer forbruk av LNF-områder og biltransportbehovet på grunn av nye boliger. Utbyggingsmønsteret skal være variert og arealøkonomisk.

Flere spørsmål må diskuteres for å kunne svare på spørsmålet om hvorvidt fylkesdelplanen for SMAT fortsatt dekker fremtidig boligbehov og legger til rette for fremtidig befolkningsvekst. Vi anser de følgende spørsmålene som de viktigste:

- Er det fortsatt nok boligarealer tilgjengelig innenfor avklarte rammer?
- Oppfatter kommunene at fylkesdelplanen for SMAT er i samsvar med deres behov for områder for boligbygging?
- Er SMAT-planen i takt med markedet; er det de riktige boligområdene og boligtypene som tilbys innenfor avklarte rammer?

Er det fortsatt nok boligarealer tilgjengelig?

Som beskrevet over, har boligbyggingstakten i SMAT-området vært svakt høyere enn forutsatt i fylkesdelplanen for SMAT. Om boligbyggingen fortsetter i samme tempo som hittil (337 boliger per år) vil SMAT-planen være ”oppbrukt” i 2026 i stedet for i 2030. Som vi vet, varierer takten i boligbyggingen betydelig, og Norge har vært gjennom en periode med en særlig høy boligbyggingstakt. Gitt den lange tidshorizonten for denne planen, samt naturlige variasjoner i boligbyggingstakten, ser vi ikke at den noe høyere utbyggingstakten i SMAT-områdene enn det som var forutsatt i planen, gir grunnlag for å gjøre endringer i planen.

Om vi studerer fylkesdelplanens vedlegg 3 Arealoversikt, ser vi at kommunene lister opp et boligbyggingspotensial som langt overskrider behovet i syv av de åtte boligområdene i SMAT (i Hamar er anslått behov satt likt potensialet). I tillegg vet vi at alle kommunene anslår fortettingspotensialet i sine by- og tettstedssentre som langt høyere nå enn de gjorde da SMAT-planen ble utarbeidet. Dette gjelder ikke minst Hamar. Hamar har imidlertid uttrykt bekymring for at de mangler områder for utbygging av eneboliger og andre småhus innenfor egne kommunegrenser.

Basert på dette, må man svare ja på det første spørsmålet overfor – det er fortsatt nok boligarealer tilgjengelig i SMAT-planen, det er ikke behov for å legge ut nye områder til boligbygging. Et unntak kan være Hamar hvor behovet for arealer tilgjengelig for småhusbebyggelse understrekes av administrasjon og politikere. Det kan gjøre det aktuelt på nytt å vurdere videre utvikling av Ingebergområdet eller andre områder i Hamar stortettsted.

Hva mener kommunene?

Et viktig spørsmål er om kommunenes oppfatninger er i samsvar med tallenes tale. Vi har gjennomgått kommunenes kommuneplaner, og gjengir kort det vi finner mest interessant i kommuneplanene med tanke på denne diskusjonen. Basert på vår raske gjennomgang av statusrapport og kommuneplaner sitter vi igjen med følgende hovedinntrykk:

- Det ser ut som fortettingsmålsettingene er overoppfylt i alle kommuner – til fleres overraskelse
- Fortettingspotensialet er større enn man trodde på forhånd, både fordi det skjer endringer som frigjør arealer (som travbanen i Brumunddal) og at man (ikke minst utbyggerne) oppdager at eksisterende arealer kan brukes på nye måter
- Ingeberg er et stort og viktig diskusjonstema

- Det ligger innebygget en spenning mellom areal- og transporteffektiv lokalisering/utvikling og distriktsutvikling/spredt bosetting/vekst overalt, noe som kan bety at et regionalt "boligbyggeprogram" kunne vært nyttig

Hamar

Kommuneplanen for Hamar ligger tett opp mot SMAT-planen, både i formuleringer og innhold. Samfunnsdelen er konkret og detaljert i sin beskrivelse av planlagt utvikling, og konkretiseringen er også i henhold til SMAT. Det sies at den største utfordringen er å legge til rette for at Hamar oppfyller sin andel av et anslått regionalt boligbehov fram til 2030, og at de viktigste virkemidler for å få til dette er omforming og fortetting i eksisterende bebyggelse og ny feltutbygging på Stavsberg. Det påpekes at nye utbyggingsområder på Ingeberg ikke ble godkjent av departementet, men forutsetter en ny regional avklaringsrunde.

Det utdypes at byvekstgrensen skal følge eksisterende avgrensning av tettbebyggelsen mot landbruksområdene rundt byen og Furuberget, med unntak av i Stavsbergområdet. Der skal Voll og flyplassområdet, samt Lund i Ringsaker, utvikles til ny bydel på tvers av kommunegrensen. Klukhagan skal skjermes for byvekst. Hamars primære arealbruksutfordring er å få til en høyere arealutnyttelse innenfor byvekstgrensen.

I kapittelet om mål for arealbruk, sies det at kommunens politikk for å bli en attraktiv bokommune er, i samarbeid med nabokommunene, å utvikle et variert tilbud på boligmarkedet der Hamars og regionens miljøkvaliteter bevares og styrkes. I revisjonsprosessen (høringsuttalelse) har Hamar uttrykt bekymring for mangel på tomter for eneboliger og småhus innenfor egne kommunegrenser.

Ringsaker

Statusrapporten forteller at kommuneplanen ble kraftig forsinket ved forrige rullering på grunn av innsigelser mot flere byggeområder, innsigelser delvis basert på SMAT. Kommunen er nå i gang med ny rullering, og det er Rådmannens forslag fra juni 07 som er referert i det videre. Kommuneplanen legger opp til spredt boligbygging, boligbygging i alle grender, lavere arealutnyttelse enn forutsatt i SMAT og utlegging av større arealer enn i dag, på tross av at det er påvist overdekning selv med svært optimistiske vekstprognoser.

Ringsaker beskriver i sin kommuneplan at befolkningsutviklingen innebærer sentralisering inn mot tettsteder og mot områder som ligger nær Hamar og Lillehammer. Moelv og Brumunddal vokser mest, men man har også vekst i andre områder (altså utenfor SMAT). 686 boliger er bygget i perioden 2002-2006, mest i Brumunddal (318, 46 %) og Moelv (113, 17 %), og i disse kun innenfor regulert område. 17 % av de nye boligene i perioden er bygget i LNF-områder.

Leiligheter utgjør en større andel av boligene i nybyggingsmassen enn i eksisterende boligmasse. Det er underdekning på sentrumsnære leiligheter.

Målsettingen i kommuneplanen er et desentralisert utbyggingsmønster med eksisterende tettsteder og bygdentre som tyngdepunkt, boligbygging utenfor slike områder skal "primært skje i mindre husgrupper tilpasset landskapet". Det skal være klare avgrensninger mot landbruksområder. Nye boligområder skal legges til eksisterende sentra, man har utarbeidet kriterier for lokalisering av nye boligområder og spredt bebyggelse. Man skal prioritere utbyggingsrekkefølge, og vurdere oppkjøp av areal for mer helhetlig planlegging av større utbyggingsområder. Man ønsker et mer variert boligtilbud. Utbygging av ledige tomter er viktig for å skape større tetthet og gi tettstedene mer urban karakter. Estetiske hensyn må tillegges stor vekt slik at nye bygg bidrar til å heve kvaliteten på sentrumsområdene. Det sies også at leilighetene som er bygget i Brumunddal og Moelv de siste årene har bidratt til å skape mer liv i sentrum.

I Vedlegg 3 (til Kommuneplanens arealdel) Planforutsetninger og planbeskrivelse (s 7) sies det at behov for nye boliger i tidsrommet 2007-2010 er på 95 eneboliger, 130 "øvrig bebyggelse", 25 foretting (definert som økt grad av utnyttning i et eksisterende område) per år. 160 boliger per år (64 %) skal bygges i Brumunddal og Moelv med omland, mens for eksempel 60 boliger per år (24 %) skal komme i Furnes, som ikke er SMAT-område.

I kommuneplanen sier Ringsaker (Vedlegg 3 side 7) at de velger å legge mindre effektiv arealutnyttning til grunn enn i SMAT-kravene. Som det står: "I Ringsaker hvor arealtilgangen er bedre, velger en å ikke legge tilsvarende effektive arealutnyttning til grunn".

Ved vurdering av arealbehov 2007-2018, og sammenligning av godkjente planer og dette arealbehovet, kommer man til at man har overkapasitet (270 daa). Det er overkapasitet i Nes og i Moelv-området, mens det er "et visst behov for å finne nye boligområder" i Furnes, Brumunddal og i nordre Ringsaker.

Det står videre at behovsvurderingen skal legges til grunn ved vurdering av om nye boligområder skal legges inn i planen, eventuelt om allerede godkjente områder skal tas ut av planen. Imidlertid mener man at det er behov for å legge opp til en viss overkapasitet for å ha nødvendig handlefrihet til å møte utviklingen. Det at Ringsaker kommune har mange større og mindre bygdesentre hvor det er forutsatt at det skal være ledige tomter tilgjengelig, tilsier også utleggelse av flere tomteområder enn det behovsvurderingen viser.

Løten

Kommuneplanen anslår et behov for 200 boliger totalt i perioden 2005-2016. I planen er det lagt inn mindre grad av foretting enn det er lagt opp til i SMAT, men det meste av boligbyggingen er lagt til SMAT-områder. Det står i planen at det er ønskelig å legge godt til rette for spredt boligbygging.

Den vekst og utvikling det vil bli lagt til rette for, vil innebære om lag følgende fordeling: Løten sentrum 50 %, Brenneriroa 25 %, Ådalsbruk 15 %, Jønsrud 10 %; med andre ord 90 % i SMAT-områder, 10 % utenfor. Nye boligområder utgjør 70 %, foretting 25 % og spredt boligbygging 5 %. Dette betyr en lavere grad av foretting enn det man har sett i perioden 1998-2006. I Løten vil man altså bremse forettingen, eller en ser for seg at denne politikken ikke kan fortsette.

Det er beregnet en høyere utnyttelsesgrad i Løten sentrum enn i de to andre tettstedene. I tillegg er det beregnet en mulig foretting på 570 nye boliger innenfor eksisterende tettstedsgrænse for Løten sentrum. Etter at prognosene ble laget, er 63 av disse boligtomtene utbygd i Løten sentrum, mens 38 er utbygd på Ådalsbruk. I tillegg er det i Løten sentrum blitt fortettet med ca. 95 boenheter, hovedsakelig omsorgsboliger og små leiligheter. Løten har god tilgang på utbyggingsarealer for boliger både innenfor SMAT-områdene og ellers.

Stange

I følge Kommuneplanen ligger 50 % av boligene i Stange spredt og 50 % i tettsteder. I det videre skal det legges opp til foretting/utbygging i eksisterende lokalsentra. Utbygging av tettstedene Stange, Tangen og Ottestad skal prioriteres. I planperioden fra 1998 er det for øvrig utarbeidet og vedtatt planforslag for større utbygginger også i Romedal og Strandlykkja, som ikke er SMAT-områder. Med henvisning til Miljøverndepartementets anmodning om et regionalt samarbeid om SMAT, skal det i denne arealplanen ikke tas opp forslag om varig omdisponering av større landbruksområder til utbygging for bolig- og næringsformål.

Arealdelen av planen omfatter tettstedene Ottestad, Stangebyen og Tangen. Det er i første rekke Tangen som har fått nye utbyggingsområder i forhold til kommuneplanen av 1998. Tilgangen på nye utbyggingsområder overstiger langt behovet for planperioden. For

utbyggingsområdene innenfor tettstedene Ottestad og Stangebyen er det, i det alt vesentlige, samsvar mellom SMAT-planen og forslaget til kommuneplanens arealdel.

Foruten høy aktivitet i Ottestad og Stange i hele perioden, er det en merkbar økning på Tangen fra 2000 i forhold til tidligere, og i Romedal fra 2003. Fra talloversikten kommer vi frem til at 67 % av boligbyggingen har skjedd i SMAT-områder.

I de senere årene har det vært en merkbar endring i boligtypene som er bygget. Antallet leiligheter i blokk har økt – i tråd med etterspørselsendringer i markedet. Det er også planlagt bygging av et stort antall leiligheter de kommende årene. Denne endringen i boligtyper er foreløpig mest merkbar i Ottestad og Stangebyen. Siden 2000 er det i Stangebyen bygget ca. 50 leiligheter i blokk (3 etasjer), mens det i Ottestad er bygget/under bygging ca. 30. For øvrig er det godkjent og under forberedelse bygging av ca. 100 leiligheter i Ottestad.

Stange kommune legger opp til at det skal være avklarte byggearealer i kommuneplanens arealdel som gir rom for årlig bygging av minimum 100 boliger pr. år i planperioden. Arealplanforslaget inneholder tilstrekkelige arealer for en slik byggeaktivitet i alle områdene i planperioden. På lengre sikt vil det oppstå arealknapphet i Ottestad, ifølge kommuneplanen. Byggeaktiviteten vil trolig ha slik geografisk fordeling fremover: Ottestad: 40 %, Stange: 30 %, Tangen/Stange sør: 10-15 %, Romedal: 10-15 % Vallset: 10-5 %. Det betyr 80-85 % i SMAT-områder (dersom alt unntatt Romedal og Vallset er i SMAT-områdene).

Endringsønsker i kommuneplanene

Vi har lett etter konflikter mellom kommunenes behov slik de fremkommer i kommuneplanene og fylkesdelplan for SMAT, og har kommet frem til at de følgende punktene er de viktigste:

- Hamar
 - Ønsker høyere utnyttingsgrad enn til nå; ser muligheter for mer fortetting i omformingsområder, men strammer inn i eneboligområder
 - Ønsker å bygge ut Ingeberg, eller i hvert fall å gjøre en ny vurdering av om man bør bygge ut Ingeberg
- Ringsaker
 - Planlegger lavere utnytting og mindre grad av fortetting enn antydnet i SMAT
 - Har overkapasitet på boligarealer, men ønsker å legge ut større områder til boligbygging
- Løten
 - Planlegger mindre fortetting enn tidligere perioder
 - Har mer enn nok klarerte arealer
- Stange
 - Har lagt inn Strandlykkja og Romedal (ikke SMAT-områder) som vekstområder
 - Har mer enn nok klarerte arealer

Alle kommunene har rimelig god tilgang på boligarealer. Diskusjonene gjelder i hovedsak hvor man skal bygge, og med hvilken tetthet.

Er SMAT-planen i takt med markedet? Tilbys de riktige boligområdene?

Fra Statusrapport mars 2007, fra diskusjoner i forbindelse med revisjon av SMAT og fra planprogrammet kan man lese at det finnes en bekymring om hvorvidt det som bygges og planlegges bygget av boliger i SMAT-området, er i tråd med det som vil bli etterspurt, og om det vil gi den ønskede utviklingen i regionen. Blant annet har det vært satt

spørsmålstegn ved om den pågående utviklingen skaper vanskeligheter for førstegangsetablerere, og om det bygges for mye leiligheter i forhold til andre boligtyper.

Vi har undersøkt boligsammensetningen i de fire SMAT-kommunene basert på data fra ssb. Vi har sett på både ssb-tall fra Folke- og boligtellingsen i 2001 og tall fra register (noe forskjellige registreringsmetoder) fra 2007. Begge tallsammenstillingene viser at de tre landkommunene er totalt dominert av eneboliger, innblandet noen tomannsboliger, rekkehus etc., og en liten andel leiligheter. I Hamar utgjør leiligheter ca 25 % av boligene. Tallene er satt sammen i tabellen under.

Tabell 12: Boligsammensetning i SMAT-kommunene. Prosent

	Folketall 2005 (ssb)		Boligsammensetning ²⁰		
	Antall innbyggere	Andel innbyggere av total	Eneboliger	Småhus	Leiligheter
Hamar	27245	32	49	21	25
Ringsaker	31732	38	81	12	3
Løten	7282	9	84	10	3
Stange	18288	22	75	12	6
Total ²¹	84547	100	70	15	11

Vi har forsøkt å få informasjon om hva slags boliger som har vært bygget i SMAT-kommunene i perioden 2000-2007. Vi har ikke funnet data for dette på ssb. Vi har funnet noe informasjon i kommuneplanene, og bedt kommunene gi oss tall for dette.

Tabell 13: Boligsammensetning i SMAT-kommunene. Prosent

	Antall totalt	Eneboliger	Småhus	Leiligheter	Annet
Hamar (200 – 2007) ²²	1200	24	26	44	5
Ringsaker (1998 – 2006)	1010	.*	-	-	-
Løten (2000 – 2006)	279	30	-	-	-
Stange (2002 – 2004)	256	33	37	14	15

* Fordeling på boligtyper har ikke vært mulig å framskaffe

Vi har undersøkt prisutviklingen for boliger i Hedmark, både for å kunne si noe om prisutvikling generelt og for å kunne si noe om etterspørsel gitt som betalingsvillighet. Gjennom internettsøk har vi funnet noe informasjon, som gjengitt under. I samtaler med representanter for eiendomsbransjen Hedmark har vi fått bekreftet at tallene ser fornuftige ut.

²⁰ ssb 2007-tall, <http://www.ssb.no/boligstat/tab-2007-09-04-02.html>. I tillegg kommer bygning for bofellesskap og andre bygningstyper (inkluderer i hovedsak boliger i næringsbygninger, garasjer og andre bygningstyper som ikke er boligbygninger, i følge ssb).

²¹ <http://www.ssb.no/boligstat/tab-2007-09-04-02.html>

²² For Hamar er det viktig å påpeke at eneboliger og andre småhus har utgjort en synkende andel av ny boliger i perioden 2000 – 2007, noe man antar skyldes at slike tomtereserver sentralt er i ferd med å bli brukt opp. Dette medfører bekymring blant de folkevalgte om for lite fleksibilitet i boligtilbudet framover, og at frigjøring av eldre eneboliger ved bygging av leilighetsbygg ikke er nok hvis en også skal tenke på attraktivitet og det å nå befolkningsmål

Vi fant blant annet at boligprisene i Hamar og i Hedmark har økt mindre enn landsgjennomsnittet²³, både i perioden 1985-2007 og 1996-2007. I perioden 2000 – 2007 har leiligheter hatt sterkest prisvekst i Hedmark, deretter delt bolig og enebolig (se tabellen nedenfor). I Hedmark utenom Hamar er det delt bolig som har hatt sterkest prisøkning i perioden, deretter leiligheter og eneboliger. I Hamar har prisstigningen vært omtrent lik for alle typer boliger. Prisstigningen har vært høyere i Hamar enn i de øvrige kommunene.

Forskjellene i prisutvikling mellom boligtypene forklares av representanter fra området blant annet med at mange av leilighetene som omsettes er nye, og dermed dyre, mens eneboliger i større grad er brukte (til dels gamle) boliger. Det er også en entydig oppfatning at det er ”godt voksne” mennesker uten hjemmeboende barn som kjøper de nye leilighetene i de sentrale tettstedsområdene.

Tabell 14: Prisutvikling i Hedmark 2000 – 2007; prosent vekst.²⁴

	Enebolig	Delt bolig	Leilighet
Hamar	80	80	80
Hedmark u/ Hamar	51	61	56
Hedmark totalt	55	64	71

Om man vurderer behovet for boliger lik ”etterspørselen” etter boliger gitt som prisvekst (betalingsvillighet) i perioden 2000 – 2007, kan man si at alle slags boliger i Hamar er mest etterspurt, deretter delt bolig og leiligheter utenfor Hamar. Eneboliger utenfor Hamar er, etter prisutviklingen å dømme, minst etterspurt.

De til dels raske prisstigningene i perioden innebærer at inngangsbilletten til boligmarkedet er dyrere for førstegangsetablerere i 2007 enn for eksempel i 1993, men Hedmark og Hamar-området ser ut til å være mindre hardt rammet av dette enn mange andre områder i Norge. Den raske boligveksten i området i perioden 2000-2007 har trolig motvirket en del av prisveksten man ellers kunne forventet.

Et interessant spørsmål gjelder boligsammensetningen, og om det bygges for mange leiligheter. Boligstrukturen i området ser ikke ut til å vise mangel på småhus og eneboliger. Disse boligtypene utgjør 85 % av boligene mot leilighetenes andel på 11 %. Interessen for leiligheter forklares med en underliggende trend der godt voksne mennesker foretrekker leilighet og sentral beliggenhet fremfor enebolig og hage. I årene fremover vil andelen og antall mennesker i denne aldersgruppen øke, noe som burde tilsi fortsatt etterspørsel etter nye leiligheter. I en tidligere undersøkelse blant kommuner i Akershus, som også har en stor andel eneboliger, uttrykte kommunene behov for en større andel sentrale leiligheter, ikke minst for å møte etterspørselen fra de eldre i kommunene (Tennøy 2002).

Hamar kommune har i revisjonsprosessen uttrykt bekymring for mangel på arealer til utbygging av eneboliger og småhus innenfor egne kommunegrenser. Utbyggingsområder

²³ http://www.nef.no/asset/1475/10/1475_10.xls og <http://e24.no/eksklusiv/eiendom/article1778653.ece#tabell>

²⁴ <http://www.smartepenger.no/article.php?id=942> - Tallene bygger på statistikken som utgis av NEF (Eiendomsmeglerforbundet) og EFF (Eiendomsmeglerforetakenes forening). Statistikken er utarbeidet av ECON Analyse as, basert på tall hentet fra FINN.no. Tall for prisutviklingen gis ut månedlig.

som ligger i Hamar stortettsted (Stavsberg, Voll, Hamar flyplass, Lund, Ottestad), er alle, med unntak av Ottestad, beregnet for blokkbebyggelse.

Når noen flytter fra en enebolig til en leilighet, betyr det også at den fraflyttede eneboligen legges ut for salg, og dermed at det å bygge en leilighet samtidig betyr at man gjør en enebolig eller et småhus tilgjengelig for kjøpere som ønsker slike boliger (forutsatt at leilighetene i hovedsak kjøpes av mennesker som flytter fra en enebolig i området til en leilighet).

Det er et uttalt mål at Hedmarksområdet skal tiltrekke seg nye mennesker. Området kan tilby eneboliger i landlige omgivelser relativt rimelig i forhold til mange andre områder. Bygging av flere eneboliger i landlige omgivelser gir mer av dette. Men om man etablerer flere boliger og dermed flere mennesker i Hamar sentrum, i Moelv, Brumunddal etc., kunne man også tilby mer dynamiske, livlige og attraktive sentra. Dette vil være en tilleggsdimensjon, som gir området en annen slags attraktivitet i tillegg til den det har i dag, og som kunne bidra til å tiltrekke seg andre typer mennesker. En slik utvikling kunne kanskje også gjort det mer attraktivt for områdets unge voksne å fortsette å bo i Hamar-området.

Om man vurderer boligtyper i forhold til SMAT-målsettingene om å minimere både nedbyggingen av LNF-områder og veksten i biltrafikken, er bygging av leiligheter som fortetting i de mest sentrale tettstedsområdene (og da særlig Hamar) det klart mest gunstige.

Basert på dette materialet, ser det ikke ut til at det bygges for mange leiligheter som fortetting i sentrale områder, eller at tilbudet av eneboliger og andre småhus blir for lite. Men Hamars behov for å kunne tilby mer varierte boligtyper, kan innebære at videre utvikling av Ingeberg bør vurderes. En videre utbygging her vil, i tillegg til å øke bredden i boligtilbudet, både kunne gjøre det eksisterende Ingeberg-samfunnet mer helhetlig med hensyn til servicetjenester, og også legge et bedre grunnlag for god kollektivbetjening av området. Et slikt alternativ bør imidlertid, i hvert fall i et transport- og klimamessig perspektiv, vurderes opp mot andre arealer i og i tilknytning til Hamar stortettsted, som store innebygde arealer på Bekkelaget (i Stange kommune), arealer på Børstad (i Hamar kommune) og på Jessnes (i Ringsaker kommune). Disse områdene ligger alle i kortere avstand fra eksisterende sentrale byområder enn Ingeberg. For to av disse områdene er det imidlertid tale om gode jordbruksarealer.

5.4 Hvordan skal man definere fortetting?

Slik det fremkommer i fylkesdelplanen for SMAT, i kommuneplanene og i rapportering til SMAT, bruker man ofte betegnelsen "fortetting" om all bygging som foregår innenfor de definerte SMAT-områdene. Dette innebærer at for eksempel rene feltutbygginger på jomfruelig mark i statusrapporteringen regnes som fortetting. Dette er bekreftet av kommunene.

I noen dokumenter bruker man betegnelsen "omformingsområder", som betegner bygging i allerede bebygde områder. Her omfattes både bygging av boliger i eksisterende boligområder, næring i eksisterende næringsområder og at man bygger andre slags funksjoner i et eksisterende område enn det som fantes i utgangspunktet (boliger i industriområder og på travbaner, boliger og kjøpesentre på gamle stadion mv.).

I en diskusjon om boliglokalisering hvor målsettingene er å begrense nedbyggingen av LNF-områder og å begrense det motoriserte transportbehovet på grunn av ny boligbygging, kan det være viktig å diskutere hvordan man skal forstå begrepene, ikke minst for å bli enige om hvordan man bruker dem.

I SMAT-planen innebar overenskomsten mellom Miljøverndepartementet, kommunene og fylkeskommunen at LNF-områder innenfor SMAT-området kan bygges ned. Dermed er det meningsfullt å diskutere boligbygging i og utenfor SMAT-områdene i den sammenhengen. Men når man skal diskutere lokalisering av nye boliger ut fra en målsetting om å begrense veksten i motorisert transport på grunn av de nye boligene, må det mer finjusterte verktøy til.

La oss eksempelvis se på mulighetene for at innbyggere i omegnskommunene skal velge å reise kollektivt til og fra arbeid i Hamar (vi vet at mange arbeider andre steder enn i Hamar, men her ser vi på de Hamar-rettede reisene). En forutsetning for å velge kollektivt for mange, er at det ikke er for lang gangavstand mellom bolig og kollektivholdeplass og mellom kollektivholdeplass og arbeidsplassen i den andre enden. En annen viktig forutsetning er at frekvensen på kollektivtilbudet er relativt høy, og at kollektivtilbudet er effektivt (at man kommer seg raskt fra startpunktet til endepunktet). Effektive kollektivruter har få stopp, og om man ønsker at innbyggerne skal reise kollektivt, må de bo nær disse stoppene. Det betyr at de må bo ganske sentralt i de eksisterende tettstedene.

Om man anvender en fortetningsdefinisjon som kun skiller mellom i og utenfor SMAT-områder, vil man bygge mange boliger som "fortetting" som er feil lokalisert i forhold til målsettingen om å begrense biltransportmengdene. I alle tettstedene i SMAT er det tegnet inn store boligområder, i hovedsak på hittil ubebygde mark, som ligger helt i utkanten av tettstedsområdene. Gitt kunnskapen vi har om sammenhenger mellom lokalisering og transportmiddelvalg, vil de som bosetter seg her i stor grad velge bil som transportmiddel på de fleste av sine reiser.

Om man derimot bygget disse boligene som fortetting, altså konsentrert på "grå" områder sentrumsnært i allerede eksisterende tettstedsområder (som tidligere beskrevet), ville lokaliseringen tilsi mindre biltransportmengder enn det som er snittet i SMAT-området i dag.

Vi ser altså at det er utviklet en fortetningsdiskusjon som er nyttig i forhold til målsettingen om å redusere nedbygging av LNF-områder utenfor SMAT-områdene, men som også er blitt brukt i diskusjoner om transportreduserende boliglokalisering. I det videre foreslår vi at det benyttes to forskjellige betegnelser.

I diskusjoner som angår nedbygging av LNF-områder, foreslår vi at man benytter betegnelsene "innenfor SMAT-områder" og "utenfor SMAT-områder".

I diskusjoner som angår transportreduserende lokalisering, foreslår vi at man benytter betegnelsene "fortetting" og "feltutbygging" eller "bygging på jomfruelig mark". *Fortetting* betyr da, slik det vanligvis gjør, at man øker utnyttingsgraden i allerede bebygde områder. Dette inkluderer bygging av flere boliger i eksisterende boligområder, at man bygger boliger i tidligere eller eksisterende sentrums- eller næringsområder, på parkeringsplasser og andre lavt utnyttede områder. *Feltutbygging eller bygging på jomfruelig mark* betyr som oftest at man bygger på LNF-områder, eller på områder som ikke tidligere har vært bebygget.

Dersom man kan betegne eller klassifisere lokalisering av boliger som "fortetting i SMAT-område", "bygging på jomfruelig mark i SMAT-område" eller "bygging på jomfruelig mark utenfor SMAT-område", har man begreper som gjør at man kan diskutere transporteffekter av lokalisering. Dette forutsetter at SMAT-områder for boligbygging fortsatt skal være de åtte største tettstedene i området. Da bør all utbygging kunne plasseres ganske presist innen en firefeltstabell som under.

Tabell 15: Firefeltstabell for klassifisering av utbyggingsprosjekter

	I SMAT-områder	Utenfor SMAT-områder
Fortetting		
"Feltutbygging" eller "Bygging på jomfruelig mark"		

En slik tabell kan også være nyttig som bakgrunn og målstyringsverktøy om man vil presisere hvilken boligutvikling man ønsker i regionen.

5.5 Bidrar boligdelen av SMAT-planen til å nå miljø- og transportmålsettingene?

Det er klare sammenhenger mellom valg av boligstruktur, og hvordan denne skal utvikles, og mulighet for måloppnåelse med tanke på SMAT-planens miljø- og transportmålsettinger; å verne landbruks-, natur- og friluftsområder mot nedbygging og at man skal ha en arealbruk som begrenser (bil)transportbehovet. Svaret på begge disse målsettingene er å bygge med høy utnyttelse på avgrensede arealer heller enn som spredt boligbygging på jomfruelig mark.

Klimagassutslipp og klimaendringer skal bringes sterkere inn i SMAT-planen gjennom revisjonen. Hvordan nye boliger bygges og lokaliseres har stor betydning for hvilke klimagassutslipp de bidrar til. Bygging på LNF-områder bidrar til redusert opptak av CO₂ og til reduserte muligheter for å motvirke tap av biomangfold. I tillegg er boliger bygget som blokk eller bygårder vanligvis langt mindre energikrevende enn eneboliger og andre småhus, og tette boligstrukturer muliggjør fellesskapsløsninger som fjernvarme o.a. (Næss 1997).

Sammenhenger mellom boligstruktur og nedbygging av arealer

Det gir seg selv at spredt og tilfeldig boligbygging er mer arealkrevende enn tett og konsentrert boligbygging. Det blir plass til flere boliger og flere mennesker per hektar når man bygger blokker og flerfamilieboliger enn når man bygger eneboliger og rekkehus. Dette betyr at boligbygging som fortetting medfører mindre forbruk av landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder) og kulturmiljøer enn spredt boligbygging. Særlig gjelder dette når det meste av fortettingen foregår på såkalte "grå" områder, områder som ikke er grønne eller ubrukte i utgangspunktet; eksempelvis som lavt utnyttede næringsområder, parkeringsarealer og brakkarealer. Det meste av fortettingen i tettstedene på Hedmarken foregår, ifølge kommunene, på slike områder. I tillegg til arealer som går med til selve boligene og tilliggende hager, kommer arealer til fysisk og sosial infrastruktur. Om det legges ut et nytt boligområde på et jorde, må det blant annet også etableres gater/veier og fortau/gang- og sykkelveger til og i området. Disse kan i mange tilfeller kreve minst like store arealer som boligene. Om man fortetter i allerede eksisterende områder, vil infrastrukturen allerede være på plass, slik at den ikke nødvendigvis krever ekstra arealer i det hele tatt.

Sammenhenger mellom boligstruktur og transportmengder

Dersom biltrafikken (i kjøretøykilometer) skal reduseres, kan dette foregå ved at innbyggerne reiser sjeldnere, at de reiser kortere eller at de reiser med andre transportmidler enn bil. Det er tilsynelatende stor faglig enighet om hvilke virkemidler som kan bidra til å redusere, eller snu, veksten i biltrafikken innenfor dagens eksisterende bystrukturer. De viktigste virkemidlene er å:

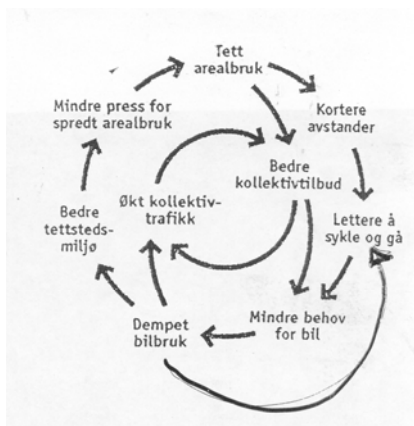
- legge restriksjoner (fiskale og fysiske) på personbiltrafikken

- styrke alternative transportmidler (gange, sykkel, kollektivtrafikk)
- styre arealbruken i retning av redusert byspredning og transport- og arealbesparende lokalisering av forskjellige funksjoner²⁵

De færreste mener at man kan snu utviklingen ved hjelp av ett av disse virkemidlene, de må iverksettes parallelt om man skal oppnå ønskede resultater.

Her diskuteres lokalisering av nye boliger, og anbefalingen er fortetting fremfor byspredning og at nye boliger lokaliseres nærmest mulig eksisterende sentra. Bakgrunnen for en slik anbefaling er godt forankret, både teoretisk og empirisk.

Vi vet at konsentrert boligutvikling i eksisterende tettsteder gir kortere reiselengder og lavere bilandel enn spredt boligutvikling. Hvorfor det er slik, kan illustreres med utgangspunkt i figuren under.



Figur 6: Gode sirkler i arealutviklingen (Nielsen 1991)

Med tett arealbruk får man korte avstander mellom funksjoner, noe som gjør det mer effektivt og attraktivt å gå og sykle. Dette gir redusert behov for å kjøre bil, og dermed redusert biltrafikk. Dette bidrar igjen til at det blir triveligere og tryggere å gå og å sykle, og flere velger disse transportmidlene. Dette er en god sirkel.

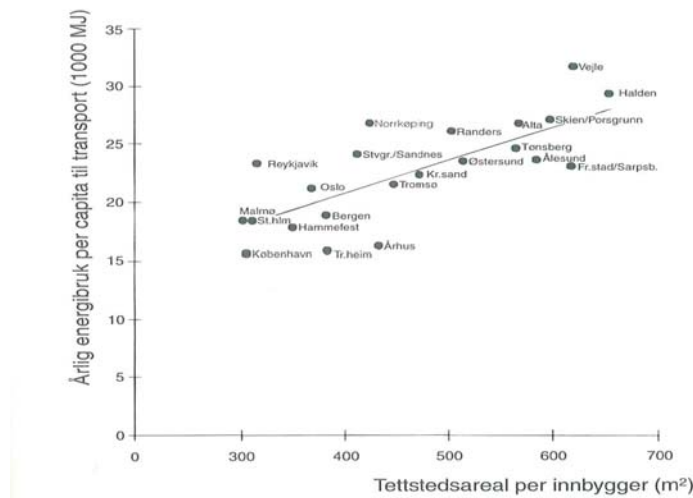
Tett arealbruk gir også mulighet for et bedre kollektivtilbud, ved at det er lettere å betjene flere godt med kollektive transportmidler i områder der folk bor relativt konsentrert og der arbeidsplasser, handleområder etc. ligger i klynger, enn i områder der alt er spredt vidt omkring. Når flere kjører kollektivt, kan man forbedre tilbudet med høyere frekvens, bedre flatedekning med mer, slik at kollektivtilbudet blir enda bedre – for samme prisen. Samtidig reduserer dette behovet for å kjøre bil, og dermed biltrafikken, noe som igjen fører til færre forsinkelser for kollektivtrafikken slik at denne kan bli enda mer effektiv og attraktiv. Enda en god sirkel.

Når biltrafikken reduseres, vil flere ønske å bo i de tettere by- og tettstedsområdene. Det medgår mindre arealer til motorveier og tilførselsveier med tilliggende støv- og støysoner. Totalt gir dette mindre press for spredt arealbruk, og vi får fortetting og tettere arealbruk. Dette gir igjen kortere avstander, som gjør det lettere å sykle og gå. Altså en god sirkel.

At verden faktisk forholder seg på denne måten, er grundig dokumentert. Det er gjort en rekke undersøkelser som viser at innbyggere i byer med høy tetthet bruker mindre energi til transport enn innbyggere i byer med lav tetthet (Newman og Kenworthy 1989; Næss 1997).

²⁵ Se blant annet Næss (1996), Owens (1986), Newman og Kenworthy (1989).

Figuren under viser resultater fra Petter Næss' (1997) studier av nordiske byer. Jo høyere befolkningstetthet (x-aksen) jo lavere energiforbruk til transport per person (y-aksen).

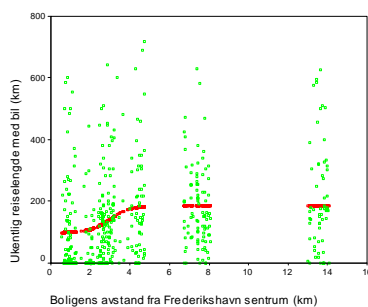


Figur 7: Sammenhenger mellom tetthet og energiforbruk til transport i nordiske byer (Næss 1997).

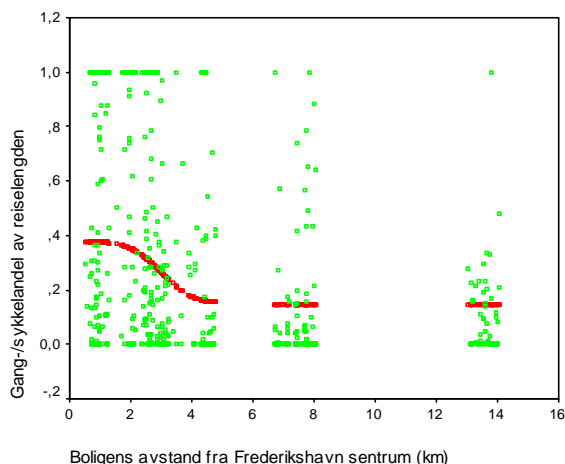
Andre undersøkelser viser at innbyggere i bydeler nær sentrum har kortere reiselengder, utfører en mindre andel av transporten med bil og en større del med sykkel eller til fots enn de som bor i forsteder i utkanten av byområdet (Duun, 1994; Næss og Jensen, 2000, 2004; Næss 2006).

I Frederikshavn, en by med ca 26.000 innbyggere i den sammenhengende bybebyggelsen, fant man en klar sammenheng mellom boligens avstand fra byens sentrum og innbyggernes ukentlige reiselengde, bilandelen av reiselengden og andelen som ble tilbakelagt med ikke-motoriserte transportmidler (Næss og Jensen 2000, 2004).

Personer som bor i Frederikshavn reiser gjennomsnittlig 65 km kortere med bil per uke enn dem som bor mer enn 5 - 6 km fra Frederikshavn sentrum. Andelen av reiselengden som tilbakelegges til fots eller med sykkel er gjennomsnittlig 38 prosent blant beboere i Frederikshavn sentrum, mot 15 prosent blant beboere i områder mer enn 5 – 6 km fra sentrum. De tilsvarende andelenene med biltransport er 54 prosent i sentrum og 77 prosent i de perifere boligområdene.



Figur 8: Ukentlig reiselengde med bil (km) blant respondenter bosatt i ulik avstand fra Frederikshavn sentrum (km). N = 453. (Næss og Jensen 2000)



Figur 9: Andel av undersøkelsesukens reiselengde tilbakelagt til fots eller med sykkel blant respondenter bosatt i ulik avstand fra Frederikshavn sentrum (km). N = 448. (Næss og Jensen 2000)

Disse trekkene, at tettere byer gir mindre bilkjøring, at samlet reiselengde med bil øker med økende avstand mellom bolig og sentrum, og at gang- og sykkelandelen synker med økende avstand til sentrum, finner man i en rekke undersøkelser, som nevnt over. Næss og Jensen (2004) har samlet resultater fra flere undersøkelser, se tabellen under.

Tabell 16: Hvordan ukentlig reiselengde med motoriserte transportmidler (km) varierer i forhold til boligens avstand til sentrum, i byer av forskjellig størrelse (Næss og Jensen 2004).

Boligens avstand fra byens sentrum	4 km	8 km	12 km
Københavnsområdet, 1,8 mill innbyggere (Næss og Jensen 2004)	6	14	30
Stor-Oslo, 0,8 mill innbyggere (Næss, Røe og Larsen 1995)	23	54	84
Aalborg, 160 000 innbyggere (Nielsen 2002)	25	49	74
Frederikshavn, 26 000 innbyggere (Næss og Jensen 2000)	61	73	73

Disse trekkene kan også leses ganske tydelig i SMAT-området. I området som SMAT dekker, er det ikke press på veisystemet (vesentlige kødannelser i rush) og det er stort sett ubegrenset parkeringstilgang de aller fleste steder. Dette bidrar til at kollektivandelene i området er generelt svært lave, 3 % i Hamar og 5 % i omlandet ifølge RVU 2005 (TØI). Gang- og sykkelandelene er langt høyere, spesielt i Hamar. Her foregår 24 % av turene til fots og 9 % per sykkel; dvs at totalt foregår 33 % av turene som gang- og sykkeltrafikk. I de andre kommunene (Ringsaker, Løten, Stange) foregår 12 % av turene til fots og 5 % på sykkel; en gang- og sykkelandel på 17 %. Dette er nesten halvparten av gang- og sykkelandelen i Hamar. Bilførerandelen i Hamar er på 52 %, mens den i de andre kommunene samlet er på 65 %. Om datatilgangen hadde vært slik at man kunne fordelt svarene på sentralt – usentralt heller enn kun på kommuner, ville man sannsynligvis fått enda klarere skiller (gitt empiri diskutert over).

5.6 Hvordan oppnå bedre måloppnåelse i revidert SMAT-plan?

I SMAT-kommunene ligger mye av den eksisterende boligmassen som spredte eneboliger, samtidig som man har flere mindre sentra med en relativ høy boligkonsentrasjon - og man har byen Hamar. Vi har med andre ord med et sammensatt

”byområde” å gjøre, og boligutviklingsstrategiene for å redusere biltransportmengdene, må tilpasses dette.

Dersom man vil redusere økningen i biltransportmengdene på grunn av ny boligbygging utenfor Hamar by, bør man i hovedsak bygge i eller svært nær eksisterende sentre i tettstedene, slik at gange og bruk av sykkel er alternativer til bil på interne reiser i tettstedet, slik at mange funksjoner finnes i gang- og sykkelavstand og slik at det er kort gangavstand til de høyest trafikkerte kollektivholdeplassene, inkludert togstasjonene. Som det sies i retningslinjer til kommuneplanens arealdel for Ringsaker (og det følgende gjelder Moelv): nye boligområder bør ligge i gangavstand fra sentrum eller kollektivtrafikk (pkt 8.1.4).

Det er ca 13 km (15 minutter) fra Brumunddal til Hamar med bil, 31 km (25 minutter) fra Moelv til Hamar, 17 km (17 minutter) fra Løten til Hamar og 13 km (14 minutter) fra Stange til Hamar. Det betyr at kollektivtrafikk er det eneste reelle alternativet til bil på reiser mellom de andre sentrene og Hamar for de aller fleste (i følge RVU 2005 avtar gang- og sykkelandelen av reisene raskt når reiselengdene overstiger 3 km, og faller til nær null når reiselengden overstiger 5 km). På reiser mellom de fleste andre sentre enn Hamar er kollektivtrafikk også eneste alternativ til bil, gitt avstanden mellom sentrene. Konkurransen mellom bil og kollektivtrafikk på slike reiser er sannsynligvis lav.

Ca en tredjedel av arbeidstakerne i Hamar og Ringsaker arbeider i annen kommune enn bostedskommunen, mens ca to tredjedeler av innbyggerne i Løten og halvparten i Stange gjør det samme. Av tabellen under ser vi også at utpendlingen til annet fylke ligger mellom 13 og 17 % for disse kommunene. På mange av pendlerreisene ut av fylket kan kollektivtransport, og da særlig tog, ha mulighet til å ta store markedsandeler. Disse lange turene er også viktige i et klimaperspektiv, siden dette er lange turer som potensielt forurenser mer enn kortere turer. Om utpendlere bosatt i de fremtidige boligene skal benytte tog eller annen kollektivtrafikk på arbeidsreisene, er det viktig at boligene ligger i gang- eller sykkelavstand fra togstasjonene eller de regionale bussholdeplassene, eller at det etableres innfartsparkering ved disse kollektivknutepunktene.

Tabell 17: Utpendling²⁶ fra kommunene (ssb). Prosent

	Utpendling	
	Totalt	Ut av fylket
Hamar	37	15
Ringsaker	35	17
Løten	63	13
Stange	55	15

Internt i de mindre tettstedene er gange og sykling i realiteten de eneste alternativene til bil, da det ikke eksisterer eller kan eksistere et kollektivtilbud med høy nok frekvens og god nok flatedekning til å konkurrere med bil i tettsteder med så få mennesker og så lav tetthet.

I de spredtbygde områdene kan gange og sykling være alternativer på korte turer. Kollektivtrafikken kan neppe bli konkurransedyktig i forhold til bilen. Boliger som bygges i slike områder vil i all hovedsak betjenes med biltrafikk.

²⁶ Tallene er hentet fra www.ssb.no.

I Hamar bør man også, om målet er å redusere biltrafikkmengdene, bygge nye boliger konsentrert som fortetting heller enn som eneboliger på jomfruelig mark. Da får man korte gang- og sykkelavstander, og man kan benytte eksisterende kollektivlinjer.

I denne sammenhengen må man selvsagt ikke se bort fra hvordan utviklingen av transportsystemene påvirker transportmiddelvalg, reisemål og reiselengder. Om det er god fremkommelighet på veinettet og fri parkering i begge ender av reisen, og det ikke finnes restriksjoner på bilbruk, er bil et attraktivt transportmiddel. Om kollektivtilbudet har høy frekvens og rask fremføring, er det mer attraktivt og konkurransedyktig enn om det har de motsatte karakteristika. Korte avstander, lave fartsgrenser, lav biltetthet og fysisk infrastruktur for gang- og sykkelreiser (fortau, gang- og sykkelvei, sykkelfelt) gjør gange og sykling attraktivt.

5.7 Behov for endringer i boligdelen av SMAT?

Som beskrevet innledningsvis, skal denne utredningen kunne ut i en vurdering av om det bør gjøres endringer i boligdelen av fylkesdelplanen for SMAT. De endringene som kan gjøres er 1) å foreta endringer i SMAT-områdene (ta områder ut av SMAT-planen, legg nye områder inn, utvide eksisterende SMAT-områder eller redusere dem), eller 2) å endre "regler" eller praksis for boligbygging i SMAT-områdene og utenfor.

Før vi går inn i en reell diskusjon om endringer av SMAT-områdene, er det fristende å gjøre en skjematisk analyse av hva slags boliglokalisering som er å anbefale med utgangspunkt i målsettingene om å minimere nedbyggingen av LNF-områder og å begrense veksten i biltrafikkmengdene (kjøreleNGde, transportmiddelfordeling).

Om dette var styrende for boliglokaliseringen, burde all boligbygging i området, så langt man fant rom for det, foregått som fortetting mest mulig sentralt på allerede bebygde områder i de tyngste SMAT-områdene. Dette ville innebære at de minste og mest spredtbygde SMAT-områdene (Ådalsbruk, Brenneriroa, Tangen) ble tatt ut av planen.

Gitt diskusjonene om sammenhenger mellom boliglokalisering og valg av transportmiddel, burde ikke de ytterste feltutbyggingene i SMAT-områdene (som for eksempel Fjølstadmarka i Moelv eller Prestegårdsskogen på Brenneriroa) bebygges med nye boliger før alle andre arealer var brukt. Det ville innebære at SMAT-områdene ble betydelig redusert, at grensene ble trukket vesentlig nærmere SMAT-områdenes sentra og at man bygget med høy utnyttelse for å drøye områdene lengst mulig. Alternativt kunne man lage en boligbyggeplan som anga rekkefølgen på utbyggingen, og hvor boligbygging i de minst sentrale områdene ble utsatt lengst mulig i tid. Som det står i retningslinjene i arealdelen til Ringsaker kommune (Rådmannens forslag): 1.2 Utfylling og fortetting i eksisterende byggeområder bør vurderes nøye før nye områder tas i bruk til utbygging.

Om man heller tar utgangspunkt i kommunenes ønsker og uttrykte behov, samt den boligbyggingen som er planlagt og som foregår, dukker andre spørsmål opp. Vi vet at kommunene ønsker (og har) vekst og boligbygging også i andre deler av kommunene enn det som ligger inne i SMAT. Ett interessant spørsmål er om disse områdene (som Romedal, Jønsrud og Ingeberg) skal innlemmes i SMAT. Skulle man i tilfelle innlemme alle områder hvor kommunene ønsker slik vekst, eller skulle man gjøre en analyse som avklarte hvilke områder som, gitt målsettingene for SMAT, i størst grad oppfyller disse målsettingene?

Ingeberg står i en særstilling i denne diskusjonen, ikke minst fordi området er stort, og fordi det har vært diskusjon om hvorvidt dette området skal bygges ut i mange år. Ifølge fylkesdelplan for SMAT var det lagt opp til 500 nye boliger på Ingeberg i 30-årsperioden (plass til mye mer). Området ligger for seg selv (satellitt), litt mer enn 5 km fra Hamar sentrum, hvilket betyr at gang- og sykkeltrafikk i hovedsak ikke vil være alternativ til bil

på reiser til og fra Ingeberg, selv om det nå er bygget gang- og sykkelvei til Ingeberg. Området er imidlertid tenkt innlemmet i den plan for kollektivtransport som presenteres i dette planarbeidet – og som ledd i Mjøsstrategiarbeidet. Denne linjen vil også betjene arbeidsplassområdene Trehørningen næringsområde og Olrud.

Det har vært fremført et argument som går ut på at Hamar bør få bygge ut Ingeberg, fordi Hamar trenger flere eneboligtomter i egen kommune. Dette er en noe overraskende problemstilling, gitt at SMAT-planen skal se hele byområdet under ett og tenke strategisk innenfor dette. Leiligheter utgjør i dag 25 % av boligene i Hamar, resten er småhus (25 %) og eneboliger (50 %). I SMAT-områdene totalt sett er eneboligandelen langt høyere, og SMAT-planen legger opp til småhusbebyggelse i mange av utbyggingsområdene.

Om man holder bilbasert boligutvikling på Ingeberg opp mot bilbasert boligutvikling i noen av de andre SMAT-områdene (utenom de som inngår i Hamar stortettsted), og forutsetter at store andeler av reisene er Hamar-rettete, vil Ingeberg komme bedre ut enn disse SMAT-områdene på grunn av kortere reiseavstand. Om man i stedet forutsetter at store andeler av reisene er lokale (at man bruker sitt nærmeste senter til handel, fritidsbeskjeftigelser etc.), vil lokalisering i tilknytning til etablerte tettstedsentre som Brumunddal, Moelv og Stange tettsted sannsynligvis gi mindre biltrafikk enn lokalisering i Ingeberg. Og som antydnet foran, mer sentralt beliggende områder i Hamar stortettsted som områder i Bekkelaget, på Børstad og Jessnes har transport- og klimamessige fortrinn framfor Ingeberg. Flere av disse områdene er imidlertid i konflikt med mål om jordvern.

I to av kommunene foregår ca en tredjedel av boligbyggingen utenfor SMAT-områdene, og mye som spredt boligbygging. Denne praksisen er ikke i tråd med målsettingene i SMAT-planen om å begrense forbruket av LNF-områder og om å begrense biltransportomfanget. Om man skal bevege seg i retning av disse målsettingene, bør slik spredt boligbygging og boligbygging utenom SMAT-områdene reduseres. Vi vet at kommunene har gode grunner for å ønske en slik utvikling. Vi finner det likevel riktig og viktig å peke på at dette er i konflikt med de nevnte målsettingene i SMAT-planen.

5.8 Anbefalinger til revisjon av SMAT-plan

Vi har sett at det er overkapasitet på utbyggingsområder for bolig, og mener derfor at vi ikke kan anbefale at det legges ut nye områder.

Gitt overkapasiteten på utbyggingsarealer, målsettingene i SMAT og mulighetene for å drive rasjonell fysisk utvikling, bør man vurdere om man skal etablere rekkefølgebestemmelser i kommuneplanene, kommunale boligbyggeprogram eller et regionalt boligbyggeprogram for SMAT-områdene som fastsettes i fylkesdelplanen for SMAT (på mange vis er det nettopp det gjeldende SMAT-plan er). Med slike virkemidler kan man kanalisere utbyggingen til de områdene som har minst negativ effekt med tanke på nedbygging av LNF-områder og økning i biltrafikkmengdene. Det har vært stor interesse for, og ser ut til å være stort behov for, sentrale leiligheter. Vi mener at kommunene burde være positive til fortsatt fortetting i sentrale tettstedsområder, gitt tidligere omtalte faktorer. Alle kommunene har funnet nye fortettingsområder sentralt i sine sentra, og så langt har leiligheter i disse områdene vært attraktive og solgt bra.

Vår hovedanbefaling blir dermed at man bør arbeide for at en størst mulig andel av boligbyggingen fremover foregår som fortetting sentralt i de tyngste SMAT-områdene, og/eller i de mest sentrale delene av hvert SMAT-område. Flere endringer kan gjøres i SMAT for å oppnå dette. Vi nevner dem vi mener er de viktigste og mest realistiske:

1. Retningslinjene for boligutvikling i SMAT-områdene endres slik at de styrer mot fortsatt fortetting sentralt i de tyngste SMAT-områdene

2. Det bør vurderes å utarbeide et regionalt boligbyggeprogram med rekkefølgebestemmelser som del av SMAT, som sikrer at de minst sentrale områdene ikke bygges ut før mer sentrale områder er utnyttet
3. De involverte må avklare om man skal endre praksis med tanke på spredt boligbygging og boligbygging utenfor SMAT (18 % av boligbyggingen i perioden 1998-2006 har skjedd utenom SMAT-områdene)
4. Om SMAT-planen skal brukes som styringsdokument, bør det etableres rapporteringsrutiner, hvor kommunene som et minimum rapporterer antall boliger bygget per år, om disse er bygget i eller utenfor SMAT-områder, som fortetting eller på jomfruelig mark/som feltutbygging og hvilken type bolig det gjelder (enebolig, småhus, leilighet). Helst bør det også angis hvor (i/ved hvilket tettsted) boligene er bygget²⁷.

²⁷ Slikt krav finnes for Hamar stortettsted i eksisterende plan, § 6.1.3.

6 Estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting

Det eksisterer en rekke utfordringer knyttet til fortetting i eksisterende boligområder og utviklingen av omformingsområder. I den enkelte kommune finnes det retningslinjer for hvordan slike prosesser skal forløpe og for hvilke krav som skal settes til utbyggingen. Disse sammenstilles som grunnlag for å vurdere om det er behov for regionale retningslinjer til støtte for planleggingen i slike områder.

I Fylkesdelplan for SMAT, Vedlegg 1 Mål, er det særlig to punkter som angår estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting. Disse finnes under 2.4 By- og tettstedsutvikling:

2.4.3 Planen skal utformes med sikte på å ivareta og videreutvikle det enkelte tettsteds fortrinn, og bidra til at stedene forbedres på viktige punkter. Det skal utarbeides tettstedsanalyser som grunnlag for god lokalisering av service og forbedringstiltak som en oppfølging av temanotat 5, «Stedsutredningen», datert 15.03.1999.

2.4.4 Fortettings- og utbyggingsområdene skal hver for seg, og i samspill med eksisterende by- og tettsteder, representere høy kvalitet og attraktivitet, slik at områdene blir gode å bo og leve i.

I kapittel 3 Retningslinjer i fylkesdelplanen sies det en del om kvaliteter i fortettingsområder:

2.2 Boligens uteoppholdsareal

2.2.1 I kommunedelplaner og reguleringsplaner skal det stilles krav til gode og tilstrekkelige uteoppholdsarealer i boligområder. I tillegg til private uteoppholdsarealer knyttet til boligen, gjelder dette også felles lekeplasser og nærfriområder. Gjennom vedtekter og kommuneplanbestemmelser bør størrelser og kvalitet fastlegges.

2.5 Støy

2.5.1 I nye boligområder skal støynivå på uteoppholdsplass ikke overstige 55 dbA.

2.5.2 Ulike tiltak for å minimalisere trafikkstøy i boligområdene skal gjennomføres.

2.6 Estetikk og kulturminnevern

2.6.1 Det skal stilles krav til estetikk i alt plan- og byggearbeid.

2.6.2 Det skal i alt plan- og byggearbeid tas hensyn til kulturminneverdier.

I fylkesdelplanens kapittel 4, under overskriften Sektorplaner, er *Utviklingsprosjekt for fortetting* en av tre planer man sier skal utarbeides. Det står at prosjektet bør startes opp snarest som et samarbeid mellom staten, regionrådet, fylkeskommunen og kommunene, med Hamar kommune som prosjektansvarlig for å løse problemstillinger rundt fortetting i by- og tettsteder. Arbeidet med sektorplanen er ikke startet opp.

I det videre skal vi diskutere hvorvidt målsettinger og retningslinjer i SMAT bør endres, strykes eller utvides.

6.1 Sammenstilling av kommunale retningslinjer

Hamar, Ringsaker og Stange diskuterer estetiske og andre kvalitetskrav ved utbygging både i kommuneplanens samfunnsdel, i kommuneplanens arealdel og i arealdelens bestemmelser og retningslinjer. Stange og Hamar har også utarbeidet estetiske retningslinjer, mens Ringsaker har utarbeidet veileder for estetisk utforming. Stange og Ringsaker refererer til gjennomførte stedsanalyser. Løten har ikke behandlet estetiske eller andre kvalitetskrav ved utbygging i sin kommuneplan eller i andre dokumenter. Unntaket er kulturminnevern, hvor fire områder båndlegges for regulering til spesialområde bevaring.

Hamar

Hamar omtaler estetiske og andre kvaliteter gjennom hele sin kommuneplan, og har utarbeidet egne estetiske retningslinjer. Hamar er tydeligst på prosesskravene når det gjelder estetikk og kulturminnevern og på fysiske krav når det gjelder barns lekeområder.

Kommuneplan 2005-2016 Samfunnsdel fastsetter at hensynet til estetikk og landskap, jordvern, biologisk mangfold og kulturminner er viktige premisser for videre planlegging og utbygging (s 13). Senere står det at ny bebyggelse skal bidra til en gradvis positiv utvikling av området både funksjonelt og estetisk (s 16).

Dette utdypes i kommuneplanens arealdel. I de generelle retningslinjene, punkt 4.3 Estetikk og identitet står det at: ”Bebyggelse og anlegg skal utformes med respekt for Hamars særpreg og stedsidentitet. I alle byggeprosjekter skal det legges sterk vekt på estetiske og arkitektoniske kvaliteter i henhold til Hamar kommunes estetiske retningslinjer...”. Det er også et punkt 4.5 Kulturminner og kulturmiljøer, som slår fast at kommunen skal ta et selvstendig ansvar for å ivareta sine kulturminner og kulturmiljøer. I punkt 4.8 Områder for barns aktiviteter stilles det klare krav for slike områder ved reguleringsplaner eller bebyggelsesplaner som omfatter nye eller eksisterende boliger. I kapittel 5. Fortetting og utvikling av byggeområdene angis prosesskrav og fysiske krav ved utbygging. Man skiller mellom planlegging i tettbebyggelse og planlegging i bybebyggelse. Prosesskravene er tydeligst spesifisert for planlegging i bybebyggelse, hvor man sier at det som hovedregel skal utarbeides planleggingsprogram og kommunedelplan som sikrer helhetlige løsninger i samsvar med intensjonene i kommuneplanen og estetiske retningslinjer. Andre kvalitetskrav i arealdelen er knyttet til oppvarmingsbehov og energikilder (pkt. 4.14) og universell utforming (tilgjengelighet for alle) (pkt 4.13).

I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel stilles det detaljerte krav til tomteutnytningsgrad i forskjellige bebyggelsestyper. Det stilles også krav til lekeplasser og oppholdsområder ved fortetting i områder for tettbebyggelse og bybebyggelse.

Hamar har utarbeidet ” Estetiske retningslinjer til Plan og bygningsloven § 74.2²⁸” som trådte i kraft i 2004. Innledningsvis slås det fast at ”i alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og dokumentasjon og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene og fjernvirkning”. Retningslinjene er relativt detaljerte. De skiller mellom forskjellige områder og områdetyper, og de har et eget (kort) punkt om fortetting i villaområder.

Ringsaker

Ringsaker omtaler estetiske og andre kvaliteter gjennom hele sin kommuneplan, og har utarbeidet egne estetiske retningslinjer. I kommuneplanens samfunnsdel er estetiske og andre kvalitetskrav ved utbygging og fortetting beskrevet under kapittel 2.3 Ringsaker –

²⁸ Vedtatt i Hamar kommunestyre 26.03.2003, sak 0022/03. Ikrafttredelsesdato: 01.01.2004

det gode bosted. I oppstillingen av hvordan målsettingene skal møtes, sies det blant annet at man skal sikre god kvalitet i områder for uteaktivitet og rekreasjon i boligområdene, videreføre arbeidet med estetisk opprusting av Brumunddal og Moelv, fortette sentrumsområdene slik at de får et urbant preg (også høyere andel boliger) og sikre at ny bebyggelse får høy funksjonell og estetisk kvalitet. Blant andre kvalitetskrav som bringes inn, er at det skal legges til rette for alternative energikilder og vannbåren varme (miljø, energiforsyningsikkerhet) og at de fysiske omgivelsene skal utformes i henhold til prinsippet om tilgjengelighet for alle.

I arealdelen, bestemmelser og retningslinjer (vi omtaler her Rådmannens forslag datert 1. juni 2006) utdypes dette. I Kommuneplanbestemmelser sies det innledningsvis (pkt 1.2) at alle bygg og anlegg skal planlegges og utføres med en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og i forhold til naturgitte omgivelser, landskapelige forhold og eksisterende bygningsmiljø. Kommunens gjeldende retningslinjer for estetikk og byggeskikk skal legges til grunn. Hensyn til kulturminner ivaretas generelt (punkt 1.3) og i forbindelse med bygging i LNF-områder (punkt 3.5).

I kapittel 2, Byggeområder, stilles det krav til uteoppholdsarealer. Punkt 2.2 sier at det i boligområder skal legges til rette for gode utendørs leke- og oppholdsarealer til bruk for barn og voksne. Arealene skal ha skjermet, solrik beliggenhet og gi mulighet for ulik type lek. Konkrete krav for dimensjonering av lekeplasser er lagt inn. Punkt 2.6 slår fast at ny bebyggelse skal tilpasses stedets byggeskikk, bygningsskikk og landskapelige forhold når det gjelder plassering, dimensjonering og utforming. I kapittel 3 om LNF-områder stilles det prosesskrav ved utbygging i slike områder, som blant annet skal sikre at estetiske kvaliteter ivaretas.

Det er gitt retningslinjer for byggeområder i Brumunddal, Moelv og fjellområdene. Punkt 1.1 sier at lokalhistorie og kulturminnevern skal være et fundament for stedsutviklingen, og elementer som har vært viktige for formingen av stedet skal tillegges stor vekt. Det vises til stedsanalyser for Brumunddal og Moelv.

Det skilles mellom tette, sentrale områder og mindre sentrale områder. I distriktene og de mindre tettstedene bør bebyggelsen bestå av frittliggende småhus med samme karakter som eksisterende bebyggelse, mens Moelv og Brumunddal bør bygges med boligtyper som gir høyere utnyttingsgrad. I de innledende punktene vektlegges også kvaliteter som at det skal være blandede funksjoner i sentrene, at en sammenhengende grønnstruktur og det biologiske mangfoldet skal sikres, at det skal legges vekt på bruk av fornybar energi og at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for utforming av areal og bygninger.

I punkt 2.2 sies det at bebyggelse i LNF-områder bør underordnes den stedege karakteren i bebyggelsen (form, dimensjoner, materialer, farger), og ta hensyn til eksisterende landskaps- og naturkvaliteter. Prosesskravene, nevnt over, presiseres.

Kapittel 7 Retningslinjer for Brumunddal omhandler en rekke tema som er avgjørende for estetiske og andre kvaliteter, som grønnstruktur og friområder. I kapitlet om bebyggelse og bygningsmiljø, som vi vil fokusere på, defineres først utnyttelsesgraden i forskjellige typer boligområder. Når man diskuterer sentrum, diskuteres tydelige overganger mellom det tette, urbane og det grønne. Et eget punkt omhandler gater – særpreg, siktlinjer, sammenhenger, funksjonsdeling mellom gater – som skal forsterke og understreke gatenes funksjon og innbyrdes struktur. Et annet punkt fokuserer på byrom, og beskriver hvilke estetiske og andre prinsipper disse bør utvikles i henhold til. Ett punkt beskriver hvordan den etablerte kvartalsstrukturen bør opprettholdes og forsterkes. Til slutt (punkt 7.3.2.8) diskuteres byggeskikk. Det sies blant annet at nye bygg kan ha et moderne formspråk, men bør følge gesimshøyde, byggelinjer og stedets målestokk. Det vises til kommunens veileder for estetikk og byggeskikk.

Retningslinjene for Moelv er skrevet noe annerledes enn retningslinjene for Brumunddal. Det er likevel i hovedsak de samme temaene som tas opp. Innledningsvis sies det at den videre fysiske utviklingen av Moelv bør ta utgangspunkt i det naturlige landskapet og de strukturer og funksjoner som har vært viktige i den historiske formingen av tettstedet, det vises til stedsanalysen. Senere presiseres det at Moelv sentrum bør videreutvikles på grunnlag av historiske primære elementer som har formet stedet, først og fremst kvadraturen, som var stasjonsbyens opprinnelige struktur (pkt. 8.2.1). I punkt 8.2.2 står det at ny bebyggelse kan ha et moderne formspråk, men bør i plassering, dimensjonering og utforming tilpasses arkitekturen i det eksisterende bygningsmiljøet. Det beskrives hvordan de forskjellige delene av kvartalsstrukturen bør utvikles:

Kvartalene på begge sider av Storgata, Åsmarkvegen og Møllergata (primæraksene) bør utvikles som sluttede kvartaler, dvs en sammenhengende bebyggelse mot gater og gatehjørner. Forretninger bør ha inngang fra gatene. De øvrige sentrumskvartalene bør utvikles som en mer åpen bebyggelse av frittliggende bygninger...

Det står spesifikt i retningslinjene at boliger i sentrum skal ha utendørs uteoppholdsareal.

Stange

Stange omtaler estetiske og andre kvaliteter gjennom hele sin kommuneplan, og har utarbeidet egne estetiske retningslinjer. Kommuneplan for Stange, samfunnspolitisk del, består i hovedsak av rapporter fra fire komiteer som har utredet følgende fire prioriterte politikkområder: Barn og unge skal sikres gode og trygge oppvekstvilkår; alle skal føle trygghet for dekning av nødvendige behov i alderdommen, ved sykdom og ved spesielle funksjonstap; nærmiljøer skal fungere med sine naturlige møtesteder og gjennom lokale kultur- og aktivitetstilbud; Stange skal være en god kommune å bo i, og det skal gis et variert botilbud.

For oss er det siste punktet mest relevant. En av fem utfordringer som er diskutert under dette punktet, er natur og miljø, og det sies at boligutbyggingen skal ivareta hensynet til bærekraftig bruk av natur og miljø. Blant de fire satsingsområdene som skal svare på utfordringen, finner vi energiøkonomisering, at boligbyggingen skal foregå med minst mulig negative inngrep i natur, landskap og bygningsmiljø og at bebyggelsen skal gjenspeile god arkitektur, estetikk og lokale byggetradisjoner. Under et annet punkt (ulikhet og muligheter) har man definert et satsingsområde som handler om at det skal legges til rette for at barn og unge kan utfolde seg i et inspirerende og trygt bomiljø. Kulturminneverdier nevnes ikke her.

I kommuneplanens arealdel er de viktigste utfordringer, satsingsområder og tiltak listet opp. Blant disse er følgende: Bebyggelsen skal gjenspeile god arkitektur, estetikk og lokale byggetradisjoner. Det skal utarbeides retningslinjer for god byggeskikk/estetikk til bruk for detaljplanlegging og byggesaksbehandling (punkt 19.4). Blant andre punkter som kan sies å dreie seg om kvalitetskrav til ny utbygging, finner vi universell utforming/tilgjengelighet for alle, energiøkonomiske tiltak og minimering av inngrep i natur, landskap og bygningsmiljø.

I utfyllende bestemmelser til kommuneplanens arealdel er dette utdypet. I punkt 1.2 Estetiske hensyn sies det at nye byggverk skal tilpasses landskap og eksisterende bebyggelse på en måte som gir sammenheng og historisk tilknytning. Det vises til Retningslinjer for estetikk. Hensyn til kulturminneverdier er nevnt flere steder, blant annet i forbindelse med verneverdig bebyggelse, fritidsbebyggelse og bygging i LNF-områder.

Det er også et punkt om lekeplasser (punkt 1.5): "I reguleringsplaner og bebyggelsesplaner for nye eller eksisterende boliger skal aktuell lekeplassdekning for området dokumenteres... Det skal redegjøres for om eventuell mangel på dekning kan

løses innenfor vedkommende plan”. I et punkt om tilgjengelighet (1.7) kreves det dokumentasjon av at løsninger for å skape tilgjengelighet for alle så langt som mulig er ivaretatt i plan- og utbyggingstiltak.

I ”Retningslinjer til kommuneplanens arealdel” er det gitt utdypende retningslinjer for flere tema. Blant annet stilles det konkrete krav til beliggenhet av og størrelse på forskjellige typer lekearealer. Hensyn til kulturminneverdier presiseres i diskusjoner om bebyggelse i LNF-områder. Det stilles ikke detaljerte krav om estetikk her.

Retningslinjer for estetikk diskuterer temaet under overskriftene: landskap og natur; bebyggelsesmønster; transport; det enkelte byggverk og inngrep. Det legges vekt på å beskrive hvordan man betrakter omgivelser og tiltak i et estetisk perspektiv, og det gis fortløpende anbefalinger om utvikling av forskjellige områder og områdetyper. I kapittel 2.4 diskuteres fortetting, og det gis generelle føringer for hvordan man bør tenke ved fortetting i allerede bebygde områder. Mer konkrete og varierte anbefalinger er diskutert under de forskjellige områdetypene.

Kommunenes tilnærminger

Hamar, Ringsaker og Stange er ganske like i måter å inkludere kvalitetskrav ved utbygging i det kommunale plansystemet. Estetiske og andre kvalitetskrav ved bygging av boliger (og annet) er diskutert gjennom hele plankjeden, fra kommuneplanens samfunnsdel til retningslinjer i arealdelen, og de har utarbeidet estetiske retningslinjer eller veiledere. Det ser ut til at det i hovedsak er de samme temaene som fremheves i alle kommunene. Løten har ikke beskrevet kvalitetskrav til utbyggingsprosjekter i sin kommuneplan.

I det videre tar vi utgangspunkt i de kvalitetskravene som utheves i SMAT-planen (tema og prosess), og diskuterer hvordan kommunene ivaretar dette i sine planverktøy.

Tabell 18: Oversikt over hvor i plansystemet kommunene setter kvalitetskrav ved utbygging²⁹

	Hamar	Ringsaker	Stange	Løten
2.2.1 Uteområder ³⁰	Bestemmelser	Bestemmelser	Retningslinjer	-
2.6.1. Estetikk ³¹	Retningslinjer (eget dokument)	Retningslinjer	Retningslinjer	-
2.6.2 Kulturminneverdier ³²	Retningslinjer (eget dokument)	Retningslinjer	Bestemmelser Retningslinjer	Reguleringsplan 33

Av tabellen ser det ut til at de tema SMAT har uthevet som viktige, er ivaretatt av Hamar, Ringsaker og Stange gjennom hele planprosessen. Vi finner dem igjen i de mest konkrete delene av kommuneplansystemet. I gjennomgangen over, så vi at særlig retningslinjer for estetikk og for tilpassing til eksisterende bebyggelse er relativt detaljerte. Ofte gis

²⁹ Vi angir det laveste (og dermed mest konkrete, sterkeste) nivået hvor krav er stilt. Vi har ikke undersøkt krav til støy, som er omtalt i SMAT.

³⁰ 2.2.1 I kommunedelplaner og reguleringsplaner skal det stilles krav til gode og tilstrekkelige uteoppholdsarealer i boligområder. I tillegg til private uteoppholdsarealer knyttet til boligen, gjelder dette også felles lekeplasser og nærfrimråder. Gjennom vedtekter og kommuneplanbestemmelser bør størrelser og kvalitet fastlegges.

³¹ 2.6.1 Det skal stilles krav til estetikk i alt plan- og byggearbeid.

³² 2.6.2 Det skal i alt plan- og byggearbeid tas hensyn til kulturminneverdier.

³³ Fire områder båndlegges for regulering til spesialområde bevaring.

retningslinjer for enkelte avgrensede områder (som Sagatun og Holset i Hamar), eller man skiller mellom enkeltkvartaler og enkeltgater i sentrumsområder. Retningslinjer for lekeplasser og uteoppholdsarealer gis som konkrete, men mer generelle krav, som varierer med områdetyper etc. Kravene tallfestes, og relateres til tettbebyggelse, bybebyggelse med mer.

Det ser ut til at Hamar stiller klarere krav til prosess enn de andre kommunene. Hamar krever blant annet at det skal utarbeides planprogram og kommunedelplan ved planlegging for utbygging i bybebyggelse. Ringsaker har presisert prosesskrav ved utbygging i LNF-områder. Stange stiller prosesskrav blant annet til dokumentasjon av leke- og uteoppholdsarealer. Vi ser ikke noen klar systematikk i hva det stilles prosesskrav til. Det ser ut til at kommunene presiserer prosesskravene i forhold til hva de opplever er svært viktig å få vurdert, og hva de opplever at man ikke har fått godt nok belyst i tidligere utbyggingsplaner.

Kravene som stilles ved utbygging, har i liten grad "fortetting" som overskrift, men de handler om tilpassing til omgivelsene og å forholde seg til omkringliggende bebyggelse og bomiljø ved utbygging, om denne skjer i LNF-områder, tettbebyggelse eller bybebyggelse. Slik sett er det vanskelig å se behov for egne retningslinjer med overskrift "fortetting". Her er det kanskje større behov for mer overordnede og strategiske grep eller planer for hvor man ønsker fortetting, hva slags fortetting man vil ha. Dette finner vi blant annet i retningslinjene for Brumunddal og Moelv, hvor det kommer klart frem hva slags funksjoner, bebyggelse og utvikling kommunen ønsker i disse tettstedene.

I gjennomgangen av kommunenes bestemmelser og retningslinjer ser vi at det også stilles kvalitetskrav ved utbygging som ikke nevnes av SMAT. Vi har, for eksempel, funnet at både Hamar, Ringsaker og Stange også stiller krav til oppvarmingsbehov og energikilder og til universell utforming/tilgjengelighet for alle.

6.2 Er det behov for regionale retningslinjer?

Over har vi gjennomgått og sammenstilt de kommunale retningslinjene for estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting. Basert på denne gjennomgangen, spør vi om det er behov for regionale retningslinjer til støtte for planleggingen i fortettingsområder.

Før vi kan svare på dette, må vi spørre hvilke problemer regionale retningslinjer skal løse. Dette er ikke definert i planprogrammet, men vi ser for oss fire muligheter. Den ene er at manglende eller dårlige kommunale retningslinjer medfører at viktige kvalitetskrav ved utbygging, som eksempelvis fortetting, ikke blir ivaretatt. Det andre er at dette hindrer eller forsinker fortettingsprosjekter. Det tredje at man vil effektivisere arbeidet ved å lage ett sett med retningslinjer som kan gjelde for alle fire kommunene, og det fjerde at et felles sett med retningslinjer forenkler systemet for utbyggere.

I sammenstillingen og gjennomgangen av kommunens retningslinjer ser vi at de tre kommunene som stiller krav, i hovedsak stiller samme type krav, og at de kravene som er fremhevet i SMAT er ivaretatt i disse kommunenes bestemmelser og retningslinjer. Dette taler for at de to første begrunnelsene for å innføre regionale retningslinjer faller bort. På den annen side har Løten ikke innarbeidet slike kvalitetskrav i sin kommuneplan. Om generelle retningslinjer fantes, ville disse også gjelde for Løten, slik at kvalitetskrav ved fortetting var bedre ivaretatt i Løten (det stilles krav i plan- og bygningsloven med tilliggende forskrifter og bestemmelser til de fleste tema som listes i SMAT).

Om man kunne lage et fungerende sett med kvalitetskrav som gjelder utbygging som fortetting i de fire kommunene, kunne dette vært en effektivisering, og det ville forenklet systemet for utbyggerne. Spørsmålet er om man kan lage regionale retningslinjer som erstatter dagens kommunale retningslinjer. Dersom man ikke kan det, vil regionale

retningslinjer medføre mer arbeid (utarbeiding av regionale retningslinjer i tillegg til de kommunale) og gjøre systemet mindre oversiktlig for utbyggerne (de måtte forholde seg til både kommunale og regionale retningslinjer).

Om man laget regionale retningslinjer som dekket hele SMAT-området, måtte disse enten være strategiske/på oversiktsnivå eller de måtte omfatte alle detaljene som de kommunale retningslinjene omfatter. Som vi har sett, er de kommunale retningslinjene forskjellige fra hverandre fordi de gjenspeiler forskjellige lokale kontekster og behov, og de er spesifikke på enkeltområder, enkeltkvartaler og enkeltgater. Estetiske og andre kvalitetskrav ved utbygging er i stor grad kontekstavhengige. Dette er selvsagt de *kommunale* retningslinjenes store pre, og argumentet for at slike detaljerte retningslinjer skal utvikles av, og gjelde på, kommunalt nivå.

Er det behov for strategiske eller overordnede retningslinjer for estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting?

Om man for eksempel ønsker å understreke overordnede landskapstrekk i Hedmark, kunne overordnede retningslinjer for regionen vært et svar, men dette ville sannsynligvis ikke hovedsakelig dreie seg om fortettingsprosjekter. Vi ser ikke for oss problemstillinger på overordnet eller strategisk nivå som krever regionale retningslinjer for estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting. Basert på dette er det vanskelig å se behovet for eller nytten av regionale retningslinjer for planlegging i fortettingsområder i SMAT-områdene.

6.3 Anbefalinger til revisjon av SMAT-plan

Basert på det som er diskutert over, bør det gjøres endringer i Fylkesdelplan for SMAT? Mer konkret – bør målsettinger og retningslinjer i SMAT endres, strykes eller utvides?

Gitt diskusjonen over, har vi konkludert med at regionale retningslinjer for estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting totalt sett ikke er nyttige eller nødvendige, selv om dette blant annet innebærer at Løten kan velge å ikke ha slike krav i sitt kommuneplansystem, og at utbyggere må forvente å møte forskjellige krav til prosess, tilpassing og utforming i de fire kommunene.

I dagens fylkesdelplan for SMAT er estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting diskutert i målsettinger og i retningslinjer. Vi ser ingen grunn til å ta disse ut av planen. Vi ser ikke bort fra at retningslinjene i SMAT har vært til nytte og inspirasjon for kommunene i deres arbeid med utvikling av *sine* retningslinjer.

Fortetting i allerede bebygde områder er et komplekst tema. Om ikke regionale retningslinjer er veien å gå, kan det være nyttig med andre regionale grep. Fylkesdelplanen sier at *utviklingsprosjekt for fortetting* bør startes snarest, men dette arbeidet er ennå ikke igangsatt. I et slikt utviklingsprosjekt kan man for eksempel legge inn felles kompetanseheving med tanke på fortetting med kvalitet (Miljøverndepartementet har en sterk satsing på dette). En annen vinkel er at kommunene lager strategiske fortettingsplaner, for eksempel som en videreutvikling av det Ringsaker har gjort for Brumunddal og Moelv (i bestemmelser og retningslinjer), der man diskuterer hvor man vil ha fortetting, hvilke funksjoner man ønsker hvor, hva slags bebyggelse man ønsker m.v. I en slik prosess vil kommunene sannsynligvis ha stor nytte av å samarbeide med hverandre, og å trekke veksler på fagfolk i regionen så vel som fagfolk man i fellesskap kan hente inn utenfra.

Vi anbefaler altså verken å legge til noe, trekke fra noe eller endre noe når det gjelder SMATs håndtering av estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting. Vi anbefaler imidlertid at *Utviklingsprosjekt for fortetting*, som er planlagt i Fylkesdelplan for SMAT, gjennomføres.

7 Næringsområder

Som det framgår av Statusrapporten og høringsuttalelsene fra flere av kommunene, er det fortsatt tilgang på ledige næringsområder innenfor rammen av nåværende SMAT-plan. En del av områdene i planen har imidlertid, slik kommunene ser det, ikke beliggenhet og formål som er tilfredsstillende. Arealpotensialet i eksisterende næringsområder er ikke avklart i arbeidet med statusrapporten og beregnes som ledd i revisjonsarbeidet.

Framtidige behov for og krav til nye næringsområder i regionen avklares. I den forbindelse gjennomføres en sammenstilling av de analysene en har, samt vurderer konsekvenser av ulike slag av alternative lokaliseringer. Konsekvenser av bilbasert volumvarehandel ved hovedvegene, og hvor slike lokaliseringer eventuelt kan finne sted, står sentralt i disse analysene. Det vurderes også nærmere hvilke faktiske styringsredskaper de kommunale og regionale myndighetene har for å påvirke lokaliseringsmønsteret i varehandelen og dermed regionens senterstruktur.

Det er behov for å vurdere definisjonene og inndelingen av næringsområder. Innholdet i kategoriene A-, B- og C-områder presiseres, og det vurderes om det er hensiktsmessig fortsatt å operere med disse betegnelse på ulike områder.

7.1 Bakgrunn – gjeldende kommuneplaner

Etter at SMAT ble godkjent av Miljøverndepartementet i 2001, har de fire kommunene revidert sine kommuneplaner med tilhørende arealdel³⁴. I det alt vesentlige har man fulgt opp de føringer som ligger i fylkesdelplanen (SMAT).

Det er også utarbeidet strategiske næringsplaner for kommunene (Ringsaker 2005, Hamar og Stange 2004).

Nedenfor har vi tatt med noe av kommuneplanenes omtale av næring og lokalisering av næringsvirksomhet.

Hamar kommuneplan 2005-2016

Det skilles mellom virksomheter generelt og handel og service spesielt. ABC-prinsippet³⁵ er utgangspunktet for lokaliseringspolitikken.

³⁴ Hamar kommune 6. april 2005; Ringsaker kommune 27.juni 2007; Løten kommune 29. juni 2005; Stange kommune 18. januar 2006

³⁵ Det nederlandske ABC-prinsippet ble introdusert av nasjonale myndigheter som en føring for lokalt/regional planlegging. Utgangspunktet for prinsippet er at virksomheter som er arbeidskraftintensive eller besøksintensive skal lokaliseres sentralt eller til steder med god kollektivtilgjengelighet.

Detaljhandel var ikke tatt opp spesielt, men det vil være galt å benytte dette planprinsippet til å rettferdiggjøre ekstern detaljhandel. I stedet må det ses som et argument for å lokalisere mest mulig handel sentralt der tilbudene kan nås av flest mulig uten bruk av bil.

ABC systemet angir et godt prinsipp, men det kan både misforstås og misbrukes. I utgangspunktet dreier det seg om arbeidsplassintensitet og behov for biltilgjengelighet. Når et eksternt kjøpesenter av naturlige grunner medfører stor biltrafikk betyr det at det er galt lokalisert. I utgangspunktet er

Når det gjelder etablering av nye kjøpesentre eller utvidelse (over 2000 m²) tillates det bare i områder anvist til slikt formål i plankartene. Det gjøres unntak for plasskrevende varer, men det angis ikke noen begrensninger på salg av andre varer etter at utsalgene er etablert.

Rekkefølgebestemmelsene som krever at all slags infrastruktur (også g/s-veg) skal være etablert, tilsier at det vil være fordelaktig å etablere seg sentralt der mye av dette allerede finnes.

Det er gitt klare føringer for lokalisering av handel og service.

I en litt uklar formulering heter det at det skal planlegges for parkering slik at flere reiser kollektivt og at veksten i biltrafikken reduseres. Dette må tolkes som at man ønsker å begrense antallet parkeringsplasser. Det er lite trolig at det tenkes på innfartsparkering. Det stilles krav til lokalisering og utforming av parkeringsplassene.

Løten kommuneplan 2005-2016

Planen viser de samme næringsområdene som framkommer i gjeldende SMAT. Det gjelder følgende næringsområder:

Elvebakken	32 daa
Ånestad næring	75 daa
Ånestad industri	141 daa
Ånestad, reserve	326 daa

Det pekes på at bedrifter i Løten sentrum disponerer relativt store arealer som er dårlig utnyttet. For øvrig synes ikke detaljhandel å være omtalt spesielt.

Stange kommuneplan 2005-2012

Kjøpesentre er behandlet spesielt i kommuneplanen. Kommunen peker på at planforslagets bestemmelser om at etableringer på over 2000 m² ikke tillates utenfor nærmere angitte steder i kommunen, kan komme til å hindre etableringer en rekke steder langs hovedvegsystemet. Slike etableringer skal eventuelt vurderes spesielt når utbygger kan dokumentere at det ikke finnes gode alternativer. I forbindelse med arbeidet med kommuneplanen for Stange ble det foreslått et generelt krav om 100 meter byggegrense langs E6. Senere ble kravet moderert for områdene ved Skavabakken og Kåterud. Disse stedene vil man i stedet komme tilbake til ved behandling av reguleringsplaner³⁶.

Hamar og Stange kommuner har en felles næringsplan. Den tar ikke opp spørsmål om arealbehov. Derimot pekes det på betydningen av at man får avklart større arealer for industri og annen næringsvirksomhet.

ikke en butikk i et slikt kjøpesenter mer bilavhengig enn en tilsvarende butikk i sentrum. Det er lokaliseringen som gjør det. Et kjøpesenter skal derfor ikke være eksternt lokalisert. Det skal ligge der det er tilgjengelig for alle uavhengig av transportmiddel.

- Arbeidskraft- og besøksintensive virksomheter lokaliseres sentralt (A) – der det er mulighet for god kollektivbetjening
- Bilbaserte virksomheter (person- og varetransport) lokaliseres eksternt (C) – med god tilknytning til hovedvegsystemet (terminaler, lager, mv)

Dette betyr ikke at kjøpesentre bør kvalifisere til eksternt C-lokalisering.

Detaljhandel skal være tilgjengelig også for dem som ikke kan eller ønsker å benytte bil. Dvs handelstilbudet bør i størst mulig grad søkes lokalisert til sentrale deler av regionen og kommunene. Unntak fra dette er handel og service som har en klart lokal funksjon (dagligvareutsalg som er tilpasset et lokalt marked, kiosk, drivstoff).

³⁶ Begge steder har det blitt foreslått større varehandelsetableringer.

Ringsaker kommuneplan 2006-2010 (2018)

I kommuneplanens planbestemmelser heter det at det i områder avsatt for erverv kun skal tillates detaljhandel som er særlig arealkrevende eller trafikkskapende virksomhet som ikke kan innpasses i sentrumsområdene. Øst for Rudshøgda stasjon pekes det på et område som kan utvikles for bedrifter med spesielt behov for jernbanetilknytning.

Sammenfattet

SMAT angir at man samlet sett disponerer følgende større næringsarealer:

- Rudshøgda (1000 daa)
- Ånestad (330 daa)
- Trehørningen (640 daa)
- Sørli (140 daa)
- Tangen/E6 (140 daa)

Man kan regne med at det også finnes betydelige arealer som er dårlig utnyttet i dag. I følge kommuneplanene synes det ikke å være arealmangel i noen av kommunene. Hovedinntrykket er dermed at ingen av kommunene gir uttrykk for at det er mangel på næringsareal. Kommuneplanenes arealdeler viser at intensjonene i SMAT i all hovedsak har blitt fulgt opp. Det er noe variasjon i hvor detaljert næringsarealer er behandlet og hvor spesifikt detaljhandelens utvikling – behov og muligheter - omtales.

Det varierer hvor konkret kommuneplanene dekker senter- og servicestruktur.

7.2 Kjøpesentre - dagens situasjon i SMAT-regionen

Tabellen nedenfor karakteriserer de 11 kjøpesentrene som fantes i SMAT-regionen i 2006. Nederst er det vist resultatet etter at Maxi i Hamar doblet sitt areal i løpet av 2006. Det framgår at bare tre sentre er på over 20.000 m².

Tabell 19: Kjøpesentre i SMAT-regionen 2006

Navn	Type	Omsetning mill kr (inkl mva)	Bruksareal	Salgsareal	Antall butikker
Vikasenteret Ottestad	lokalsenter	110	6500	6100	17
Maxi storsenter	bysenter	550	24000	24000	65
Storhamarsenteret	bydelssenter	86	5000	4200	6
Torghjørnet	bysenter	131	5700	5600	26
kvartal 48	bysenter	145	7734	6465	25
Grand varehus	bysenter	58	3800	3300	19
CC Mart'n	bydelssenter	462	8000	7500	19
Olrud City	regionsenter	332	13900	12000	15
Coop OBS	regionsenter	435	12500	10500	8
Mølla Brumunddal	lokalsenter	160	3900	3700	11
Moelvtorget	bysenter	57	4000	3000	12
Total		2526	95034	86365	
Utvidelse Maxi (2006)			24000	24000	
Ny total			119034	110365	

Utbyggere og aktører innen bransjen har i tillegg foreslått flere nye kjøpesentre. Tabell 20 viser de senterforslagene som var kjent høsten 2007. Bortsett fra Hamar stadion, er alle

lokalisert eksternt i forhold til regionens befolkningskonsentrasjoner.

Miljøverndepartementet har 14.11.2007 stadfestet vegvesenets innsigelse til prosjektet ved Ånestad med begrunnelse i trafikkskapingen. Det ble også uttalt at det ikke var et relevant lokalt marked for en slik etablering. Det er rimelig å tro at markedsmessige forhold og hensynet til lokale senterområder kan gi grunnlag for innsigelse mot flere av planene eller forslagene i tabell 20.

Det er foreløpig noe uklart hvor store et par av prosjektene har vært tenkt. Til sammen representerer de fem prosjektene mellom 122.000 og 182.000 m² nytt areal. Det dreier seg med andre ord om en økning på grovt sett mellom 100 % og 200 % i forhold til dagens salgsareal.

Tabell 20: Foreslåtte prosjekter for varehandel

Kåterud	50.000 til 100.000 m ²
Ånestad (Myklegard)	15.000 m ²
Rudshøgda faghandel	25.000 m ²
Hamar stadion ¹	30.000 (+10.000) m ²
Skavabakken	2.000 m ²
<u>Totalt</u>	<u>122.000 til 182.000</u>

¹De 10.000 m² representerer en eventuell senere utvidelse

Disse forslagene/planene representerer ulike typer handel og lokaliseringer. De er ikke omtalt i SMAT. Det varierer hva de aktuelle arealene representerer i kommuneplanene. Området Hamar stadion er vist som bybebyggelse (omforming). Ingen av kommuneplanene har tydeliggjort at dette er planer som kommunene har planlagt for og ønsker å legge til rette for.

Plankartene i SMAT gir heller ikke tilstrekkelig detaljering av arealbruken. Det er ikke en egen signatur for varehandel. De aktuelle arealene er vist som næringsarealer. Det må da spørres om man vil benytte næringsarealer til ny detaljhandel (og parkering) utenfor de tett bebygde områdene eller klarer man å dekke framtidig behov innenfor eksisterende sentrumsområder i de fire kommunene? I forbindelse med etablering av nytt kjøpesenter på Hamar stadion har utbyggeren uttalt at dagens CC Mart'n med ca 8.000 m² vil bli konvertert til annen bruk.

Dekningsgrad som styringsinstrument?

Dekningsgrad brukes av myndigheter og utbyggere til å vurdere om det kan rettferdiggjøres å utvide varehandelstilbudet. Dette var et viktig styringsredskap i forbindelse med kjøpesenterstoppen. Tallet representerer en indeks for lokal omsetning i forhold til antatt lokal kjøpekraft.

Skal vi ha som mål at regionen, kommunene, lokalsentra osv skal ha minst 100 % dekningsgrad? Er det i så fall riktig å se på detaljhandelen samlet eller bare deler av den? Tabell 21 viser utviklingen i dekningsgrad i de fire kommunene for vanlige varegrupper.

Tabell 21: Dekningsgrad i SMAT- regionen (varegruppe 52)

Nace 52	Hamar	Ringsaker	Løten	Stange	Regionen
2004	139,9	82,7	50,0	53,0	91,9
2005	135,9	83,5	47,7	53,0	90,8
2006	137,1	82,8	46,4	50,2	90,1
Endr.04-05	-2,9	1	-4,6	0	-1,2
Endr.05-06	0,9	-0,8	-2,7	-5,3	-0,8

Selv om det er stor omsetning i Hamar i forhold til antall bosatte, ser det likevel ut til å være en viss handelslekkasje fra regionen. Dette betyr at selv om gjennomgangs- og hyttetraffikken gjør at også bosatte fra andre deler av landet vil utføre en del av sine handleørend i regionen, synes de bosatte i regionen å legge igjen en del av sin kjøpekraft andre steder. Før man ser dette som en vesentlig utfordring, må man utføre analyser for å avdekke hvilke varegrupper som folk eventuelt drar lengre unna for å handle.

Hvor mange kvadratmeter nytt handelsareal trengs i SMAT-regionen?

Basert på erfaringstall, kan vi sette opp en grov beregning med utgangspunkt i de nye innbyggerne det planlegges for i regionen. Fagfolk regner at hver innbygger står for en omsetning på 57.000 kr per år. De nye innbyggerne (om vi eksempelvis antar at disse blir 11000) representerer en forventet omsetningsøkning på 627 millioner kr per år (2006 tall). Omsetning per m² varierer med type utsalg og varetype. Som et gjennomsnitt for kjøpesentre regner man en årlig omsetning på kr 34.000 per m² per år. I så fall er det behov for 18.400 m² nytt salgsareal i løpet av planperioden. Dette betyr at utbyggingen Hamar stadion alene kan dekke dette behovet selv om det arealet som CC Mart'n disponerer i dag, skulle bli konvertert til andre formål.

I tillegg regner vi med at det vil bli etablert enkelte nye butikker av ulike typer i sentrums- og senterområdene. Vi kan også forutsette at det vil bli etablert nye dagligvareutsalg til å dekke behovet ved større boligutbygging.

Utbyggere ser for seg vesentlig større utbygging. I så fall må det diskuteres hvilke tilbud man vil akseptere å miste og hva det vil koste når det gjelder miljø og tilgjengelighet.

Sentrale retningslinjer

SMAT-planen ble utarbeidet i den perioden kjøpesenterstoppen (Rikspolitisk bestemmelse, RPB) var gjeldende - i fem år fra 01.02.1999 - og gjenspeiler i stor grad de intensjonene som lå til grunn. Hedmark fylkeskommune har ikke utarbeidet en egen fylkesdelplan med bindende bestemmelser for service- og senterstruktur slik det var forutsatt i bestemmelsen (RPB). I stedet har fylkestinget senere (24. april 2007) vedtatt "Veileder for Senterstruktur, varehandel og service i Hedmark". Den er ikke juridisk bindende, men gir likevel føringer som kan gi grunnlag for innsigelser til enkeltprosjekter. Veilederen legger grunnlaget for kommunenes behandling av utbyggingsplaner og gir klare føringer som har til hensikt å samordne lokaliseringen av slike tilbud i de fire kommunene. Hensikten med dette er blant annet å hindre at kommunene konkurrerer om etableringer og derved bidrar til overetablering og lokaliseringer som gir uheldige utslag når det gjelder tilgjengelighet og transportskaping.

Et forslag til nye Rikspolitiske bestemmelser er på høring fram til 15. april 2008. Det er rimelig å ta utgangspunkt i at det igjen vil komme sterkere nasjonale føringer for å begrense omfanget av eksternt lokalisert handel og overetablering av tilbudene. Også dette høringsforslaget forutsetter at nye kjøpesentre bare kan etableres eller utvides hvis det er i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner. Miljøverndepartementets politikk i øyeblikket kan avleses av dets behandling av innsigelser til en senteretablering ved Jarlsberg travbane i Tønsberg (se vedlegg 1 til kapittel 7).

Etter at kjøpesenterstoppen ble opphevet, er det registrert en betydelig interesse for igjen å satse både på videre utbygging av eksisterende kjøpesentre i ulike lokaliseringer og helt nye utbygginger. I tillegg ønsker utbyggere og detaljhandelsbransjen å utvide allsidigheten i tilbudene for i sterkere grad å kunne konkurrere med sentrums tilbud som ofte er mer allsidig og fylt med opplevelser. Det synes å være stor vilje til å samle flere formål i ett utbyggingsprosjekt. Når utbygger av et eksternt lokalisert senterprosjekt også tilbyr boliger, hotell, bibliotek, kino, opplevelsessentre, innendørs skibakke, barnehager, mv., blir det vanskelig for lokale myndigheter å begrense utbyggingen.

For å få godkjent en utbygging kan det også fristes med idrettshall og idrettsanlegg som gir mulighet for flerbruk av parkeringsplassene. I noen tilfeller vil det også kunne etableres innfartsparkeringsplasser og ekspresbusstopp ved eksterne kjøpesentre. De ulike tilbudene vil ofte være ønsket i flere tiliggende kommuner. Uten et samarbeid og en bevisst politikk for samordning av utbyggingen risikerer man betydelig overetablering.

Tendensen til å etablere, i slike sentre, også helse- og tannlegetjenester og annen service som har hatt tradisjon for å være lokalisert i sentrale deler av en kommune, bidrar ytterligere til å svekke sentrums framtidige rolle. Hvis man ønsker en slik utvikling, må det tydeliggjøres slik at det kan etableres nye retningslinjer for hvordan den enkelte kommune skal utvikles.

En følge av en slik utvikling kan bli utarming av flere kommunesentre enn bare i den kommunen det nye tilbudet blir etablert.

Detaljhandelen inngår i en bred diskusjon om næringsutviklingen i SMAT-området. Som nevnt i avsnittet over, kan utbyggere også knytte det til kulturtilbud og gjøre andre gode formål sidestilt med handelen. Det er derfor viktig at man fortsatt klarer å behandle varehandel som et selvstendig tema og som et viktig servicetilbud til kommunenes innbyggere.

I Senterboken (Institutt for Bransjeanalyser 2007) har man benyttet følgende definisjon på et kjøpesenter:

Det skal være minimum 2500 kvadratmeter salgsareal og minimum fem butikker (detaljhandelsenheter).

Tidligere har det også vært forutsatt at butikkene skal være i ett bygg eller bygningene skal være planlagt, utviklet, eid og drevet som en enhet. Dette betyr at det ikke er noen forutsetning at det er et overdekket areal som binder sammen bygningene. Det er uklart hvorfor man i Senterbokens statistikk har valgt en størrelse på 2500 m². Både den tidligere kjøpesenterstoppen og det nye forslaget til rikspolitisk bestemmelse omfatter etableringer på mer enn 3000 m² bruksareal.

Mye av detaljhandelsstatistikken er basert på omsetning i kjøpesentre. Innholdet (type tilbud) man finner i et kjøpesenter varierer med størrelse, lokal konkurranse, hvilke føringer som gis mv. Andre deler av statistikken baseres på bransjer. Den mye omtalte bransjeglidningen (uklare grenser for hva som faktisk selges i en gitt type butikk) endres stadig. I mange tilfeller vil omsetnings- og sysselsettingstall omfatte også andre tilbud som rekreasjon og fritidstilbud. Definisjoner og forståelse av omsetningstall bør derfor behandles med forsiktighet.

Kriteriene om eierskap mv gjør at også mange sentrumsgater med butikker i en kvartalsfasade kan defineres som kjøpesenter. Det bør derfor klargjøres hva som inngår i diskusjoner og utredninger om en regional by- og handelspolitikk. Sammenhengene mellom utviklingen i et bysentrum og tettsteder og eksterne lokaliseringer må utdypes³⁷.

I tillegg til kjøpesentre, opereres det stadig oftere med begrepet "handelspark". En handelspark består av flere (ulike) utsalg av plasskrevende varer (trolig i egne bygg) og er gjerne både eksterne og bilbaserte. I følge en definisjon (Senterboken 2007), skal en handelspark inneholde et regulært kjøpesenter og minst tre andre utsalgssteder (av plasskrevende varer). Man er kommet til at det i 2006 var 27 handelsparker i Norge. I disse handelsparkene fantes det til sammen 38 kjøpesentre.

Begreper som kjøpesenter, stormarked, storsenter, varehus, faghandel, volumvarehandel, mv er egentlig ulike betegnelser på i hvilke sammenhenger varehandelen foregår og hvordan den er organisert.

Et tradisjonelt kjøpesenter trenger ikke være eksternt lokalisert. Det trenger heller ikke være fokusert på bilende kunder.

I noen sammenhenger benyttes betegnelsen "arealkrevende varegrupper" for å beskrive hva som med fordel kan omsettes utenfor den tette bebyggelsen. Det har vært vanlig å beskrive dette med hagesentre, trelastutsalg, bilsalg og lignende.

I noen sammenhenger tas også omsetning av møbler opp som arealkrevende. Dette har i så fall sammenheng med utsalgets størrelse og har trolig sammenheng med at det er vanskelig å forestille seg et tradisjonelt IKEA-prosjekt inne i et bysenter. På den annen side er det ikke alltid nødvendig for kommunene å tilpasse seg utbygges ønsker og preferanser, men det forutsetter en felles regional politikk. Hvis en kommune sier ja til et konsept som har blitt avslått i nabokommunen, vil man kunne få uheldige utbyggingsmønstre og ringvirkninger. Det er nå en rekke eksempler på at de store aktørene velger å tilpasse seg lokal politikk for å få innpass i markedet³⁸.

Også andre bransjer (for eksempel hvitevarer) kan ønske å bli karakterisert som arealkrevende. Det relativt nye begrepet "faghandel" kan ha sin bakgrunn i slike ønsker om å omgå begrensinger på eksterne etableringer.

Noe av grunnlaget for å ønske store arealer, er at aktørene blander funksjoner som utstilling/salg og lagerhold basert på ideen om at kundene skal komme med bil og selv frakte varene hjem. Kommunen kan i stedet legge til rette for at handel skjer sentralt og at varene kan hentes eller bringes fra lagre som lokaliseres i andre næringsarealer med god tilknytning til veinettet. En samordnet varetransport fra slike lagre vil bidra til at transportarbeid reduseres.

³⁷ Det finnes ikke en klar definisjon av hva vi skal anse som å være en "ekstern lokalisering". Vi må også beskrive klart hva slags virksomheter som kan aksepteres i en ekstern lokalisering.

Det samme gjelder begrepet "arealkrevende varer". I noen sammenhenger synes det å omfatte kombinasjonen utstilling og lager. Kan de to funksjonene skilles? Er det mer rasjonelt at kunden får levert varene enn at alle forutsettes å sørge for egen hjemtransport?

³⁸ Fra England finnes det eksempler på at IKEA har tilpasset seg lokale krav framfor å få avslag på et etableringsønske. Lidl-kjeden baserte fra ca 2000 sitt konsept på lokalisering i egne bygg og med god parkeringsdekning. Utsalgene syntes primært å bli lagt i tettstedenes ytterrområder, men nær andre bilbaserte virksomheter og konkurrerende matvareutsalg. Nylig synes kjeden å ha tilpasset sitt konsept idet det nå er etablert utsalg uten egen parkeringsmulighet sentralt i Oslo. Også SMART Club har funnet det nødvendig eller interessant å etablere utsalg innenfor tett bebygde deler av byområdet. Foreløpig ser en slik tendens ut til å være et storbyfenomen. Med påvirkning fra kommunene og andre myndigheter vil det kunne skje også i mindre byer..

For øvrig antar vi at det er en forventning om å kunne trekke til seg bilende kunder fra et større område som ligger til grunn for ønsker om ekstern lokalisering på steder der det kan tilbys rimelige parkeringsplasser³⁹.

7.3 Offentlige institusjoner / sykehus

Lokaliseringen av et psykiatrisk/somatisk sykehus for Hamarregionen til Sanderud, med opp til 1500 arbeidsplasser, vil utgjøre et nytt tyngdepunkt i regionen. Ved revideringen av SMAT vil utfordringen være å knytte sykehuset til det regionale kollektive transportsystemet, til det regionale gang- og sykkelvegsystemet samt sørge for at de trafikale konsekvensene for øvrig blir minst mulig negative. Dette må skje som en integrert del av utredningene om kollektivtransporten, om det regionale gang- og sykkelvegnettet og om klima. Mulighetene vurderes for ytterligere utbygging utover sykehusetableringen i Sanderudområdet. Konsekvenser for transportsystemet og eventuelle andre ringvirkninger vurderes.

Det er vedtatt å bygge nytt sykehus på Sanderud i Stange kommune. Dette området ligger nær grensen til Hamar. Dette betyr at et stort antall arbeidsplasser flyttes ut fra en sentral lokalisering i Hamar og at man derved får nye transportmessige utfordringer. Arealet (ca 225 daa) som trenges til utvidelsen av det eksisterende sykehuset er ikke vist i Stange kommuneplans arealdel fordi vedtaket er kommet senere enn behandlingen av kommuneplanen. Vedtaket representerer også en lokalisering på tvers av retningslinjer nedfelt i SMAT, som hadde intensjoner om at denne funksjonen skulle lokaliseres til Rudshøgda.

Sanderud sykehus får opp til 1500 arbeidsplasser. Trolig vil det også bli lokalisert ulike typer servicevirksomhet i tilknytning til sykehuset og det kan bli behov for å etablere dagligvareutsalg/kiosk med lang åpningstid. Sykehuset representerer i høyeste grad en arbeidskraft- og besøksintensiv virksomhet. Likevel er det planlagt i en åpenbar C-lokalisering sett ut fra dagens transporttilbud. Utfordringen framover blir å utvikle et transporttilbud som endrer denne statusen til B eller A. Det stiller krav til parkeringsrestriksjoner⁴⁰ og utbygging av kollektivtrafikken og sykkelveier. Området er innbakt i forslaget til kollektivlinjenett som presenteres i neste kapittel.

7.4 Konklusjon

Et hovedmål med planarbeidet er at det skal sikre en utvikling i regionen som er mest mulig bærekraftig. Dette har resultert i utforming av to prinsipper som bør ligge til grunn for arbeidet med fylkesdelplanen. For det første at lokalisering av aktiviteter skal skje slik at det gir opphav til minst mulig transport, og for det andre at lokaliseringen foretas på en lokalitet som støtter opp om eksisterende tettsteder heller enn som etablering av nye tettstedsdannelser.

Disse prinsippene, i kombinasjon med det faktum at det ikke ser ut til å være særlig mangel på næringsareal innenfor eller i tilknytning til eksisterende tettstedsdannelser eller

³⁹ Kommunen har et sterkt virkemiddel til å påvirke slike preferanser: en restriktiv parkeringspolitikk der det angis et maksimalt antall plasser.

⁴⁰ Et restriktivt parkeringstilbud kan gjøre utbyggingen rimeligere ved at man kan redusere det planlagte antallet (750) parkeringsplasser.

etablerte næringsområder, gjør det rimelig oversiktlig å peke på hvilke lokaliseringmuligheter som foreligger for ulike typer næringsvirksomhet. De næringsarealer som inngår i planen skal romme ulike typer aktiviteter. Blant disse eksempelvis: terminalområde for omlasting mellom veg og jernbane; ordinær prosessindustri; detaljhandelsvirksomhet i større eller mindre enheter og det som nå mer og mer går under betegnelsen plasskrevende varer.

Utadrettede handelsvirksomheter som tilbyr et varespekter vi kan betegne som dagligvarer, skal søkes lokalisert til eksisterende sentra slik at befolkningen kan nå tilbudene til fots, med sykkel eller kollektivtransport – eller med begrenset lengde på bilturene. Etableringer av typen Vinmonopol på Rudshøgda – langt unna der folk bor – bør unngås ved at det i reguleringsbestemmelsene for et område ikke åpnes for detaljhandel. Kjøpesentra med stort innslag av dagligvareomsetning bør det bare åpnes for lokalisering av i eller i nær tilknytning til eksisterende tettsteder.

Handel med såkalt plasskrevende varer, som stort sett pleier å bli eksemplifisert med hagesentre, trelastutsalg, bilsalg og lignende⁴¹, bør kunne etableres i et fåtall lokaliteter beliggende slik at de lett kan nås fra hovedvegssystemet og slik at samlet potensiell transportmengde blir minst mulig. I noen sammenhenger tas også omsetning av møbler opp som arealkrevende. Dette har i så fall sammenheng med utsalgets størrelse og har trolig sammenheng med at det er vanskelig å forestille seg et tradisjonelt IKEA-prosjekt inne i et bysentrum.

En bedrift av type IKEA bør lokaliseres til lokaliteter som ligger sentralt i forhold til potensielt kundeomland. Rudshøgda, området Nydal/Olrud/Trehjørningen og Midtstranda er de opplagte alternative lokaliteter for slik virksomhet i SMAT-området. Etter det Hamar kommune opplyser, er trolig tilgjengelige arealer i Midtstrandaområdet for lite, og dermed står vi tilbake med de to øvrige lokalitetene. Begge disse er velegnet for en bedriftstype som IKEA. Grove beregninger av potensielt transportomfang knyttet til disse to lokalitetene viser at de er jevnbyrdige. Det omlandet vi har lagt til grunn ved beregningene omfatter Lillehammer i nord, Gjøvik i vest, Elverum i øst og Eidsvoll i sør samt de fire SMAT-kommunene. I SMAT-sammenheng er det hensiktsmessig at det åpnes for etablering av plasskrevende virksomhet i begge lokaliteter. Områder i tilknytning til Kåterudkrysset har vært lansert som aktuelt for handelsvirksomhet. Området har god beliggenhet i transportsammenheng – både med hensyn til potensielt transportomfang og tilknytning til overordnet vegnett – men anbefales ikke utviklet som næringsområde på grunn av områdets landskapsmessige kvaliteter. De store linjer i dette landskapet bør det ikke gjøres inngrep i. Det bør tvert i mot bevares.

Godsterminalspørsmålet er både lett og vanskelig. Lett ved at kravet om arealer i tilknytning til jernbanestasjon må være oppfylt, og at det også bør være god kontakt til hovedvegssystemet. Både Rudshøgda og Sørli utpeker seg som aktuelle lokaliteter, mens arealene ved nåværende lokalisering i Hamar sentrum opplagt kan finne bedre alternativ anvendelse. Spørsmålet er vanskelig å konkludere fordi Jernbaneverket ikke har kommet på banen med sine vurderinger om hva som er den best egnede eller mest ønskelige lokaliteten for et slikt anlegg. Revidert SMAT bør derfor åpne for at både Sørli og Rudshøgda kan bli framtidig område for en godsterminal. Dette må utredes nærmere. I den sammenheng kan det også være aktuelt å åpne for at også andre lokaliteter vurderes.

Ordinær prosessindustri og lite kundeorientert virksomhet kan lokaliseres til de næringsarealer som finnes innenfor planen.

⁴¹ I kjøpesenterstoppen for noen år siden (1999-2004) ble det benyttet følgende definisjon av plasskrevende varer: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

8 Transport

Et viktig spørsmål er hvordan transport kan integreres på en helhetlig måte i planen. Dette gjelder transport i en vid betydning, personbil-, varebil- og kollektivtransport samt transport med sykkel og til fots. I tillegg må det rettes fokus på infrastruktur, veg, bane, kollektivknutepunkter, stoppesteder, parkering og sykkelveger. I avsnittet om transport inngår også hensyn til klimautfordringene, jamfør omtale ovenfor.

8.1 Hvilken byutvikling bør vi ta sikte på om den skal være økologisk bærekraftig?

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (SAT) fikk vi her i landet for snart femten år siden – august 1993. I disse signaliseres tre mål som alle er relatert til internasjonale miljøkonvensjoner og som har å gjøre med den økologiske dimensjonen av bærekraftbegrepet:

- Endret transportmiddelfordeling i favør av kollektiv transport og ikke-motorisert transport – et mål relatert til klimakonvensjonen
- Minimalisering av veksten i omfanget av transport – også dette målet relatert til klimakonvensjonen
- Minimalisering av forbruket av produktive arealressurser, først og fremst ved disponering av produktive arealer til utbyggingsformål, og ved arealbruk som truer det biologiske mangfoldet – relatert til biodiversitetskonvensjonen

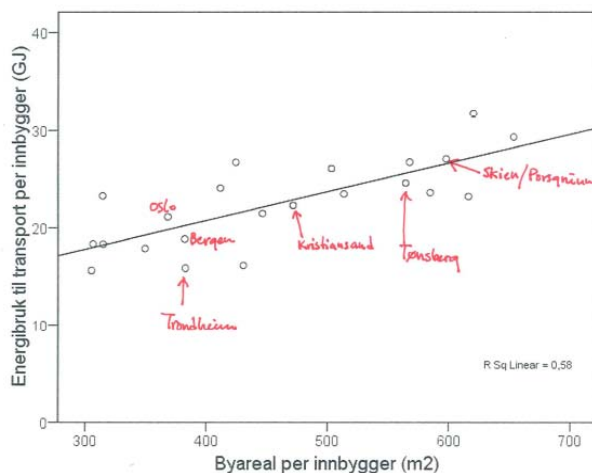
Her er målene nevnt i en rekkefølge bestemt av hvor vanskelige de etter vår oppfatning er å realisere; det vanskeligste målet – transportmiddelfordelingen - nevnt først.

Før vi går nærmere inn på hvert av temaene arealforbruk, transportomfang og transportmiddelfordeling er det imidlertid på sin plass å betone hvor tett disse temaene er bundet sammen. For å kunne begrense energibruken til transport, gjelder det først og fremst å sørge for å oppnå *så høy tetthet som mulig* i det bebygde landskapet. Et virkemiddel for å få til det, er å *bygge nytt så nær det eksisterende bysamfunnets sentrum* som mulig. Begge disse virkemidlene bidrar i sin tur til å gjøre transportomfanget så lite som mulig. Det bidrar også til at mulighetene for å avvikle transportbehovet som oppstår med miljøvennlige transportmidler, kollektivt eller til fots og med sykkel, blir så gode som mulig.

Arealforbruket

Målet om arealforbruket kan realiseres ved fortetting. Det innebærer først og fremst å bygge på arealer som i dag ikke er bebygget, og å bygge høyere innenfor det som allerede er bebygget – med andre ord ved hjelp av arealvirkemidler alene. Figuren nedenfor (fra forskning utført av Petter Næss) dokumenterer betydningen av tettheten i bylandskapet (målt som tettstedsareal pr innbygger) for energibruken til transport – økende energibruk til transport ved økende by-/tettstedsareal pr innbygger.

Energibruk per innbygger i ulike byer



Figur 10: Energibruk til transport per innbygger i ulike byer avhengig av utbyggingstetthet

Videre har det vist seg at en byregion bygget opp av desentraliserte konsentrasjoner heller enn et vidstrakt og mer "urban sprawl"-liknende bylandskap er å foretrekke i forhold til målet om minst mulig transportomfang. Overført til Hamarregionen innebærer denne kunnskapen at det er viktig å bygge opp om de eksisterende bymessige områdene heller enn å la ny bebyggelse erobre det ubebygde landet mellom dagens tettsteder og byer.

Vi har dårlig statistikk for utviklingen i utbyggingstettheten her i landet, men den statistikk vi har, tyder på at vi de siste femten til tjue årene har slått på bremsene i forhold til utviklingen på 1960- og 1970-tallet. Vi har SSB data fra 1960, data for 1970-90 fra en undersøkelse Lyssand Larsen og Saglie gjorde tidlig på 1990-tallet (Larsen og Saglie 1995), og etter 1996 data fra SSB fra det arbeidet byrået nå gjør med utvikling av nye metoder for avgrensning av tettsteder og for beregning av arealforbruket.

Dataene over lange tidsrom er ikke godt sammenliknbare, men det må være grunnlag for å konstatere at tilveksten i tettstedsareal pr. innbygger i norske byområder er avtakende; tettstedsveksten har foregått innenfor de eksisterende tettstedsarealer i større grad de senere år enn i tidligere tiår (med andre ord en økende tetthet).

Det er rimelig å anta at det positive som ser ut til å skje med hensyn til arealforbruket, har sammenheng med at anbefalingene i de rikspolitiske retningslinjene på dette området trekker i samme retning som markedet. Innflytting til byer og tettsteder gjør at mange eiendomsbesittere av prismessige grunner prøver å oppnå en høyere utnyttelse av de arealer de eier. Myndighetene sikres altså måloppnåelse via ikke-intenderte effekter av tiltak. Det må imidlertid også være riktig å gi arealmyndighetene honnør for å ha medvirket til denne utviklingen gjennom mer aktiv styring av arealbruken i retning av mer kompakte byer og tettsteder, blant annet ved behandling av innsigelsessaker⁴².

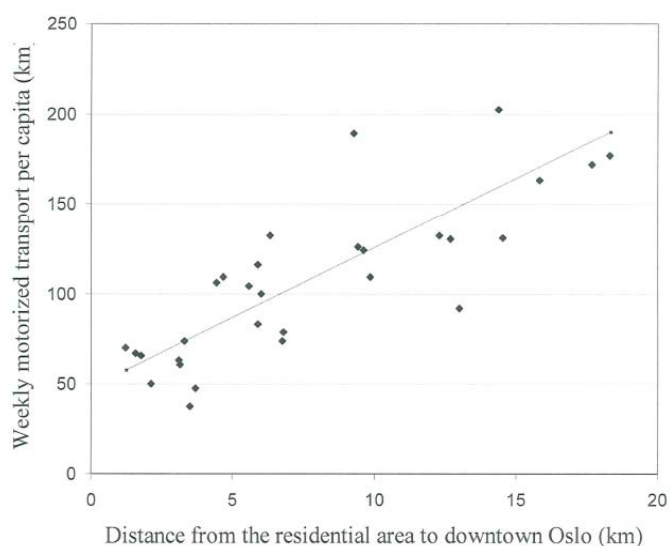
Transportmengden

Transporten er det mest kritiske leddet i et byområdes forsøk på å få til en økologisk sett bærekraftig utvikling; en klimamessig god utvikling. Evalueringen av Miljøbyprogrammet viste dette til fulle. Blant de seks satsingsområdene den gang var det

⁴² En stadig sterkere verdsetting av jordvern ligger blant annet bak fylkesdelplaner på Jæren og i områdene rundt Hamar, planer som har disiplinert kommunene og som har blitt fulgt aktivt opp av sentralmyndighetene ved lokale sidesprang

først og fremst i transportplanleggingen det var store problemer med å få til en utvikling i tråd med målene om bærekraft.

Datagrunnlaget for å si noe om hvordan utviklingen har vært når det gjelder målet om transportmengde, er imidlertid kanskje enda vanskeligere enn for arealforbruksutviklingen. På dette området er nemlig statistikk så godt som fraværende. I de senere årene har vi imidlertid fått en del undersøkelser som forteller oss noe om hvilke faktorer som ser ut til å bestemme transportomfanget. De viser – ikke overraskende - at sentralt for transportbehovet er, som vi pekte på ovenfor, i hvilken avstand til eksisterende sentrum vi bygger og hvor tett vi bygger. Det innebærer at hvis tettstedsarealet pr. innbygger holdes i sjakk, og vi bygger innenfor det allerede bebygde tettstedsarealet, vil transportmengden kunne begrenses. Eksempelvis har Thomas Nielsen (2002) vist dette for Aalborg i Danmark. I hans analyser framstår boligområders lokalisering i forhold til byens sentrale aktivitetsområder (sentrum og City Syd) som de sentrale forklaringsvariable på forskjeller i transportomfang. Petter Næss har gjennomført en undersøkelse i Frederikshavn i Danmark med tilsvarende resultater. Hans resultater her bekreftet også funnene ved tidligere undersøkelser i Oslo: boliglokaliseringens avstand til sentrum har betydning for hvor langt folk reiser hver dag.



Figur 11: Sammenheng mellom transportmengde per innbygger og avstand fra sentrum til innbyggerens bolig

Næss viser også – som i Oslo-studien – at arbeidsplassenes lokalisering i forhold til sentrum har betydning. I den forbindelse kan den flytting av arbeidsplasser fra sentrale deler av byområdet til mer desentrale lokaliteter som vi har sett de siste tiårene, ha hatt transportøkende effekt. Det er imidlertid ikke sikkert at det forholder seg slik, siden arbeidsplassene ved slik utspredning kan komme nærmere hovedtyngden av boligene og dermed også de yrkesaktive. TØI konstaterte eksempelvis i en rapport fra noen år tilbake (Engebretsen m.fl. 1999) at kommunene på Romerike fikk økt egendekning av arbeidsplasser i løpet av 1990-tallet. Det viste seg imidlertid likevel at transportmengden ikke avtok. TØI fant nemlig samtidig at en større andel av de yrkesaktive velger å pendle ut av egen kommune. Egne undersøkelser på grunnlag av boligtellingsdata 2001 bekrefter dette. Befolkningens tendens til å forflytte seg over kommunegrensene i arbeidsøyemed har tiltatt kraftig de siste tjue årene. Forholdet mellom oppmøte på arbeidsplass i egen kommune og utpendling har over tid endret seg sterkt i favør av økt utpendling. Det er med andre ord en stadig minkende andel av de yrkesaktive som finner sin arbeidsplass i bostedskommunen. Men, som sagt tidligere; statistikk over hvordan transportomfanget utvikler seg avhengig av boligens, arbeidsplassens og fritidstilbudets lokalisering og

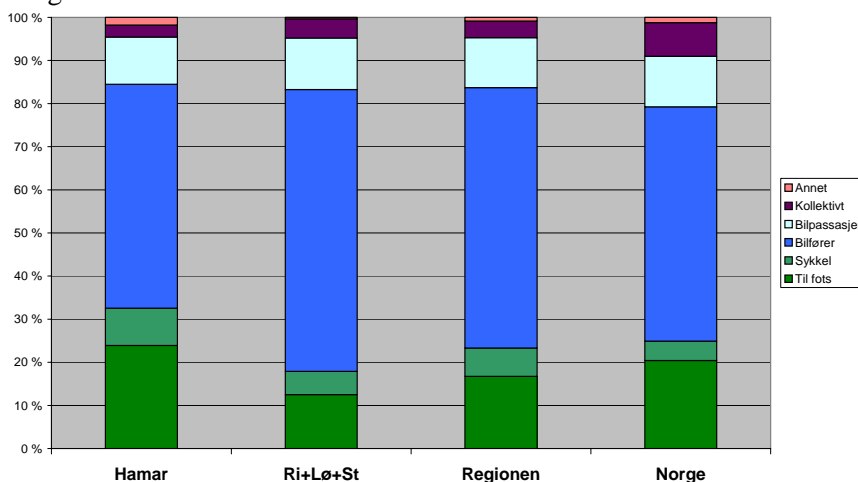
omlokalisering er mangelvare. Derfor kan vi ikke med sikkerhet si noe om hvor langt vi er unna realiseringen av målet om å minimalisere tilveksten i transportmengden. Mye tyder imidlertid på at vi stadig har sterk økning i total transportmengde.

Transportmiddelfordelingen

Kollektivtransporten er et område hvor det er vanskelig å få realisert god politikk. Først og fremst fordi det krever bevisste prioriteringer og dessuten samordnet innsats med andre politikfelt. Blant anbefalingene fra litteraturen om faktorer for økte kollektivtransportandeler, finner vi blant annet fokus på *arbeidsplasslokalisering i knutepunkter* for kollektivtransporten og *lav vei- og parkeringskapasitet*.

I lang tid har det vært en målsetting at kollektivtransporten skal prioriteres, og det har også vært en del satsing på kollektivtransporttiltak, men resultatene av denne satsingen er i de fleste byområder uforandret eller redusert andel av trafikken med kollektive transportmidler (Nordbakke og Vågane 2007)⁴³.

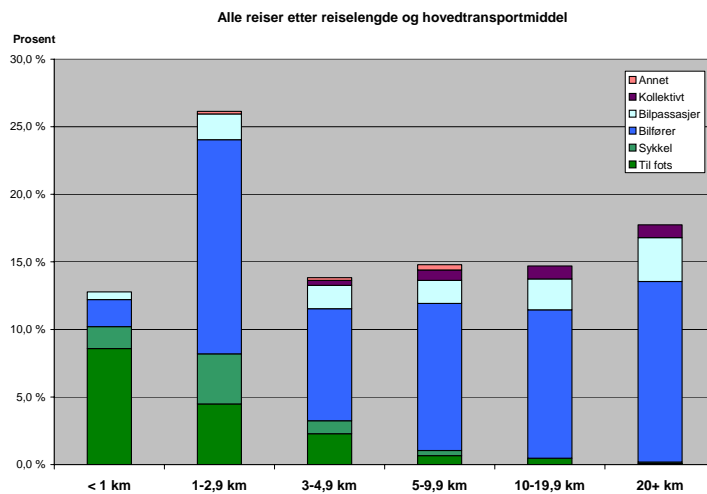
Det konkurranseklimaet som kollektivtransporten er utsatt for er meget hardt, slik det framgår av notatet *Klimagasskonsekvenser av økte kollektivandeler i byregionene i Statens vegvesen Region sør (Strand og Leite 2007)*. Der illustreres at både bilhold og de daglige reisenes lengde gjør bruk av bil samt fot- og sykkel turer vel så nærliggende som bruk av kollektive transportmidler på de interne reisene i mindre byer og tettsteder. Kollektivtransporten har sine fortrinn i slike områder først og fremst på reiser mellom tettsteder og på interregionale reiserelasjoner. De to figurene illustrerer at situasjonen i Hamarregionen er preget av mye bilbruk, både i byen og i omlandet og at det er mest sykling i Hamar. Det framgår ikke direkte av figuren, men det er et faktum at det i Hamarregionen er halvparten så mange kollektivreiser per innbygger som gjennomsnittet i Norge.



Figur 12: Transportmiddelfordeling i ulike deler av Hamarregionen samt i Norge

⁴³ I rapporten fra Nordbakke og Vågane heter det i oppsummeringen blant annet: *Alle byområdene, bortsett fra omegnskommunene til Oslo, har opplevd en forbedring i kollektivtilbudet i perioden 1992 til 2005. Forbedringene har vært betydelige i omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger og i de mellomstore byområdene (endring på henholdsvis 79 og 46 prosent): De registrerte forbedringene kan trolig sees i sammenheng med omfattende satsinger på kollektivtransport, spesielt i byområder, fra begynnelsen av 1990-tallet fram til i dag. Antallet og andelen daglige reiser med kollektivtransport i byområder har imidlertid ikke forandret seg i samme periode. Tidligere forskning har vist at dersom man ikke hadde forbedret kollektivtilbudet, ville man fått en nedgang i bruken av kollektivtransport som følge av viktige faktorer som påvirker folks reisemønster som økning i både førerkortandel og i bilholdet. Satsningene på kollektivtransport har med andre ord bidratt til å opprettholde kollektivandelen (side 39)*

Vi konstaterer også at turene er korte; 60 prosent av reisene er kortere enn 5 km. Også med bil er det mange korte reiser – 26 prosent er kortere enn 3 km; 43 prosent <5km. Det er få kollektivreiser uansett reiselengde, nesten ingen under 3 km.



Figur 13: Reisemiddelfordeling for reiser av ulik lengde i Hamarregionen

8.2 Biltrafikk

Det redegjøres for antatt vekst i trafikkmengder som fører til kapasitetsproblemer og som er uheldig i forhold til trafikksikkerhet og lokalt miljø. Tiltakene kan være en kombinasjon mellom flere virkemidler som:

- Forbedret kollektivtilbud buss/bane
- Forbedret gang- og sykkelvegnett
- Trafikkregulerende tiltak
- Ny vegkapasitet. En fortsettelse av fire felt på strekningen Torshov – Brenneriroa avklares.
- Breddeutvidelse/utbedring av eksisterende veg
- Tilrettelagt og lett tilgjengelig parkering nær knutepunktene (fremme kameratkjøring og kollektivbruk)

Arealbrukens konsekvenser for det foreliggende transportsystemet – og hva transportsystemets utvikling åpner av nye muligheter for arealbruk – utredes.

Det er et sentralt mål for SMAT-arbeidet at transporten skal utvikles så miljøvennlig som mulig gjennom tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk og et kollektivt transportopplegg med god frekvens og, ikke minst, god framkommelighet. På sentrale trafikkarer med stor trafikk er det derfor påkrevet med utvidelse av veganlegget slik at kollektivtrafikken kan sikres eget felt og dermed rask framføring. Hvilke strekninger dette vil gjelde, må nærmere klarlegges når det kollektive transportopplegget, som på nåværende tidspunkt er under utvikling innenfor Mjøsstrategiarbeidet, er kommet så langt at endelige linjer og tilhørende traséer velges. Miljøstrategiarbeidets resultater så langt redegjøres for i neste delkapittel.

For å søke å begrense biltrafikken så mye som mulig, og for å få ressurser til økt innsats i kollektivtrafikken og utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet, bør det drøftes å innføre avgiftsbelegging av biltrafikken i regionen i en eller annen form. SMAT-planens sentrale retningslinjer om konsentrert utbygging gjennom fortetting og nei til utvikling av nye tettsteder samt en restriktiv holdning til hvor det kan lokaliseres handelsvirksomhet, har

som siktemål å begrense trafikkveksten og gjøre det mer bekvemt å gå og sykle til og fra ulike gjøremål. Sammen med restriksjoner på biltrafikken i form av parkeringsreguleringer (se senere delkapittel) og eventuelle avgiftsopplegg, burde dette gi muligheter for at regionen kan bli innlemmet i den statlige *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*.

8.3 Kollektivtrafikken; buss og jernbane

Det utredes hvordan tilbudet av kollektivtrafikk, både buss og jernbane, kan forbedres. Det satses på tilrettelegging for kollektivtrafikk som gjør bussen til et attraktivt reisealternativ i forhold til personbiltransport. Blant mulige tiltak er samordning mellom buss og jernbane, forbedring av kollektivknutepunktene, hyppigere avganger, kortere reisetid, bedre komfort, et klart fattbart linjenett og bedre informasjon og service. Det må legges til rette for hensiktsmessige overganger mellom bil/buss/tog samt lokalisering av lett tilgjengelige og sentralt beliggende parkeringsmuligheter tett opp til kollektivknutepunktene. Det må også avklares en framtidig løsning for Hamar stasjon.

I Mjøsstrategiarbeidet har formålet med å utvikle et nytt driftskonsept for kollektivtrafikken i Mjøsregionen vært å finne fram til ruteopplegg, traséløsninger og knutepunkter for kollektivtrafikken som kan styrke kollektivtransportens rolle og markedsandel på reiser innen regionen.

Det betyr at oppmerksomheten i denne omgang er rettet mot å gjøre kollektivsystemet mer attraktivt som alternativ til bruk av bil ved lange og mellomlange reiser innenfor regionen, dvs. mellom de tre byene, mellom de større tettstedene og til/fra byer og tettsteder fra omlandet omkring. Det betyr også at det bare er sett på de tyngre linjene og reisestrømmene, ikke alle skolereiser, korte turer med servicebusser, offentlig betalte transporter mv.

Hensynet til kort reisetid, enkel og rask fremkommelighet og ønsker om høyest mulig frekvens er derfor mer bestemmende enn hensynet til korte gangavstander, omfattende flatedekning etc.

Utredningen gjelder kun mulighetene for å forbedre kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransedyktighet. Restriktive virkemidler i form av parkeringsregulering eller avgifter på parkering eller kjøring med bil er ikke med i bildet. På den annen side kan det hevdes at et godt kollektivtilbud er en nødvendig forutsetning for at folk skal kunne akseptere slike restriksjoner i de større byene og tettstedene i regionen.

Opplegget bygger for det første på en oversiktsmessig kartlegging av dagens tilbud av linjenett med buss og tog, kjøretider, avgangsfrekvenser med videre, samt en viss oversikt over hvordan befolkningen og andre reisemål fordeler seg geografisk i regionen.

For det andre tas det utgangspunkt i en generell modell for hvordan kollektive trafikknett bør utvikles i områder der det er et forholdsvis svakt trafikkgrunnlag, og i hvert fall ingen muligheter til å lage et nett av høyfrekvente linjer slik som i storbyregioner.

Dette prinsippet kombinerer forenkling og tydeliggjøring av et linjenett med timetraffikk eller bedre med takting⁴⁴ av mange linjer i knutepunkter som minimaliserer tidstap ved omstigning mellom linjer. Dessuten skilles det mellom dette overordnede linjenettet og øvrig kollektivtrafikk i form av lokale skoleruter, bestillingstrafikk med mer. Prinsippet

⁴⁴ Takting innebærer at de kollektive transportmidlene, i dette tilfellet bussene som trafikerer ulike linjer opptrer i et knutepunkt til samme tid.

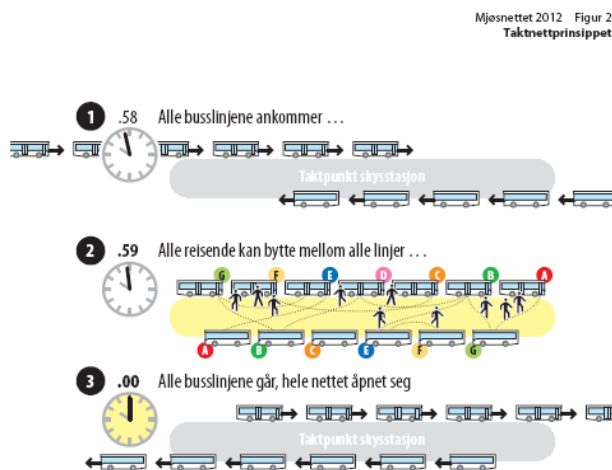
om et helhetlig kollektivtilbud som er enkelt for alle å bruke, er beskrevet i TØIs veileder om Bedre kollektivtransport i distriktene (TØI-rapport 887/2007).

Skissen til konsept er laget ut fra en tanke om at det skal kunne realiseres i løpet av noen år, og det er valgt 2012 som planhorisont.

Dette året er valgt for å gi tid til etablering av ønsket infrastruktur for buss, med tilstrekkelig bussfremkommelighet i bysentrene og nye holdeplasser i tilknytning til hovedveinettet (Brumunddal, Rudshøgda og Moelv). Men også fordi en da kanskje kan få glede av en ny og stivere ruteplan for NSB, slik at også jernbanen kan inngå i det taktede ruteopplegget for Mjøsregionen.

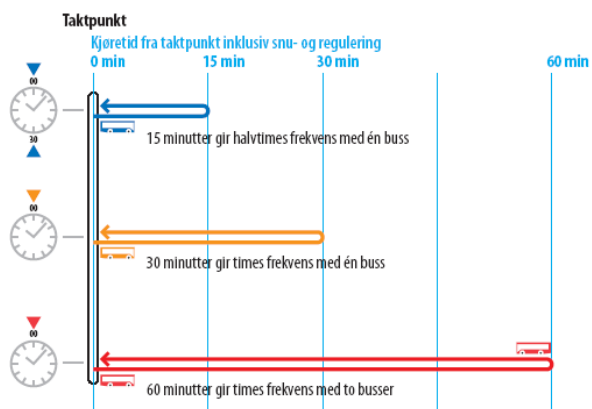
Taktnettprinsippet

Figur 14 nedenfor forklarer taktnettprinsippet som anbefales lagt til grunn når det ikke er stort nok trafikkgrunnlag til å satse på høyfrekvente linjer, slik en kan gjøre i storbyer. Alle busslinjene er lagt opp slik at bussene møtes i et knutepunkt, der de reisende samtidig kan bytte mellom alle linjer. For å få dette til, må rutetabellene lages med såkalte stive ruter, altså med faste minuttall for når bussene kjører ut fra knutepunktet. På denne måten får kollektivtrafikanterne mulighet til å reise videre i et sammenhengende reisenettverk, uten plunder og heft for å finne frem til rett buss som går til en helt annen tid, og i dag ofte også fra et helt annet sted.



Figur 14: Taktnettprinsippet

Figur 15 viser at det er noen, nærmest lovmessige, sammenhenger som gjelder når en både skal lage et taktet linjenett og sørge for effektiv utnyttelse av kjøretøyene og førernes tid. Det er om å gjøre å få linjelengden og kjøretiden som bussen bruker, til å passe med den avgangsfrekvensen en legger opp til på den enkelte linjen. Bussen skal kunne kjøre ut til enden av linjen og komme tilbake til knutepunktet til rett tid for å treffe de andre busslinjenes avganger.



Figur 15: Taktnettprinsippet - optimale linjelengder

Hvis linjen er så kort at det bare trengs 15 minutter for å kjøre til enden og snu, vil det være effektivt å legge opp til å bruke en buss som gir 2 avganger pr time i hver retning. Slik er det ofte for småbyenes lokale linjer, og det synes ganske rimelig å forvente at bussen minst går så hyppig når reiselengden er så kort.

Med 30 minutters tid til enden (inkl. snutid) vil én buss gi 1 avgang pr time, mens en 60 minutters lang linje trenger to busser for å opprettholde timefrekvens.

Linjene kan selvsagt være kortere enn de nevnte kjøretidene, men da må en "kaste bort" mer av tiden til å vente på de rette avgangstidene som gir tidskoordineringen i knutepunktene, som er en forutsetning for å skape det sammenhengende reisenettverket.

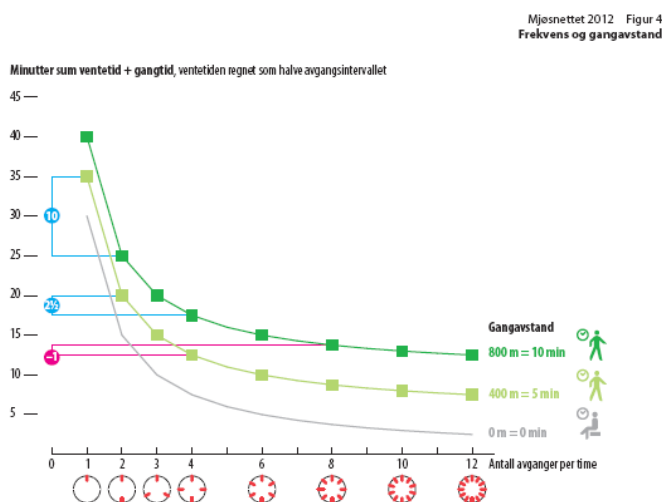
Hvis en ønsker å ha et så effektivt linjenett som mulig med takting i knutepunkter, er det derfor lurt å lage linjer med en kjøretid, inklusive snutid og regulering, som er henholdsvis 15, 30 og 60 minutter. For å oppnå dette i praksis kan en vurdere flere ulike tiltak for å få systemet til å gå opp:

- Forbedre fremkommelighet slik at rutetider kan strammes inn
- Forkorte kjøreveier
- Øke avstand mellom stoppesteder
- Velge billettsystemer og busstyper som forkorter oppholdstid på holdeplass
- Bygge nye stoppesteder som gir raskere og sikrere fremføring
- Kjøre forbi stoppesteder som likevel betjenes av en annen linje
- Forkorte linjen i enden
- Akseptere lengre gangavstand for noen av de reisende

En særlig utfordring i områder med svakt trafikkgrunnlag er å skape nok trafikkgrunnlag til at en kan satse på én eller to avganger i timen, og da ikke bare i noen få og korte rushperioder.

Avveining mellom frekvens og gangavstand

Figur 16 viser hvordan summen av gangtid og ventetid varierer med avgangshyppigheten på en linje. Ventetiden er da regnet som halve intervallet mellom avgangene. For eksempel vil det ofte være tidsmessig lønnsomt for den reisende å gå hele 800 meter til en busslinje som går to ganger i timen, fremfor å vente på bussen som går en gang i timen rett ved der reisen starter. Det vil ofte også være gunstigere å gå 800 meter til en holdeplass der det går en buss hvert kvarter enn å gå 400 meter til en annen holdeplass der det bare går to busser i timen.



Figur 16: Frekvens og gangavstand

Når en skal utforme linjenettet, er det altså viktig å ikke legge for stor vekt på kort gangavstand. Mange potensielle brukere vil tjene på å gå et stykke ekstra dersom det gir et tilbud med flere avganger i timen.

Det er klart at noen brukere av kollektivtrafikken har vondt for å gå langt. Men når en skal lage et kollektivtilbud som skal konkurrere med bil, teller ofte samlet reisetid, og dermed høy frekvens med korte ventetider, mye mer.

Denne problemstillingen er meget aktuell når en skal vurdere det samlede bussnettet i småbyene i Mjøsa-regionen. Helt konkret er det da bedre å satse på færre linjer med 2 eller 4 avganger i timen, med noe lengre gangavstand, fremfor et tett nett med mange linjer som bare kjører en gang i timen eller sjeldnere. Våre forslag til linjenett, ikke minst forslaget om færre bybusslinjer, gjenspeiler denne tenkningen.

Hovedkonseptet for Mjøsa-regionen

Figur 17 viser hvordan taktprinsippet kan anvendes på Mjøsa-regionen, slik at kollektivtransportnettet henger sammen mellom alle de tre hovedområdene i regionen. Vi foreslår at linjenettet og rutetidene tilpasses slik at en får timeavganger på samme minuttall fra de tre taktpunktene i Lillehammer, Gjøvik og Hamar. Slik kan alle i Mjøsa-regionen lett lære seg det viktigste for å reise kollektivt: På et bestemt minuttall kommer en til "alle" andre steder i Mjøsa-regionen fra alle tre regionale knutepunkter.

Mellom de tre byene kan en da reise med busslinje A, Gjøvik – Lillehammer, og busslinje B, Gjøvik – Hamar på et fast minuttall hver time i driftstiden.

De viktigste stoppestedene underveis er vist på kartet, men ellers kan disse to linjene også stoppe flere steder, så lenge det ligger innenfor tiden som trengs for å kjøre retur på det samme minuttallet én time senere. Hvis en ønsker å prioritere kort kjøretid mellom byene, altså vesentlig kortere enn ca 50-55 minutter, kan det gjøres ved å akseptere lengre reguleringsstid før retur fra knutepunktet i enden.



Figur 17: Hovedkonsept: Timeavgang på samme minuttall fra tre taktnettsentre

Linje A er tenkt å betjene Vingrom og Biri, samt Redalen, og kjører derfor delvis på den gamle riksveien mellom Lillehammer og Gjøvik.

Linje B er tenkt kjørt på E6 og Rv4 med kort avstand fra hovedveien til holdeplasser i Brumunddal, Rudshøgda og Moelv (skisser av løsningsprinsipp og forhold til lokal bussbetjening i Brumunddal og Moelv foreligger, men vises ikke her). For å klare en kjøre- og snu-/reguleringstid på 60 minutter mellom Gjøvik og Hamar, regner vi med at linje B kjører raskeste vei uten stopp mellom Brumunddal og Hamar. Det bidrar dessuten til at regionen får en ekspressforbindelse mellom de tre største tettstedene, Hamar, Brumunddal og Moelv.

Strekningen Brumunddal – Hamar er derfor foreslått betjent med en linje til, som kjører på den gamle riksveien, og som betjener det lokale markedet, inklusive en del av Hamar by, se figur 18 senere i fremstillingen.

Konseptet følger opp de to fylkeskommunenes intensjon om å satse på jernbanen på strekningen Lillehammer – Hamar – Oslo. Derfor er det ikke skissert noen direkte buss mellom Hamar og Lillehammer, selv om jernbanen i dag ikke klarer å kjøre med faste minuttall i sin timetrafikk. På lang sikt regner vi med at også NSB kan tilby faste minuttall på strekningen Hamar – Lillehammer.

Taktnett Hamarregionen med Elverum

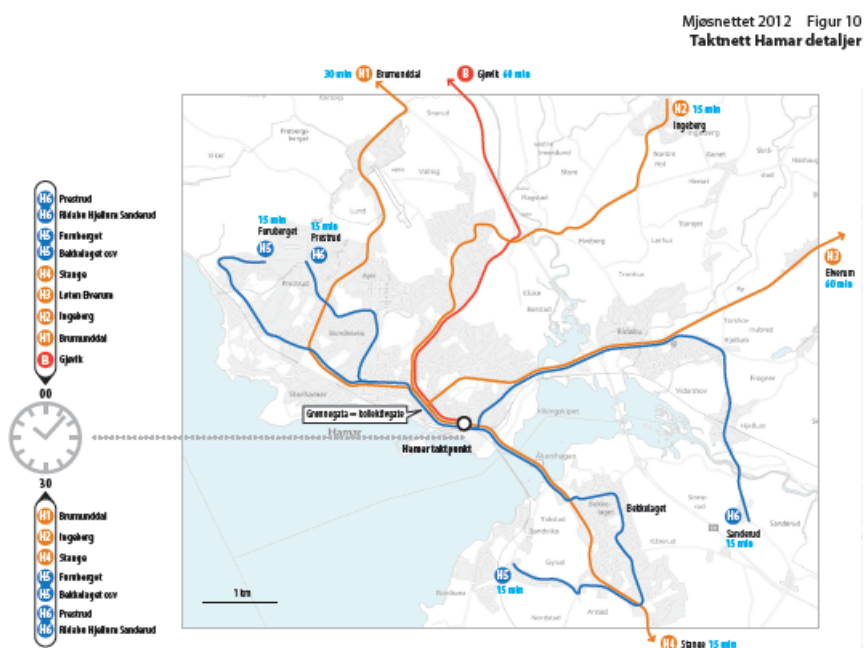
Figur 18 viser det overordnede kollektivnettet for Hamarregionen, med Hamar skystasjon som taktpunkt. Tre av busslinjene (H1, H2 og H4) er så korte at det synes hensiktsmessig å betjene de med to avganger i timen, mens det er skissert kun timetrafikk på linje H3 mellom Hamar og Elverum. Det henger sammen med at også NSB har et tilbud mellom Hamar og Elverum (og resten av Østerdalen). Alternativt kan en forlenge de korteste linjene med timetrafikk (som vist for linje H2 og H4) dersom trafikkgrunnlaget vurderes som godt nok. Også her er det mulig å koble sammen linjer til færre pendellinjer.



Figur 18: Taktnett Hamar

Tangen er forutsatt å få tilstrekkelig god betjening med tog en gang i timen, og da synes det ikke å bli trafikkgrunnlag for timetrafikk med buss mellom Tangen og Stange/Hamar.

Figur 19 nedenfor viser taktnettet i Hamar mer detaljert. Også der er konseptet utvidet med to bybusslinjer, som pendler gjennom sentrum og skystasjonen og som betjener de deler av Hamar som ikke dekkes så godt av linjene som også går ut i omlandet.



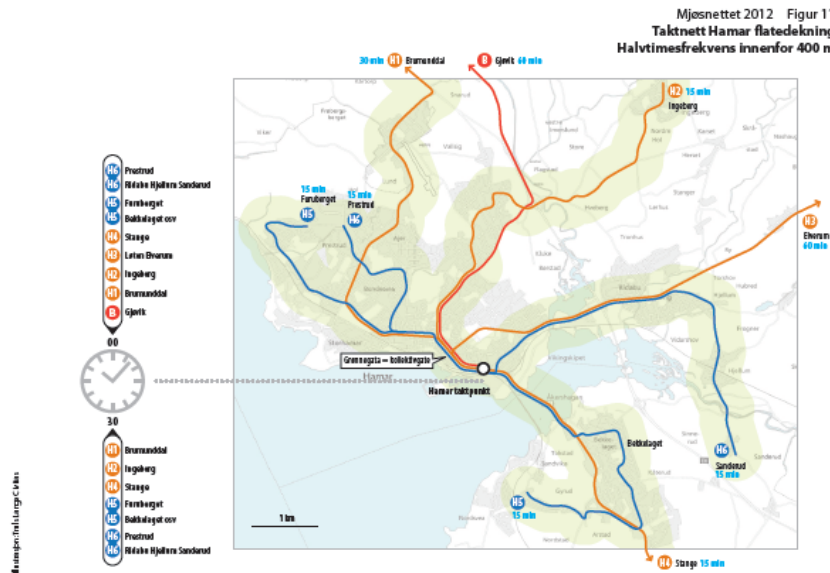
Figur 19: Taktnett Hamar - detaljer

I Hamar sentrum er det foreslått at deler av Grønnegata blir prioritert som bussgate, slik at kjernen i taktbussnettet ikke blir ødelagt av dårlig fremkommelighet. Det vil også være et bidrag til å gjøre busstilbudet mer synlig og tilgjengelig i Hamar sentrum.

Alt i alt gir dette et samlet bussnett i Hamarregionen som har langt færre linjer enn i dag, men som likevel gir byen og omlandet ganske god og hyppig bussbetjening.

Ingeberg er tatt med i nettet med halvtimestrafikk, både for å legge til rette for boligbygging som hittil er blitt hindret av for dårlig kollektivbetjening, og fordi vi antar at den samme linjen også kan betjene nordre del av Hamar by, som da ikke trenger en egen bybusslinje.

Figur 20 viser at det nye bussnettet gir god flatedekning av Hamar, og at nesten hele byen får et tilbud med to avganger i timen innenfor 400 m gangavstand.



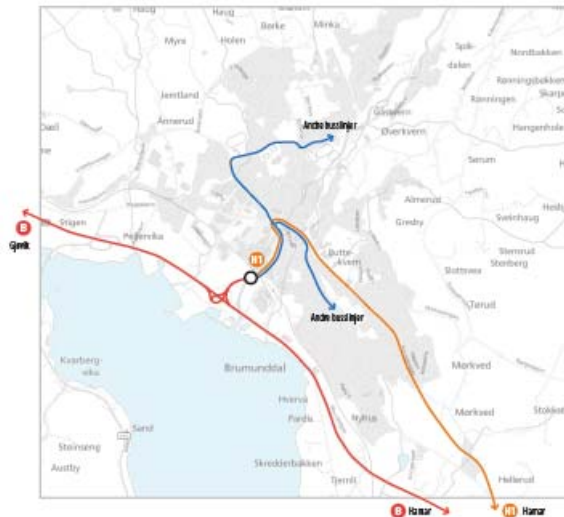
Figur 20: Taktnett Hamar flatedekning - halvtimesfrekvens innenfor 400 meter

Figurene 21 og 22 viser busslinjer og holdeplasser ved Moelv og i Brumunddal.



Figur 12 Busstraseer og holdeplasser ved Moelv

Figur 21: Busstraseer og holdeplass ved Moelv



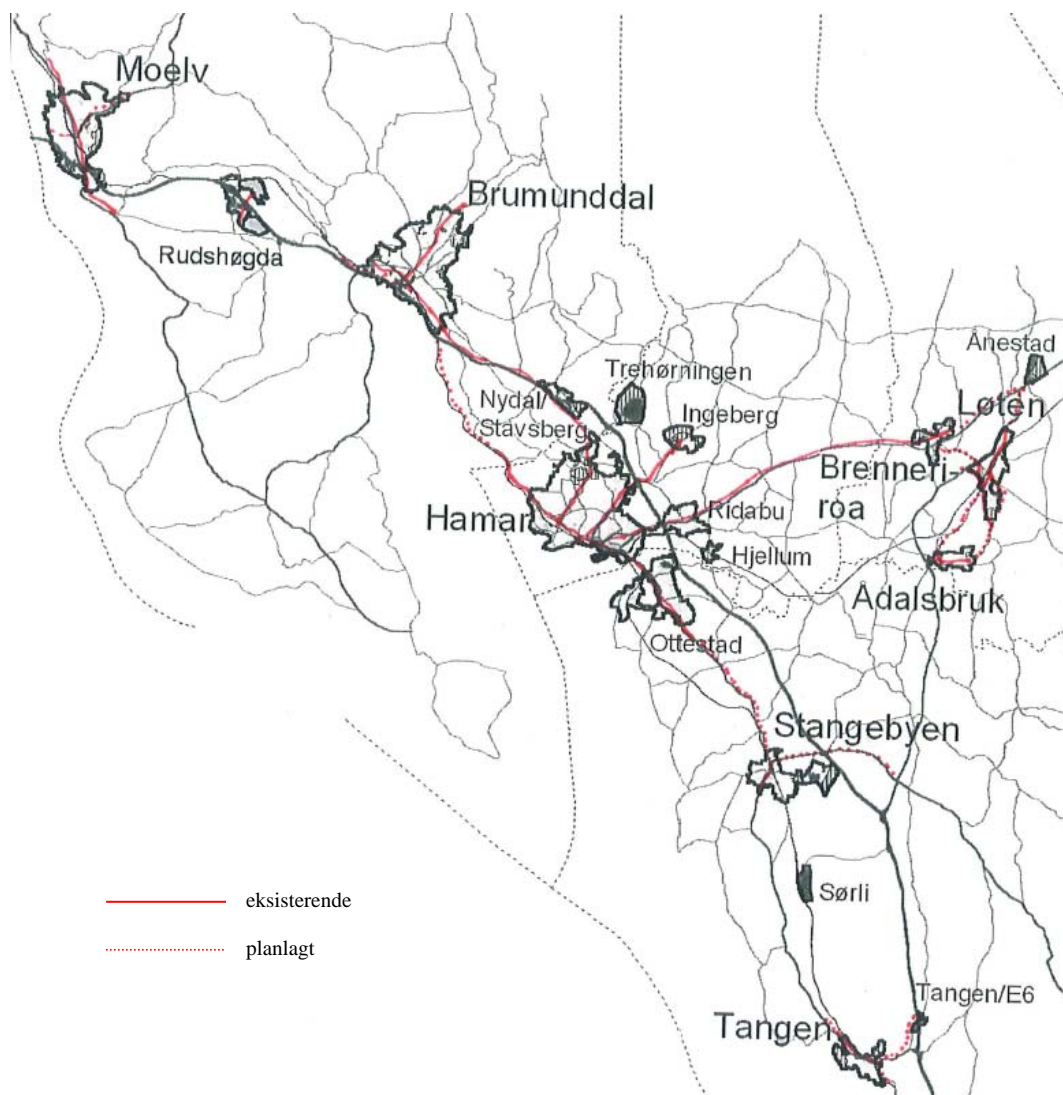
Figur 19 Busstraseer og holdeplass ved Brumunddal

Figur 22: Busstraseer og holdeplass ved Brumunddal

8.4 Sykkel

I planen etableres et regionalt sykkelvegnett som kan tilfredsstillere behovet både for bruk av sykkel til arbeids- og handlereiser og for rekreasjon. Eksisterende planer for sykkelveger og sykkelruter på kommunale, fylkeskommunale og statlige veger gjennomgås med sikte på sammenheng og en helhetlig strategi for videre utvikling og kvalitetsforbedringer. Tilrettelegging for sykling i kombinasjon med kollektiv transport bør inngå i dette.

Innrapporterte gang- og sykkelveger fra Ringsaker, Løten, Stange og Hamar er grovt lagt inn på oversiktskartet for fylkesdelplanen. Det er planlagt etablert mange gang- og sykkelveger av betydning for det regionale nettet de nærmeste årene. Umiddelbart ser det ut til bare å være forbindelsen mellom Stange tettsted og Ådalsbruk som ikke er særlig godt tilrettelagt for, men her bør det være gode muligheter for å benytte svakt trafikkerte lokale veger som sykkelveger. Det samme bør kunne skje mellom Tangen og Stange tettsted.



Figur 23: Overordnet gang- og sykkelvegnett – eksisterende og planlagt

8.5 Parkering / parkeringspolitikk

Det undersøkes mulighetene for å utvikle en regional parkeringspolitikk; en samordnet styring av parkeringsmulighetene – og hvordan en slik politikk eventuelt kan utformes.

Parkeringspolitikk er et utfordrende tema. I en region der bilen spiller en viktig rolle i transportsystemet, har man lett for å ta det for gitt at det også skal tilrettelegges for parkering. Elementer i parkeringspolitikken utgjør derfor viktige virkemidler for å stimulere bilbruken. På den annen side kan det også være et sentralt virkemiddel for å begrense bilbruken eller bilbrukernes valg av målpunkt for en reise.

Parkeringspolitikken omfatter effektive virkemidler for å nå målsettinger innenfor politikkområder som transport, miljø og arealbruk, men kommunene har en stor utfordring fordi de parkeringsplassene som allerede er etablert, i hovedsak er privat eiet. Hvordan kan man i ettertid innføre restriksjoner vedrørende bruken eller pålegge eierne å avgiftsbelegge parkeringsplasser som er etablert etter pålegg fra kommunene?

Det er derfor bare for eksisterende parkering på gater og veier samt annen parkering på offentlig eiendom at kommunene raskt kan påvirke omfang (antall plasser) og hvordan disse plassene skal brukes.

Man står altså overfor to utfordringer:

- 1) Hva kan kommunene gjøre med eksisterende parkeringsplasser?
- 2) Hvordan skal man forholde seg til etablering av nye parkeringstilbud?

En avklaring av parkeringspolitikken i SMAT-regionen bør ta utgangspunkt i at de utfordringer (og muligheter) man står overfor i den bymessige delen av Hamar skiller seg vesentlig fra situasjonen i regionen for øvrig. Det er Hamar som må bli førende med en klar og restriktiv parkeringspolitikk, men også i de øvrige tettstedene i SMAT-regionen kan man føre en bevisst parkeringspolitikk. Det kan være lokale tilpasninger, men politikken (iltakene) må ses i en regional sammenheng.

Når det gjelder etablering av nye parkeringsplasser, kan kommunene i langt større grad enn hittil være restriktive. Til dels gjelder det antall plasser, men utenfor Hamar må det i større grad fokuseres på lokalisering, utforming, tilgjengelighet og ulike brukergruppers behov.

Uten at lovverket på dette området styrkes, er det klart at eierskapet til parkeringsplassene innebærer en betydelig utfordring. Det har vært vanlig at kommunene krever at det anlegges et minimum antall parkeringsplasser i forbindelse med godkjenningen av nye utbyggingsprosjekter. Normene som benyttes er ofte bygget på erfaring (basert på faktisk etterspørsel) framfor en bevisst politikk som tar sikte på å påvirke bilbruken i de ulike sammenhenger. Etter hvert som nye utbyggingsprosjekter reguleres og bygges ut med parkering, blir kommunenes muligheter til å styre parkeringen ved typiske målpunkter for bilreisene gradvis redusert. Ideelt sett ville det vært en fordel om kommunen kunne styrt bruken av alle parkeringsplasser som ikke var ren boligparkering. Da ville man hatt et godt utgangspunkt for en bevisst parkeringspolitikk.

Parkering i gjeldende SMAT-plan

Ett av temaene som tas opp i handlingsprogrammet er ”utvikling av en regional parkeringspolitikk”. Det pekes på at tiltaket er avhengig av at sentrale myndigheter bedrer hjemmelsgrunnlaget.

Retningslinjenes punkt 4.5 dreier seg om ”restriksjoner på bilbruken”. Der anbefales Hamar kommune å revidere sin parkeringsnorm. Med referanse til ABC-prinsippet anbefales det å redusere parkeringstilbudet i områder som er godt dekket med kollektivtransport.

I punkt 4.6 (Parkering ved kollektivtrafikkknutepunkter) anbefales det bedre tilrettelegging for innfartsparkering: *Det skal anlegges tilstrekkelig bil- og sykkelparkering ved skysstasjoner og andre tyngdepunkt for kollektivtrafikk for overgang til buss og bane (park-and-ride).*

Disse punktene synes foreløpig ikke å ha blitt fulgt opp. De er viktige i en helhetlig miljø-, areal- og transportpolitikk og bør derfor få prioritet i det videre arbeidet.

SMAT bygger på ABC-prinsippene. Dette innebærer en direkte henvisning til parkeringspolitikken, men dette uttrykkes ikke klart. ABC-prinsippet skal tjene som et aktivt styringsinstrument overfor lokalisering av næring og service. Kommunen kan påvirke utbyggingsmønsteret (lokaliseringspreferansene) ved å begrense antall parkeringsplasser som tillates i tilknytning til en etablering. Arbeidsplassintensive og besøksintensive virksomheter forutsettes lokalisert der det også er god tilgjengelighet uten bruk av bil (primært A-lokalisering). Derfor vil en begrensning på antall

parkeringsplasser stimulere næringslivet og offentlig virksomhet til å velge sentrale lokaliseringer.

Et hovedprinsipp i SMAT er at man ønsker fortetting i sentrale områder og mer effektiv utnyttelse av næringsarealene (retningslinje 3.2). Det er da nærliggende å peke på parkeringens arealbeslag også inne i by- og tettstedstrukturen. Overflateparkering beslaglegger betydelige arealer som kan vurderes gitt alternativ bruk.

I SMAT pekes det på at man bør harmonisere virkemiddelbruken (parkering) i regionen – planlegging, dimensjonering, avgiftssystem. Det heter at man er avhengig av et bedre hjemmelsgrunnlag fra sentralt hold. Det er foreløpig uklart hvilke endringer man kan forvente i tiden framover, men man bør være forberedt på at det vil bli lagt til rette for en mer restriktiv parkeringspolitikk.

I SMATs retningslinjer (1.2) heter det at utbygging som berører to eller flere kommuner skal avklares gjennom utarbeidelse av samlende kommunedelplan(er) slik planen for Stavsbergområdet er ett eksempel på. I en revidert plan bør det presiseres at dette også skal gjelde ”bruk av virkemidler” eller ”politikkavklaring om bruk av virkemidler”.

I en revidert SMAT bør parkeringspolitikken utdypes og presiseres innenfor de rammebetingelser som finnes i dag, men man skal også se på hva det vil innebære om rammebetingelsene endres.

Parkering i kommuneplanenes arealdeler

Hamar

Parkering tas ikke opp som eget tema i kommuneplanens arealdel (2005-2016). I forbindelse med omtalen av lokalisering av virksomheter (pkt 4.10) heter det at man skal vurdere konsekvenser vedrørende parkering. I omtalen av lokalisering av handel og service forutsettes det at det blir tatt hensyn til utbyggingens effekt på parkering. Det gis ikke konkrete føringer for hvordan man ønsker å behandle parkering.

Parkeringspolitikken for Hamar skal derimot tas opp i forbindelse med utarbeidelsen av en kommunedelplan for veg- og trafikk. Hamar formannskap godkjente i møte 2.09.2004 mandatet for kommuneutviklingskomiteens arbeid med en slik plan. Den skal bli ”et overordnet styringsdokument på kommunedelplannivå”. Det forutsettes at det bygges på en parkeringsutredning gjort av Civitas i 2002-2003 og ”vedtatte målsettinger for parkeringspolitikken”.

Det er utarbeidet et planprogram (3. mars 2005). Formannskapet ble orientert om status 24.05.2006. I planprogrammet heter det blant annet at planen skal være retningsgivende for valg av parkeringsløsninger. Det vises også til kommuneplanens samfunnspolitiske del som tar opp ønsker om innfartsparkering, parkeringshus (arealeffektivisering) og felles anlegg for parkering (sambruk?).

Andre hovedtemaer som planlegges tatt opp, er forholdet mellom privat og offentlig parkering, revidering av parkeringsvedtektene, lokalisering av langtidsparkering, mv. Tilrettelegging for varelevering i sentrumsområder forutsettes også tatt opp.

Planen er fortsatt under arbeid og bør nå ses i sammenheng med revisjonen av SMAT. Det gir et godt utgangspunkt for å avklare forholdet mellom parkering som arealbruk, parkering som del av transporten og parkering som virkemiddel på andre politikkområder.

Stange

Parkering er ikke diskutert i kommuneplanens arealdel.

Løten

Parkering framstår ikke som et eget tema i kommuneplanens arealdel. Det vises heller ikke til noen transportplan. Temaet må da eventuelt tas opp i forbindelse med enkeltsaker.

Ringsaker

I kommuneplanens arealdel gis det omfattende bestemmelser for en rekke delområder i kommunen. Både for Brumunddal og Moelv er parkering et tydelig tema. Blant annet uttrykkes det at arbeidsreiseparkering kan lokaliseres utenfor sentrum. Man ønsker også at parkering i kvartalene legges bak bygningene. Man vil utarbeide en detaljert trafikk- og parkeringsplan som fastsetter kort- og langtidsparkering. Man vil stille krav om skjerming av parkering med beplantning.

Parkering i revidert SMAT

Inntrykket fra de fire gjeldende kommuneplanene er at parkering ikke tas opp som et tema innenfor arealbruk, selv om parkering i seg selv innebærer betydelige arealbeslag.

I utgangspunktet er parkeringspolitikken et virkemiddel innenfor ABC-prinsippet, dvs parkering kan brukes som en føring for lokalisering av virksomheter. Dette betyr at alle kommunene må samarbeide om oppfølgingen av arealbruken og parkeringspolitikken som fastsettes i SMAT.

Parkeringspolitikken bidrar til å styre lokaliseringen av viktige mål for folks lokale og regionale reiser. Den skal blant annet tjene som et virkemiddel som bidrar til at andre transportmåter enn bilen kan få en styrket posisjon. Man må da ta utgangspunkt i at det å benytte relativt store arealer sentralt i byer og tettsteder til parkering, er en lite ønsket arealbruk. Hvis man derfor ønsker å begrense en slik arealbruk, må en regional transport- og parkeringspolitikk bidra til at sentrum (eller arealer i den tette bebyggelsen) fortsatt blir attraktive for næringslivet (arbeidsplasser og detaljhandel). Da må det være et samspill mellom parkeringspolitikken og tilretteleggingen for andre transportformer enn bilen.

I planprogrammet for revisjonen av SMAT heter det at mulighetene for å utvikle en regional parkeringspolitikk skal undersøkes. Det er nettopp det at SMAT er et regionalt styringsverktøy som gjør at det er realistisk med en restriktiv parkeringspolitikk. Selv om man beslutter å begrense og prise parkeringen i Hamar, tilsier en forpliktende regional plan at de andre kommunene ikke skal kunne undergrave dette med utstrakt tilrettelegging for bilbruk.

Den nye PBL (Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) - Kapittel 9 Interkommunalt samarbeid) synes å gi hjemmel for at statlig eller regional planmyndighet kan anmode kommuner om å innlede samarbeid. Hvis det anses nødvendig, kan departementet pålegge kommunene å inngå et slikt samarbeid. Det synes naturlig at man utarbeider en regional parkeringsplan for SMAT-regionen som en oppfølging av revisjonsarbeidet.

En rekke temaer (virkemidler) som gjelder parkering kan tas opp av den enkelte kommune på selvstendig grunnlag, men tiltakene må likevel være i samsvar med en overordnet regional politikk. I dette tilfellet er utgangspunktet at parkeringspolitikken skal bidra til at alternativene til bilbruk blir styrket og at sentrale arealer kan få en bedre utnyttelse. Trolig kan dette bare skje ved at den regionale parkeringspolitikken bygger opp under hva som er realistisk å få til i Hamar.

Et tilpasset prinsipp for innfartsparkering

Innfartsparkering er tatt opp i retningslinjene i gjeldende SMAT (4.6). Det er ikke dokumentert at dette punktet er fulgt opp med tiltak av betydning.

Tilrettelegging for innfartsparkering anses vanligvis å være positivt fordi det bare innebærer et tilbud om et alternativ til bilkøer og parkeringsproblemer i sentrale byområder. Tiltaket er viktig også fordi det styrker grunnlaget for bedret kollektivtrafikk.

Den bymessige bebyggelsen i SMAT-regionen (Hamar og de største tettstedene) har ikke et befolkningsgrunnlag som rettferdiggjør høyfrekvent kollektivtransport som alternativ til bilbruk. Derfor kan man ikke regne med at det blir forstått om man anlegger store parkeringsplasser i god avstand fra Hamar for at folk skal kunne benytte buss derfra og inn til byen.

Det tilpassete prinsippet innebærer at man godtar at bilen benyttes til man er kommet nær sentrum, men at det så forutsettes at bilen etterlates på nye eller utvidete parkeringsplasser i tettbebyggelsens ytterkant. Dette prinsippet tilsvare det som er foreslått for Moelv og Brumunddal, der det blir relativt korte gangavstander. For andre tettsteder som inngår i SMAT, kan man følge de samme prinsippene. En slik form for innfartsparkering forutsetter fortsatt at det innføres begrensinger på det parkeringstilbudet som finnes mer sentralt i byen.

For Hamars vedkommende kan avstanden fra tettbebyggelsens ytterkant til bykjernen innebære en utfordring for noen. Parkeringsplassenes lokalisering bør derfor ses i sammenheng med mulige traseer for de lokale kollektivrutene og med godt tilrettelagte gang- og sykkelveiforbindelser.

Det bør også vurderes tilrettelagt for trygg sykkelparkering ved disse parkeringsplassene slik at de som ønsker det kan disponere plass til en sykkel for videre transport. Det kan vurderes i sammenheng med mulighetene for å etablere en bysykkelordning som kan omfatte hele tettbebyggelsen i Hamar by.

Innfartsparkering rettes ofte spesielt mot arbeidsreiser, men kan også være et tilbud knyttet til andre reiseformål som handlereiser eller fritidsreiser. I SMAT-regionen og da spesielt i Hamar by, er det etablert så mye parkering i sentrale deler at det i utgangspunktet ikke er realistisk å regne med at slike tilbud vil bli brukt til korttidsparkering før det er gjennomført en begrensning av antall tilgjengelige plasser mer sentralt i byen.

Det er ovenfor skissert en tilpasset form for innfartsparkering, men man bør også legge til rette for begrenset utbygging av innfartsparkeringsplasser i mer tradisjonell forstand. Dette kan gjøres ved holdeplasser langs hovedveier med bussruter slik at de som ønsker det i hvert fall har muligheten til å sette fra seg bilen. En slik tilrettelegging kan trolig skje uten vesentlige kostnader. Disse parkeringsplassene kan også fungere som møteplass for folk som ønsker å kameratkjøre videre. Selv om tilbudet ikke kan ventes å få mye bruk i oppstarten, må det ses i sammenheng med at det etter hvert kan bli vanskeligere å finne (gratis) parkering inne i eller nær Hamar by.

Selv om innfartsparkering i SMAT-regionen i en tidlig fase kan få liten betydning når det gjelder å begrense bilbruken (antall kjøretøykilometre), kan man likevel få redusert trafikken inne i byen Hamar og i de andre tettstedene som flytter mer av parkeringstilbudet ut av kjernen.

De som benytter bil til jernbanestasjoner (og bussterminaler) i SMAT-regionen for å pendle kollektivt til arbeid i andre regioner, byr på en spesiell utfordring. I slike tilfeller snakker vi om *tilbringertransport* (og tilbringerparkering) selv om det har samme karakter som innfartsparkering, men målpunktet for reisen ligger utenfor regionen. Lokaliseringen av slik parkering innebærer en utfordring i seg selv fordi alle aktuelle jernbanestasjoner ligger i tettstedene. Derfor må også tilbringertransport med buss fra parkering i ytterkant av tettstedene vurderes, eller det spesielle parkeringstilbudet må reguleres spesielt strengt.

Parkeringsplasser bør ikke være gratis for brukeren

Det bør ikke være en kommunal oppgave å subsidiere innbyggernes bilbruk ved å stille gratis parkering til rådighet. Arbeidsgiverne trenger heller ikke å subsidiere sine ansattes arbeidsreiser når de benytter bil. Ofte dekker også aktører innen detaljhandelen reisekostnader for de kundene som benytter bil. Kommunene bør derfor arbeide for et prinsipp om at ingen arbeidsplass- eller besøksparkering skal være gratis for brukerne.

Hvis man får aksept for et prinsipp om at all parkering koster, kan man over tid øke satsene etter som kollektivtilbudet og sykkelveiene bedres, og derved stimulere flere til å vurdere alternativene til bilbruken.

Utformingsprinsipper

Parkeringsplasser krever betydelige arealer. Det gjelder også i sentrale deler av i byer og tettsteder. Derfor kan man i byggesaker stille krav om at plassene legges under bakken eller i parkeringsanlegg over flere plan. Bestemmelser om parkering (antall plasser, utforming, lokalisering – flere plan, underjordisk, tak, mv) har stor betydning for utnyttelsen av næringsarealene.

Krav til utformingen av parkeringsanleggene kan medføre at den enkelte plass blir så dyr at utbygger vil ønske å redusere antallet som anlegges.

I sentrumsområder vil det i tillegg være en fordel at parkeringsanlegg betjener flere formål og eiendommer. Mulighet for sambruk av de plassene som etableres, bør alltid ligge til grunn for planleggingen.

Parkeringsnormer

Parkeringsnormene dreier seg både om å tilrettelegge for bilhold (parkering ved boligen) og å påvirke bilbruken (parkering andre steder).

I tilknytning til utbygging av boliger er det ønskelig at man passer på å avsette plass eller gi retningslinjer for utbygging av parkering slik at det blir et tilstrekkelig antall plasser (minimumsnormer). Av flere grunner bør det også forutsettes at det ikke skal tilrettelegges for boligparkering på gategrunn.

Boligparkeringsnormer må også ta høyde for at det skal innpasses plass for sykkel, motorsykkel, mv og at folk i stadig større grad eier større kjøretøyer (bobiler, campingvogner) og tilhengere av ulike typer.

Det er kommunene som har ansvaret for å utforme en parkeringspolitikk som også er et virkemiddel for å påvirke bilbruken i kommunen. Det kan skje gjennom en bevisst styring av tilbudet i form av antall plasser, lokaliseringen av plassene og bruken av de plassene som finnes. Kommunene må derfor vedta maksimalnormer og begrensning av tilbudet ved andre reguleringsformål enn bolig.

Normene bør ta hensyn til mulighetene for sambruk med sikte på å redusere det samlede parkeringstilbudet og få bedre utnyttelse av de plassene som finnes eller retableres. Også boligparkering kan inngå i vurderingen av muligheter for sambruk.

Sykkelparkering

I gjeldende SMAT-plan heter det bare at ”Det skal etableres sykkelparkering i by – og tettstedssentra” (Retningslinjene 4.2.2).

Fordi sykling er billig, sunt og miljøvennlig og for mange transportrelasjoner en rask transportmåte, er det viktig å legge til rette for parkering av sykler ved alle relevante reisemål. Sykkelen brukes både lokalt (handling, skole, fritid, mv) og til noe lengre transporter, og da ikke minst arbeidsreiser.

Det må tydeliggjøres at etterspørselen skal dekkes i alle sammenhenger. Alle kommunene bør stille minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser ved ulike utbyggingsformål.

Det må også vurderes hvilke krav man skal stille til standarden på tilbudet. Dette kan gjelde sikkerhet, overdekking, estetikk, mv.

I alle tettstedene bør kommunene vurdere hvordan man kan legge bedre til rette for sykkelparkering ved å opprette flere plasser. Kommunen kan oppfordre private gårdeiere og næringsdrivende til å innpasse sykkelparkering og eventuelt erstatte et antall bilparkeringsplasser med sykkelstativ. Kommunene kan gå foran med gode eksempler for egne eiendommer.

Langs traseene for de lokale og regionale bussrutene må det legges til rette for trygg sykkelparkering ved alle holdeplasser fordi tilbringertransport med sykkel må forventes å få økt omfang. Dette vil ikke medføre store utgifter. I en del lokaliseringer kan dette være et viktigere tiltak enn det er å opparbeide bilparkeringsplasser disse stedene. Også i forbindelse med sentrumsnær innfartsparkering bør det etableres sykkelparkering, men da for videre transport mot sentrum.

Boligsoneparkering og soneparkeringsforbud

Det bør innføres avgiftsparkering i sentrumsområdene og på all parkering på gategrunn. Hvis man samtidig reduserer antall plasser som tilbys, må man regne med at en del av parkeringsetterspørselen flyttes til omkringliggende boligområder. I slike områder kan man opprette boligsoneparkering der plassene på gategrunn forbeholdes bosatte i nærmere definerte områder.

Når også slike ordninger avgiftsbelegges vil flere beboere benytte seg av parkeringsmuligheter utenfor gategrunn med de fordeler det medfører. Rundt skoler og andre steder man av ulike grunner ikke ønsker "fremmedparkering" kan det opprettes soner med parkeringsforbud (soneparkering).

Bevegelseshemmede

Det må være et krav at det finnes plasser for bevegelseshemmede ved alle målpunkter (næring, service, fritidstilbud, mv.). Dette kan slås fast i SMAT.

Styring av hvor tyngre kjøretøyer parkeres

Av hensyn til bomiljøet, sikkerhet ved skoler, fritidsaktiviteter, mv kan man innføre lokale parkeringsrestriksjoner for tyngre kjøretøyer. Dette forutsetter at man i stedet tilrettelegger for slik parkering på steder der det kan aksepteres. Dette kan eventuelt ses i sammenheng med langtransportsjåførers behov for hviletid og serviceanlegg.

Er det grunnlag for spesielle tiltak i Hamar by?

Hamar byområde er i en særstilling i regionen når det gjelder mulighet for en restriktiv parkeringspolitikk. Byen er etter hvert blitt så stor at det ikke lenger bør være aktuelt å føre en politikk der man søker å tilfredsstillere etterspørselen etter parkering for ulike formål. I gjeldende fylkesdelplan (SMAT) står det at Hamar kommune bør revidere parkeringsnormene med sikte på å endre trafikantenes transportmiddelvalg. Dette må ses som et prioritert tiltak i oppfølgingen av SMAT. Arbeidet med en slik revisjon er igangsatt og bør raskt kunne videreføres.

Parkeringspolitikken for Hamar sentrum må praktiseres i samspill med andre tiltak knyttet til lokaliseringspolitikken (boliger, arbeidsplasser, detaljhandel, mv) og de miljøbaserte tiltakene innenfor transportpolitikken i regionen. Parkeringspolitikken kan bygge opp under disse tiltakene og bidra til en positiv utvikling i regionen.

Selv om det er gode forutsetninger for en restriktiv parkeringspolitikk i Hamar sentrum, må man ikke glemme at resten av Hamar kommune har mye til felles med de tre andre kommunene når det gjelder utbyggingsmønster og tilgjengelighet til sentrum. For store deler av Hamar kommune må man gå ut fra at øvrige deler av den regionale parkeringspolitikken vil gjelde. På den annen side er også den regionale parkerings- og

arealbrukspolitikken en forutsetning for at det skal være mulig å føre en restriktiv, miljøvennlig parkeringspolitikk spesielt tilpasset situasjonen i byen Hamar.

Eksisterende arbeidsreiseparkering omfatter parkeringsplasser som i stor grad er gratis for brukerne, men er opparbeidet av utbyggere og arbeidsgivere. Det gjelder også offentlige virksomheter. Dette er et arealkrevende tilbud som gradvis kan reduseres ved at antallet plasser inndras (i første omgang offentlig eide plasser). En del plasser kan omgjøres til korttidsparkering, varelevering, bevegelseshemmede, mv. De frigjorte arealene kan også disponeres til andre formål. Her må offentlige myndigheter (kommune, fylkeskommune, stat) gå foran med gode eksempler for sine arbeidsplasslokaliseringer.

I forbindelse med reguleringen av Hamar stadion og Fuglsethmyra antydes det mulighet for opp til 3000 (private?) parkeringsplasser. Dette er et betydelig antall plasser som antas å skulle dekke bolig, næring og handel. Et slikt tilbud gir muligheter for sambruk, men må også ses i sammenheng med parkeringstilbudet i Hamar sentrum. Det tilbudet er samlet sett på ca 4700 plasser (2200 kommunale og 2500 private). Sett i sammenheng kan dette bety at man får en svært god parkeringsdekning i forhold til antall bosatte og arbeidsplasser i Hamar. Samtidig betyr det at en vesentlig større andel av det samlede parkeringstilbudet vil være i privat eie.

Bruken av de parkeringsplassene som allerede finnes i sentrum må ses i sammenheng med utbyggingen ved Hamar stadion. Eller synes det som kommunens styringsmulighet vil bli sterkt redusert i fremtiden. Det kan for eksempel legges inn bestemmelser om hvor stor andel av de nye plassene som tillattes benyttet (utleid) til langtidsparkering. Det bør vurderes hvordan dette nye parkeringstilbudet også skal kunne være et tilbud til øvrige deler av Hamar sentrum. Kan det for eksempel erstatte en del av dagens gateparkering? Eller betyr et så stort, nytt parkeringstilbud at det blir vanskelig å føre en restriktiv parkeringspolitikk for resten av byen?

Hamar bør vurdere å beholde muligheten til frikjøp med sikte på at det på lang sikt gir grunnlag for offentlig kontroll over en større andel av parkeringstilbudet. I stedet for mange, mindre parkeringsanlegg kan man samle parkeringen i større anlegg som også bedrer muligheten for sambruk og fleksibilitet. Den foreslåtte satsen på kr 80.000 per plass antas ikke å dekke de faktiske kostnader for å bygge nye parkeringsanlegg. Kommunen vil derfor måtte skyte inn betydelige beløp for å få anlagt nye parkeringstilbud i anlegg utenfor gategrunn.

Nye nasjonale føringer og virkemidler?

De foregående tiltakene er basert på gjeldende regelverk. I mange sammenhenger har det blitt tatt opp at det er behov for endringer i lovverket for å styrke parkering som virkemiddel. De store bykommunene og ulike nasjonale myndigheter har pekt på dette. Hvis det i tiden fremover kommer slike lovendringer som vil styrke arbeidet med en regional parkeringspolitikk, har de fire samarbeidende kommunene i SMAT muligheten til å forberede seg på å bli foregangskommuner på dette politikkområdet. Hamar kommunes parkeringspolitikk vil uansett bli sentral i forbindelse med en slik satsning.

I dag er det i hovedsak arbeidsgiverne som stiller langtidsparkering tilrådighet for sine ansatte. Nasjonale myndigheter har i ulike sammenhenger varslet at man vil påvirke dette og styrke parkering som virkemiddel. I gjeldende nasjonal transportplan står det at Regjeringen vil utforme rammebetingelser som vil gi kommunene et best mulig virkemiddel. Man anbefaler at kommune bruker maksimumsnormer. Tidligere har man varslet at man vil vurdere mulighet for avgifter på private parkeringsplasser. I Klimameldingen varsles det at man vil gjennomgå skatte- og avgiftssystemet på transportsektoren med sikte på å foreta endringer for å fremme miljøvennlig atferd.

Det er i ulike sammenhenger pekt på at fordelene av gratis parkering på arbeidsplassen i henhold til skattelovgivningen, skal skattlegges. Praktiske forhold (som verdsetting av

dette godet) har gjort at det ikke har blitt fulgt opp i praksis. TØI har foreslått at det kan benyttes en sjablongverdi (for eksempel tilsvarende prisen på et regionalt månedskort) (Nossum og Hanssen 2008). I forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 påpekes det igjen at endringer i skattereglene må utredes.

Det er også andre tilnærminger som myndighetene kan forventes å utrede i denne sammenhengen. Blant annet kan parkeringsplasser skattlegges direkte som en form for eiendomsskatt. Også en form for tilknytningsavgift (avkjørselsavgift) basert på antall parkeringsplasser kan vurderes. I begge disse tilfellene vil det være eierne av parkeringsplassene som pålegges skatt/avgift. Hvis ikke eierne velger å dekke dette selv, kan det føre til at kostnaden overføres til brukerne. Alternativt kan eier ønske å redusere antallet plasser for å begrense sine kostnader knyttet til parkering.

Ved flere anledninger har også muligheten for å benytte et virkemiddel som ”tvungent frikjøp” blitt tatt opp. Dette ville i så fall gitt kommunen en mulighet til over tid å få en bedre kontroll på parkeringstilbudet og få fastsatt et frikjøpsbeløp som gir full kostnadsdekning. Foreløpig finnes det ikke hjemmel til en slik ordning. En tvungen frikjøpsordning forutsetter at man også fastsetter en minimumsnorm for antall plasser til ulike formål. Maksimumsnormen kan fortsatt gjelde.

8.6 Lokal flyplass

Hamar flyplass skal bebygges med i hovedsak boliger. Behovet for lokal flyplass, herunder helikopterflyplass for syketransport, utredes ikke.

9 Grønnstruktur

Det redegjøres for hvordan større sammenhengende grønnstrukturer kan bevares og utvikles både innenfor og utenfor tettstedsområdene, og på den måten synliggjøre verdien av det tettstedsnære kulturlandskapet.

Hensikten med dette kapittelet er å diskutere om det er behov for å gjøre endringer i målsettinger og retningslinjer i fylkesdelplan SMAT med tanke på grønnstruktur.

I Fylkesdelplan for SMAT, Vedlegg 1 *Mål*, er målsettinger for grønnstruktur samlet under overskriften "Miljøhensyn":

2.2.1 Sammenhengende landbruksområder i de beste klimasonene og med den beste jordkvaliteten skal i størst mulig grad vernes mot nedbygging og oppdeling. Der det er mulig, skal videre tettstedsutbygging styres mot de minst verdifulle arealene.

2.2.2 Områder med sterke kulturverninteresser (kulturlandskap, kulturmiljø, kulturminner) skal i størst mulig grad unngås som utbyggingsområder. Ved utbygging bør eventuelle kulturminner integreres i utbyggingsområdene.

2.2.3 Områder av stor verdi for friluftslivet skal i størst mulig grad sikres mot nedbygging, inngrep og støy. Det legges særlig vekt på å sikre nærfriluftsområder og sammenhengende grønnstruktur mellom bebygde områder og friluftsområdene.

2.2.4 Grønnstrukturen i tettstedene skal videreutvikles og sikres attraktiv adkomst og tilgjengelighet for myke trafikanter.

2.2.5 Viktige områder for biologisk mangfold skal i størst mulig grad vernes mot utbygging.

Vi ser at det er satt mål forbundet med bevaring av: god landbruksjord; kulturminneinteresser; områder for friluftsliv; og biologisk mangfold. Dette er målsettinger som også forutsetter eller begrunner at grøntområder ikke bygges ned. Strengt tatt er det kun punkt 2.2.3 og 2.2.4 som dreier seg om grøntområdene som struktur.

I SMAT-planens retningslinjer er det også lagt vekt på utvikling av grønnstruktur, hovedsakelig under overskriften 2 Miljø.

2.1 By- og tettstedenes hovedgrønnstruktur,

2.1.1 I by- og tettstedsstrukturen skal det inngå en hovedgrønnstruktur som bindes sammen med et nett av gang- og sykkelveger, turveger og mindre grøntareal. Hovedgrønnstrukturen defineres som bymarkaområder inntil bebyggelsen, store rekreasjonsområder (natur-, friluft- og friområder) i bebyggelsen og forbindelseskorrider mellom grøntområdene. I Hamar vil eksempelvis Furuberget, Åkersvika, Ankerskogen, Klukhagan, og Mjøsstranda inngå i en slik hovedgrønnstruktur.

Følgende veiledende normer bør legges til grunn for planlegging og utbygging (hovedsakelig nye områder):

- 500 meter som største avstand mellom bolig og rekreasjonsområder/ grøntkorridorer.

- 20 dekar som minste størrelse på et rekreasjonsområde som inngår i hovedgrønnstrukturen

2.2 Boligens uteoppholdsarealer

Dette mener vi å ha diskutert under overskriften ”Estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting”, og vi berører temaet bare sporadisk her. Det kan nevnes at det i retningslinjenes punkt 6.1.4 stilles krav til 40 % grøntandel ved boligbygging på Hamar flyplass.

2.3 Mjøsstranda

2.3.1 Arbeider og tiltak nevnt i pbl §§ 81, 84, 86a, 86b og 93 samt fradeling til slike formål skal ikke tillates før området inngår i reguleringsplan eller kommunedelplan.

2.3.2 Ved tiltak i strandsona skal biologisk mangfold sikres i størst mulig grad og viktige kulturlandskapsverdier sikres.

2.3.3 Strandområdet skal gjøres tilgjengelig for allmennheten. Det skal på egnede steder planlegges for rekreasjonsområder og for en sammenhengende tursti.

3.1 Effektiv by- og tettstedsstruktur

3.1.1 Ved kommuneplanlegging og gjennom reguleringsarbeid skal det trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og landbruks-, natur- og friluftsområder. Disse grensene, som er nedfelt i fylkesdelplanen, skal vises i kommuneplanens arealdel i de aktuelle kommuner.

Hva har skjedd i planperioden?

I følge Fylkesdelplan SMAT – statusrapport – mars 2007, er hovedstruktur for grønnstruktur lagt inn, mer eller mindre fullstendig, i alle kommuneplanene. Det er i liten grad ført regnskap med bortfall av grønne arealer i by- og tettstedsnære strøk i planperioden. Vi kan legge til, etter å ha forsøkt å skaffe tall, at det heller ikke er ført regnskap for bortfall av slike områder utenfor tettbygde strøk (utenom for landbruksområder).

Vi så i kapittelet om hvilke estetiske og andre kvalitetskrav som kreves ved utbygging (kapittel 6) at alle kommunene unntatt én stiller klare krav til *uteoppholdsarealer*, *bevaring av kulturminner* og *minimering av nedbygging av det grønne* i sine kommuneplaner.

I statusrapporten pekes det på gode eksempler på hvordan man har lagt inn krav til grønnandel i kommunedelplaner, at man har opparbeidet turstier langs Mjøsa og at Stange har utarbeidet et eget ”Notat om grønnstruktur i området Ottestad og Stangebyen”⁴⁵ (datert 10.10.04). Hamar, Stange og Løten har gjort kartlegginger av verdifulle naturtyper etter at SMAT ble vedtatt.

Statusrapporten diskuterer Mjøsstranda, og påpeker at situasjonen er forskjellig kommunene i mellom. Det er utarbeidet retningslinjer for planlegging og tiltak i Mjøsas strandområder (samarbeid mellom alle kommunene, fylkeskommunene og fylkesmennene rundt Mjøsa).

⁴⁵ [http://www.stange.kommune.no/getfile.php/Filer/Groennstruktur Stangebyen Ottestad-standard 1.pdf](http://www.stange.kommune.no/getfile.php/Filer/Groennstruktur%20Stangebyen%20Ottestad-standard%201.pdf)

I statusrapporten pekes det i liten grad på hva som er de sentrale problemstillingene og problemområdene knyttet til bevaring og videreutvikling av en sammenhengende grønnstruktur i dette området/de områdene som inngår i SMAT.

I kapittelet om boligbygging (kapittel 5) satte vi opp en tabell (tabell 11) som viste at totalt 18 % av boligene (589 boliger) som er bygget i de fire kommunene i planperioden er bygget utenfor SMAT-områdene. Deler av denne utbyggingen har skjedd som spredt utbygging i LNF-områder.

Tabell 22: Fordeling av nye boliger på områder utenfor SMAT/innenfor SMAT.⁴⁶

Bygd 1998 - 2006	Antall utenfor SMAT		Antall i SMAT	
	Antall	Andel av bygd	Antall	Andel av bygd
Hamar (stortettsted)	87	6	1440	94
Ringsaker	331	33	679	67
Løten	22	7	294	93
Stange	149	34	287	66
Totalt	589	18	2700	82

I statusrapporten er det også satt opp en oversikt over nedbygging av dyrka mark (altså ikke andre grønnområder) i perioden. I tabellen under har vi oppsummert tall for arealer som er tatt i bruk til bolig, næring, gang- og sykkelveg og offentlig formål/annet.

Tabell 23: Forbruk av dyrka mark i planperioden (i dekar)⁴⁷.

	Arealer tatt i bruk (bebygget etc.) innenfor SMAT	Arealer tatt inn i og omdisponert gjennom planer innenfor SMAT (ikke tatt i bruk)	Arealer utenfor SMAT som er tatt i bruk eller omdisponert	Totalt per kommune
Hamar	140 + 35	110	0	250 + 35
Løten	46	142	0	188
Stange	86	70	70	226
Ringsaker	202	14 + 200	168	384 + 200
Totalt	474 + 35	336 + 200	238	1048 + 235

Totalt 1283 dekar dyrka mark er enten bygget ned eller tatt inn i og omdisponert gjennom planer i SMAT eller tatt i bruk/omdisponert utenfor SMAT. Naturområder (inkludert skog med mer) og andre grønnområder er som sagt ikke inkludert i disse tallene.

For oss viser dette at det pågår en nedbygging av grønnområder, både innenfor og utenfor SMAT-områdene, som kommunene må ta hånd om dersom målsettingene i SMAT-planen (og i kommuneplanene) skal oppfylles.

⁴⁶ Tall i tabell fra Statusrapport mars 2007 (s 27).

⁴⁷ Tabellen er i utgangspunktet basert på tall fra statusrapporten. I tillegg har vi fått innspill fra Lindstad i Hamar kommune om arealer som er blitt uteglemt i statusrapporten. Disse tallene har vi satt inn som + X.

I vår gjennomgang av kommuneplaner, bestemmelser og retningslinjer har vi funnet at kommunene (unntatt Løten) diskuterer vern av overordnet grønnstruktur, viktige forbindelser mellom disse, bevaring og utvikling av grønnstruktur i tettbygde områder med mer. I arealplanen til Hamar sies det blant annet at:

I alle plan- og utbyggingsprosesser skal det legges vekt på å bevare naturpregede områder på en slik måte at hensynet til biologisk mangfold, lek og rekreasjon ivaretas. Kommunens kartlegging av vilt, naturtyper og biologisk mangfold skal ivaretas i planleggingen

Vi ser for øvrig at både Stange og Ringsaker åpner for spredt utbygging i LNF-områder. Det ser ut til at det kun er Hamar som konsekvent har kartfestede grenser mellom utbyggingsområder og LNF-områder i kommuneplanene.

Hvordan sikre grønnstruktur i og utenfor tettbebyggelsen?

Som del av prosessen da Fylkesdelplan for SMAT ble utarbeidet og vedtatt, ble det laget en rapport som diskuterer behov for og nytte av grønnstruktur generelt, som analyserte tilstanden i SMAT-området og som redegjorde for utfordringer i SMAT-området på kommunalt og regionalt nivå (Dragland 1999). Denne ser (for oss) ut til å være grundig og dekkende, selv om den har mer fokus på rekreasjon og biomangfold enn på landbruk og kulturverdier. Vi har sett at flere av kommunene har brukt dette arbeidet i sitt kommuneplanarbeid. Dette arbeidet burde oppdateres og publiseres på nytt, eller i det minste trykkes opp på nytt eller gjøre tilgjengelig elektronisk, slik at det fortsatt kan brukes i planarbeid på kommunalt og regionalt nivå.

Dragland klassifiserer kommunenes utfordringer under følgende overskrifter: Grønnstrukturoversvåking; Kommunale normer for grønnstruktur; Planlegging og forvaltning av by- og tettstedsnære markaoråder; Opprusting av grøntområder; og Bøte på brutte sammenhenger i og omkring tettstedet (her er det foreslått konkrete, stedfestede tiltak). Flere av disse utfordringene har blitt fulgt opp i senere kommuneplaner.

Utfordringer som nevnes for SMAT/på regionalt nivå er organisert under overskriftene: Grønnstrukturoversvåking; Forvaltning av "markaoråder"; Normer; og Medvirkning.

Dragland mener at det bør utarbeides en strategi for overvåking av nedbygging av overordnet grønnstruktur i regionen. Om bevaring og utvikling av grønnstrukturen er en viktig målsetting, bør man registrere eksisterende verdier og utviklingsbehov, og overvåke utviklingen. Her bør det regionale nivået kunne ta et grep for å etablere et system og sørge for at det blir fulgt opp. Draglands anbefalinger om innføring av normer for størrelse på friarealer og for maksimal avstand mellom nye boliger og nærturterreng er fulgt opp i SMAT-planen.

Miljøverndepartementets Miljøbyprogram, som omfattet fem bykommuner, hadde grønnstruktur som ett av flere tema. De oppsummerte anbefalingene fra Miljøbyprogrammet⁴⁸ på dette temaet som følger:

1. Overordnet grønnstruktur bør defineres og danne grunnlag for videre utbyggingsmønster
2. Det bør legges vekt på å reetablere og sikre grønne forbindelseslinjer mellom strandsonen, kulturlandskapet og markaorådene
3. Arbeidet med å sikre grønnstrukturen gjennom bindende planer og erverv bør styrkes

⁴⁸ <http://www.regjeringen.no/upload/kilde/md/bro/2001/0007/ddd/pdfv/123910-brosjhovedplaknor.pdf>

4. Arbeidet med grønne plakater og grønnstrukturplaner bør styrkes
5. Det bør opprettes et fagforum for grønnstruktur som bl.a. bidrar til erfaringsutveksling mellom kommuner og forvaltningsnivåer
6. Det bør igangsettes et arbeid som gir svar på hvordan plan- og bygningsloven kan bli mer egnet for å ta vare på viktige grønnstrukturverdier
7. Normer for grønnstruktur og arbeidet med utvikling av miljøindikatorer bør fortsette
8. Grønnstrukturen er et aktivum som kan bidra til å forebygge helseskader. Det bør derfor etableres et nærmere samarbeid mellom miljø- og helsemyndighetene

Blant annet som en oppfølging av punkt fire over, har Direktoratet for naturforvaltning utarbeidet veilederen ”Grønn by – arealplanlegging og grønnstruktur”⁴⁹, hvor kapittel 2 er viet grønne plakater (hva de representerer, og hvordan lage dem).

Grønn plakat skal være en varselplakat for grønnstrukturen, og kan være et viktig planverktøy. Formålet er å synliggjøre verdiene og funksjonene til grønnstrukturen (verdifull produksjonsjord, viktige landskapsdrag, kulturminner/kulturlandskap, viktige turveier, rekreasjonsområder, viktige/sårbare biotoper, oppholdsarealer for rødlistearter ...), slik at disse skal bli tatt hensyn til i planleggingen. Grønne plakater er en oppsummering og avveining av de prioriteringer som blir gjort, og det er en måte å systematisere kunnskap om grønnstrukturen på. Ofte viser også grønne plakater manglende lenker, områder som kan videreutvikles som grønnområder, planlagte tiltak for å styrke grønnstrukturen, områder som krever sterkere vern etc. Man kan selvsagt velge detaljeringsnivå, og man kan velge hva som legges inn i plakaten.

Utarbeiding av grønne plakater, overordnet for hele SMAT-området og for hver kommune, kan være et svar på problemstillingene rundt bevaring og utvikling av grønnstrukturen i regionen, i og utenfor SMAT-områdene.

Anbefalinger til revisjon av SMAT-planen, for bevaring og videreutvikling av grønnstrukturen

Selv om alle kommunene ser ut til å ha klare intensjoner om å bevare og videreutvikle grønnstrukturen, både i og utenfor SMAT-områdene, pågår det tilsynelatende en nedbygging av slike områder. I hvilken grad dette skjer, finnes det ikke klare svar på, siden det ikke føres systematisk oversikt over nedbygging av grønnområder.

Om bevaring og videreutvikling av grønnstrukturen er en viktig målsetting, bør slik registrering eller overvåking settes i gang. Dette bør sannsynligvis organiseres og følges opp av fylkeskommunen. For å sikre at dette blir gjennomført og fulgt opp, bør man vurdere å inkludere et punkt om dette i Fylkesdelplan for SMAT.

Mange verdier og funksjoner overlapper hverandre i grønnstrukturen, og det er press på grønnstrukturen. For å sikre at man er bevisst viktige verdier og funksjoner i grønnstrukturen ved planlegging og utbygging, bør man lage grønn plakat på strategisk nivå for regionen. Det betyr at det gjøres vurderinger på oversiktsnivå, og at det er de strategisk viktigste verdiene og funksjonene som registreres og diskuteres; som viktige overordnede landskapstrekk, områder med den mest verdifulle dyrkningsjorda, viktige rekreasjonsområder og sårbare forbindelser mellom grøntområder. SMAT-planen kan

⁴⁹ <http://www.dirnat.no/content.ap?thisId=1009604>

kreve at alle utbyggingstiltak vurderes i forhold til denne overordnede grønne plakaten (dette kan legges inn som eget delpunkt under punkt 2 i retningslinjene).

Man kan også vurdere om Fylkesdelplanen for SMAT skal ha et punkt som sier at kommunene skal lage grønne plakater (noen har noe som likner, for eksempel Stange for Ottestad og Stangebyen) på overordnet eller mer detaljert nivå. Et slikt krav kunne eventuelt legges inn i det samme delpunktet.

En anbefaling til kommunene, som kan vurderes innarbeidet i SMAT, er at de regulerer viktige grønnområder i tettstedsområdene til friområder, slik at disse sikres mot fremtidig utvikling. Vi ser også at det ligger store potensialer i utvikling av områdene langs elvene som går gjennom mange av tettstedene, men dette anser vi som oppgaver og beslutninger som gjøres på kommunalt nivå.

Kort oppsummert anbefaler vi at følgende innarbeides i Fylkesdelplanen for SMAT:

I målsettinger:

- Det bør vurderes om målsettingen om å bevare og videreutvikle grønnstrukturen (i seg selv) i SMAT-området skal tydeliggjøres bedre

I retningslinjer

- Fylkeskommunen utarbeider, i samarbeid med kommunene, et opplegg for registrering av nedbygging av grønnområder i og utenfor SMAT-områdene
- Det utarbeides en strategisk Grønn plakat på overordnet nivå for regionen (Fylkeskommunen er hovedansvarlig), og man skal vurdere alle planer og utbyggingstiltak i forhold til denne

Og eventuelt:

- Alle kommunene skal utarbeide Grønn plakat for kommunen/for LNF-områder/ for tettbygde områder

I tillegg bør man drøfte hvordan man skal håndtere den pågående spredte boligbyggingen (med medfølgende bygging av veier og annen infrastruktur), og at næringsarealer sklir ut i tilliggende LNF-områder med mer. En sterkere oppfølging av de nåværende retningslinjenes punkt 3.1 kan være en måte å ta tak i dette på.

10 Geografisk virkeområde

Planområdet skal fortsatt omfatte de samme 13 by- og tettstedsområdene, jfr mandatet. I tillegg vil planarbeidet måtte omfatte deler av infrastruktur, kollektivtrafikk og grønnstruktur utenom tettstedene, kfr. styrking av M og T i SMAT, da også strukturen og forholdene mellom disse stedene, samt bevaring av landbruk og landskap mellom stedene er viktig for realisering av sentrale mål for SMAT.

Det er foretatt justeringer av grensene for Hamar stortettsted på en slik måte at antallet by- og tettstedsområder som planen omfatter, er redusert fra 13 til 12.

11 Detaljering – geografisk nivå

Alle utredninger som gjennomføres som ledd i revisjonsarbeidet skal ha for øye at det dreier seg om å legge grunnlaget for etablering av en regional oversiktsplan hvor det skal legges rammer for ulike forvaltningsenheters – lokale som sentrale - beslutninger.

12 Sammenfattende drøfting

Grunnleggende prinsipper bak planen

Et grunnleggende premiss for i arealplansammenheng å kunne bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling er å legge til rette for en by- og tettstedsutvikling basert på generelle prinsipper som:

- Minst mulig forbruk av produktive arealer
- Minst mulig transportbehov
- Mest mulig transport avvirket til fots, med sykkel eller med kollektive transportmidler
- Mest mulig av transporten benytter seg av ikke-fossilt drivstoff

Utgangspunktet for det første SMAT-planarbeidet var å finne fram til rimelige avveininger mellom by- og tettstedsutvikling og vern av noe av landets beste åkerjord. Ved revisjonen er dette hensynet videreført, samtidig som utvikling av by- og tettstedsbebyggelsen i regionen skal skje på en mest mulig bærekraftig måte. Dette har resultert i utforming av to prinsipper som bør ligge til grunn for arbeidet med fylkesdelplanen. For det første at lokalisering av aktiviteter skal skje slik at det gir opphav til minst mulig transport, og for det andre at lokalisering av ny aktivitet foretas på lokaliteter som støtter opp om eksisterende tettsteder heller enn som etablering av nye tettstedsdannelser. Dette innebærer for øvrig å bygge videre på de prinsippene som ble lagt til grunn da planen ble utarbeidet første gang i 2000.

Hva er nytt fra den forrige planen?

Ved revisjonen foreslår vi å åpne opp grensene for SMAT-planen slik at større områder enn dem som er utbygget, planavklart eller foreslått til utbygging kommer innenfor planområdets grenser. Det innebærer at målene og retningslinjene for planen får en mer aktiv rolle å spille i den løpende utviklingen av nye planområder innenfor planområdet - og i å for seg også utenfor dette; jmfør retningslinje R.0.2.

Nærmere om enkelte sentrale temaer

Lokalisering av boliger

Vi har konstatert at det i store trekk er nok arealer innenfor de rammer som ble etablert gjennom det første SMAT-planarbeidet. Eneste unntaket er Hamar stortettsted hvor det er konstatert en tilnærmet balanse mellom tilgang til arealer og etterspørsel. På grunn av at det kan være betydelige usikkerheter knyttet til gjennomføringshastighet i slike fortetnings- og omformingsområder som det Hamar stortettsted i stor grad må basere sin arealressurstilgang på, kan det være aktuelt å drøfte tilleggsarealer i Hamar stortettsted. Det umiddelbart rimelige vil være på nytt å ta opp Ingeberg til drøfting. Hamar peker på nettopp det som ønskelig, og i kollektivtransportplanen (se nedenfor) er tilbudet dit tenkt styrket, en styrking som vil bli ytterligere mulig om det kommer et større befolkningsunderlag. Dessuten er det av interesse å bygge mer boliger i Ingeberg-området for å gjøre det eksisterende lokalsamfunnet mer robust ved at flere innbyggere kan gi grunnlag for et mer variert lokalt service- og tjenestetilbud. Et slikt alternativ bør imidlertid, i hvert fall i et transport- og klimamessig perspektiv, vurderes opp mot andre

arealer i og i tilknytning til Hamar stortettsted som store innebygde arealer på Bekkelaget (i Stange kommune) og på Jessnes (i Ringsaker kommune). Disse områdene ligger alle i kortere avstand fra eksisterende sentrale byområder enn Ingeberg. Området på Bekkelaget er imidlertid et jordbruksområde med svært høy bonitet.

Næringsarealer

De tidligere nevnte prinsippene for en bærekraftig by- og tettstedsutvikling, i kombinasjon med det faktum at det ikke ser ut til å være særlig mangel på næringsareal innenfor eller i tilknytning til eksisterende tettstedsdannelser eller etablerte næringsområder, gjør det rimelig oversiktlig å peke på hvilke lokaliseringmuligheter som foreligger for ulike typer næringsvirksomhet. De næringsarealer som inngår i planen skal romme ulike typer aktiviteter. Blant disse eksempelvis: terminalområde for omlasting mellom veg og jernbane; ordinær prosessindustri; detaljhandelsvirksomhet i større eller mindre enheter og det som nå mer og mer går under betegnelsen handel med plasskrevende varer.

Utadrettede handelsvirksomheter som tilbyr et varespekter vi kan betegne som dagligvarer, bør søkes lokalisert til eksisterende hoved- og lokalsentra slik at befolkningen kan nå tilbudene til fots, med sykkel eller kollektivtransport – eller med begrenset lengde på bilturene. Etableringer av typen Vinmonopol på Rudshøgda – langt unna der folk bor – bør unngås ved at det i reguleringsbestemmelsene for et område ikke åpnes for detaljhandel. Kjøpesentra med stort innslag av dagligvareomsetning bør det bare åpnes for lokalisering av i eller i nær tilknytning til eksisterende tettsteder. Det er her rimelig å vise til avgjørelsen fra Miljøvernministeren i en innsigelsessak i Tønsberg – avvisning av at det etableres kjøpesenter ved Jarlsberg travbane, tre kilometer fra sentrumssonen i Tønsberg og om lag 1,5 kilometer fra sentrum i lokalsentrene Sem og Vear⁵⁰. Også departementets nylige avgjørelse i en innsigelsessak i Mo i Rana gir uttrykk for rådende politikk.

Handel med såkalt plasskrevende varer, som stort sett pleier å bli eksemplifisert med hagesentre, trelastutsal, bilsalg og lignende⁵¹, bør kunne etableres i et fåtall lokaliteter beliggende slik at de lett kan nås fra hovedvegsystemet og slik at samlet potensiell transportmengde blir minst mulig. I noen sammenhenger tas også omsetning av møbler opp som plasskrevende. Dette har i så fall sammenheng med utsalgets størrelse og har trolig sammenheng med at det er vanskelig å forestille seg et tradisjonelt IKEA-prosjekt inne i et bysenter. Møbelutsal var imidlertid ikke med blant unntakene nevnt ved kjøpesenterstoppen.

En bedrift av type IKEA bør lokaliseres til lokaliteter som ligger sentralt i forhold til potensielt kundeomland. Rudshøgda, området Nydal/Olrud/Trehjørningen og Midtstranda er de opplagte alternative lokaliteter for slik virksomhet i SMAT-området. Etter det Hamar kommune opplyser, er trolig tilgjengelige arealer i Midtstrandaområdet for lite, og dermed står vi tilbake med de to øvrige lokalitetene. Begge disse er velegnet for en bedriftstype som IKEA. Grove beregninger av potensielt transportomfang knyttet til disse to lokalitetene viser at de er jevnbyrdige. Det omlandet vi har lagt til grunn ved beregningene omfatter Lillehammer i nord, Gjøvik i vest, Elverum i øst og Eidsvoll i sør samt de fire SMAT-kommunene. I SMAT-sammenheng er det hensiktsmessig at det åpnes for etablering av plasskrevende virksomhet i begge lokaliteter. Områder i

⁵⁰ I en pressemelding 08.04.2008 sier miljøvernministeren: "Jeg ønsker at handelen skal foregå i et levende bysenter. Da må vi unngå en utvikling med byspredning, økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil"

⁵¹ I kjøpesenterstoppen for noen år siden (1999-2004) ble det benyttet følgende definisjon av plasskrevende varer: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

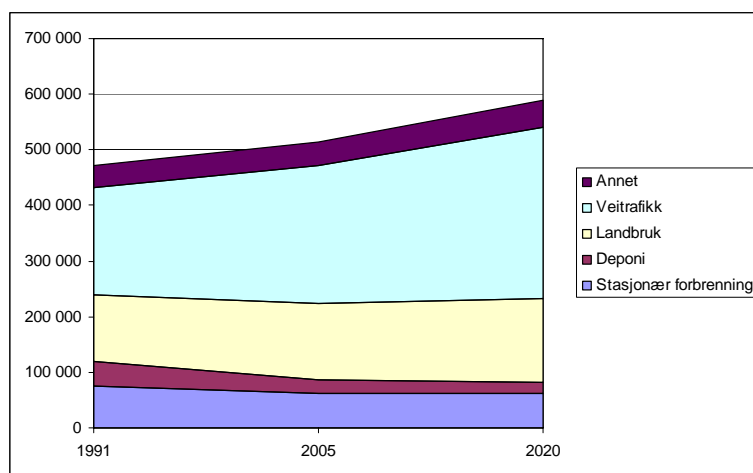
tilknytning til Kåterudkrysset har vært lansert som aktuelt for handelsvirksomhet. Området har god beliggenhet i transportsammenheng – både med hensyn til potensielt transportomfang og tilknytning til overordnet vegnett – men anbefales ikke utviklet som næringsområde på grunn av områdets landskapsmessige kvaliteter. De store linjer i dette landskapet bør det ikke gjøres inngrep i. Det bør tvert i mot bevares.

Godsterminalspørsmålet er både lett og vanskelig. Lett ved at kravet om arealer i tilknytning til jernbanestasjon må være oppfylt, og at det også bør være god kontakt til hovedvegsystemet. Både Rudshøgda og Sørli utpeker seg som aktuelle lokaliteter, mens arealene ved nåværende lokalisering i Hamar sentrum opplagt kan finne bedre alternativ anvendelse. Spørsmålet er vanskelig å konkludere fordi Jernbaneverket ikke har kommet på banen med sine vurderinger om hva som er den best egnede eller mest ønskelige lokaliteten for et slikt anlegg. Revidert SMAT bør derfor åpne for at både Sørli og Rudshøgda kan bli framtidig område for en godsterminal. Dette må utredes nærmere. I den sammenheng kan det også være aktuelt å åpne for at også andre lokaliteter vurderes; blant annet Rosetporten.

Ordinær prosessindustri og lite kundeorientert virksomhet kan lokaliseres til de næringsarealer som finnes innenfor planen.

Transport

Det er først og fremst transportsektoren som står overfor de store utfordringene i klimasammenheng. Sektoren står for 50 prosent av CO₂-utslippene i SMAT-området og tiltakene som må foretas, berører så vel arealdisponeringen som hva som bør skje innenfor transportsektoren. Transportmengden holdes best i sjakk ved å bygge tett innenfor eksisterende by- og tettstedsgrenser. Dette gir også mulighet for å avvikle de korte turene til fots eller med sykkel, om det legges til rette for det. Mellom tettstedene er det mulig å etablere kollektive transportopplegg som kan fange opp noe av biltrafikken dersom frekvensen blir høy og synliggjøringen god.



Referansebane for utslipp av klimagasser i Hamar-regionen (Ringsaker, Hamar, Stange og Løten) 1991 – 2020, tonn CO₂-ekvivalenter

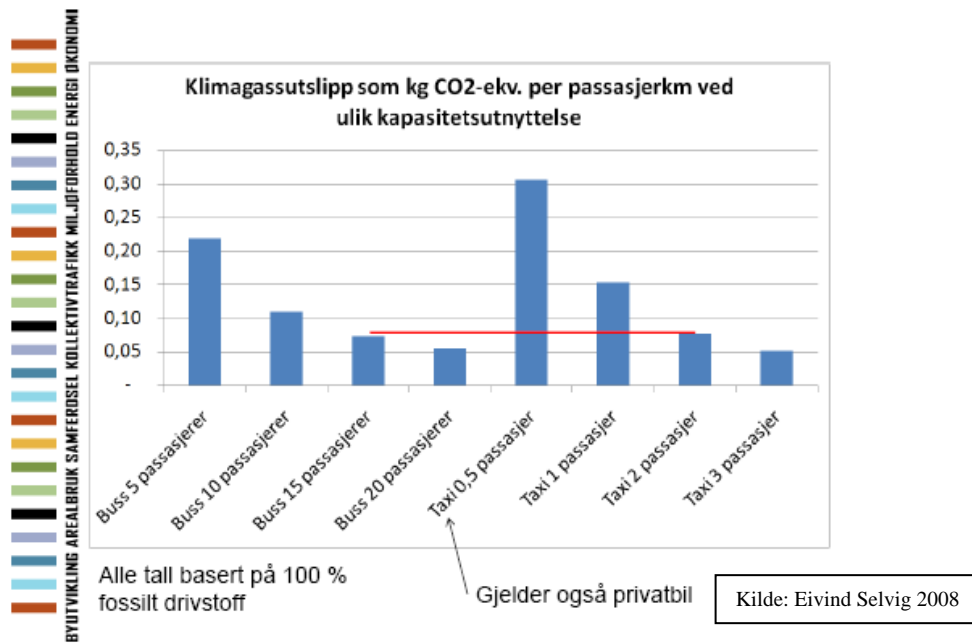
Det er et sentralt mål for SMAT-arbeidet at transporten skal avvikles så miljøvennlig som mulig gjennom tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk og et kollektivt transportopplegg med god frekvens og, ikke minst, god framkommelighet. På sentrale trafikkåreer med stor trafikk er det derfor påkrevet med utvidelse av veganlegget slik at kollektivtrafikken kan sikres eget felt og dermed rask framføring. Hvilke strekninger dette vil gjelde må nærmere klarlegges når det kollektive transportopplegget, som på nåværende tidspunkt er under utvikling innenfor Mjøsstrategiarbeidet, er kommet så langt at endelige linjer og tilhørende traseer velges. Det er foreslått å innføre et system basert på et mindre antall

linjer med takting. Frekvensen vil avhenge av hvor mye penger det vil være aktuelt å sette inn i systemet.



For å søke å begrense biltrafikken så mye som mulig, og for å få ressurser til økt innsats i kollektivtrafikken og utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet, bør det drøftes å innføre avgiftsbelegging av biltrafikken i regionen i en eller annen form. Innføring av bompengeordninger har ofte flere formål. For det første for å forsøke å dempe trafikkveksten med privatbil ved enten å få folk til å tenke seg to ganger om før de setter seg i bilen for å kjøre en kortere eller lengre tur (ofte kortere) og heller droppe turen, eller en kan velge å gjennomføre turen på en annen måte; ved å gå, sykle eller reise kollektivt. Ved de bomtakstnivåer som har vært praktisert i Norge hittil, har avvisningseffekten ikke vært særlig omfattende, fra 3-5 prosent. Det andre formålet med avgiftslegging, å skaffe penger til gode tiltak som vegbygging og bygging av gang- og sykkelveger eller investeringer i og drift av kollektivtransport (nylig åpnet lovmessig for), er anerkjent effektivt.

Det er for øvrig viktig å være oppmerksom på at kollektivtransporten vanskelig kan konkurrere med bil så vel som med sykkel i mindre byområder som dem vi finner i ulike deler av SMAT-regionen (Hamar stortettsted, Stange, Brumunddal og Moelv). Til det er avstandene for små, bilholdet for utbredt og omfattende, og framkommeligheten i vegnettet for god. Kollektivtransporten kan imidlertid ha en rolle å spille på reiser mellom disse stedene. Dessuten er det viktig å opprettholde et kollektivt transporttilbud som et allment tilgjengelig offentlig gode til bruk for grupper i befolkningen som verken har tilgang til, eller som verken vil eller kan benytte, bil. Hvorvidt dette kollektive transporttilbudet skal etableres som linjetilbud eller i form av bestillingstransport, vil etterspørselen eller transportgrunnlaget måtte avgjøre. I klimagassammenheng er det verdt å merke seg at en drosje med tre passasjerer, svarer til en ordinær buss med 20 passasjerer.



SMAT-planens sentrale retningslinjer om konsentrert utbygging gjennom fortetting og nei til utvikling av nye tettsteder samt en restriktiv holdning til hvor det kan lokaliseres handelsvirksomhet, har som siktemål å begrense trafikkveksten og gjøre det mer bekvemt å gå og sykle til og fra ulike gjøremål. Sammen med restriksjoner på biltrafikken i form av parkeringsreguleringer og eventuelle avgiftsopplegg, burde dette gi muligheter for at regionen kan bli innlemmet i den statlige "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene".

Referanser

- Akershus fylkeskommune m.fl. (2002). Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene Hovedrapport, Akershus fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, i samarbeid med Jernbaneverket og Statens vegvesen
- Alfsen, Knut (2008): [Klimastatus - tiltak fra lavutslippsutvalget og veien videre](#)
Foredrag på energiuka 2008, Cicero
- Anne Bøen, Trond Knapp Haraldsen og Roald Sørheim (2004): Muligheter for bruk av avfallsbasert biorest fra anaerob biologisk behandling, Jordforsk Rapport 127/04
- Direktoratet for naturforvaltning (2003): Grønn by – arealplanlegging og grønnstruktur. Håndbok 23 - 2003.
<http://www.dirnat.no/content.ap?thisId=1009604>
- Dragland, Tone (1999): Grønnstruktur i Hamar-regionen – En vurdering av grønnstruktur i forbindelse med SMAT-prosjektet. For Fylkemannen i Hedmarks miljøvernkvartaler.
- Duun, H. P. (1994): *Byutviklingens transportvirkninger. En studie av transporteffekter, energibruk og utslipp til luft ved alternative byutviklingsstrategier i Bergen*. Bergen: Vestnorsk Plangruppe.
- E.ON Gas Sverige AB, LRF, LRF Konsult, Svenska Biogasforeningen och Svenska Gasforeningen (2007) GÅRDSPRODUKTION AV BIOMETAN En jämförelse av produktionskostnader och marknadsvärde för
- Eidsiva Energi (2008): Lokal energiutredning for Hamar kommune 2007, Eidsiva Energi AS
- Eidsiva Energi 2007a: Lokal energiutredning for Løten 2006
- Eidsiva Energi 2007b: Lokal energiutredning for Ringsaker 2006
- Elin Økstad, Hans Kolshus, Audun Rosland, Eilev Gjerald, Espen Langtvedt, Marie, Bytingsvik, Are Lindegaard, Sissel Sandgrind, Jan Boe Kielland, Øyvind Christophersen og Tore Leite (2007): Reduksjon av klimagasser i Norge: En tiltaksanalyse for 2020, SFT rapport TA-2254/2007, Oslo: Statens forurensningstilsyn
- Engebretsen, Øystein m.fl. 1999: Transportutviklingen på Romerike 1998-2020. TØI rapport 419/1999
- Enova (2003): [Utbyggingsavtale gir gode energiløsninger i Røyken](#), energihistorier 2003:7
- Enova (2007): [SPARER 850 TONN CO2 ÅRLIG!](#) Enova

- Fosli, Olav og Jon Inge Lian (1999). Effekter av byspredning på bilhold og bilbruk. En studie av Oslo og Bergen pendlerregioner 438/1999. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fylkesdelplan for SMAT
- Fylkesdelplan SMAT – statusrapport – mars 2007
- Fylkesmannen i Hedmark (2005): [Årsmelding for jordbruket 2005](#)
- Hamar kommune (2004): Estetiske retningslinjer til plan- og bygningsloven §74-2. Vedtatt i Hamar kommunestyre 26.03.2003. Sak 0022/03. Ikrafttredelsesdato: 01.01.2004
- Hamre, Tom N. NTM 5 - Den nasjonale persontransportmodellen - Versjon 5, TØI-rapport 555/2002, Transportøkonomisk institutt
- Hans Fredrik Hoen, Erik Trømborg og Anders Nielsen (2007): Kunnskapsstatus og forskningsbehov – klimagasser og bioenergi fra landbruket – Universitetet for miljø- og biovitenskap
- Hanssen, Jan Usterud og Åse Nossum 2008: Arbeidsgiverbetalte kollektivreiser og parkeringsplasser. Litteraturstudie og vurdering av skattemessige virkninger. TØI rapport 944/2008
- Hedmark fylkeskommune 2004: Fylkesplan for Hedmark 2005-2008
- Hedmark fylkeskommune 2006: Regionalt utviklingsprogram for Hedmark 2007-2010 (RUP). Vedtatt av fylkestinget i Hedmark 11.-13. desember 2006
- Hedmark fylkeskommune 2007: Veileder for Senterstruktur, varehandel og service i Hedmark
- Haakenaasen, B. (1980): Virkninger av omkjøringsvegen på Gol. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- IPCC 2007: [An Assessment of the Intergovernmental Panel on Climate Change](#), IPCC report
- Kahn Ribeiro, S., S. Kobayashi, M. Beuthe, J. Gasca, D. Greene, D. S. Lee, Y. Muromachi, P. J. Newton, S. Plotkin, D. Sperling, R. Wit, P. J. Zhou, 2007: Transport and its infrastructure. In Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [B. Metz, O.R. Davidson, P.R. Bosch, R. Dave, L.A. Meyer (eds)], Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.
- Kommuneplan for Hamar
- Larsen, Synnøve Lyssand og Inger Lise Saglie 1995: Tettstedsareal i Norge. Areal pr. innbygger 1970-1990 i 22 tettsteder i Norge. NIBR rapport 1995:3
- Lauridsen, H m fl. (1978): Virkninger av trafikkløsninger. Gol før omkjøringsvegen. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Leite, Tore og Jonas Vevatne (2007): Fem klimapolitiske utfordringer til den rødgrønne regjeringen. Se til Sverige!, ny tid orientering, 10/2007

- Leite, Tore og Rolf Hagman (2007): Tiltak for reduksjon av klimagassutslipp i Norge Delnotat om virkning av mulige tiltak for reduserte utslipp fra kjøretøy, SFT notat, Oslo
- Leite, Tore og Rolf Hagman: Tiltak for reduksjon av klimagassutslipp i Norge. Delnotat om virkningen av mulige tiltak for reduserte utslipp fra kjøretøy, SFT notat, Oslo: Statens forurensningstilsyn
- Lian, Jon Inge (2005). Effekter av hovedvegutbygging i Bergen og Oslo 770/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Løten kommune (2005): Kommuneplan 2005-2016. Midtpunkt med mangfold
- Miljøverndepartementet (2007): Norsk klimapolitikk, St.meld. nr. 34 2006-2007
- Newman, P. W. G. og Kenworthy, J. R. (1989): *Cities and Automobile Dependency*. Aldershot: Gower Publications.
- Nielsen, Gustav (1995/1999): [Miljøveg, BI omkjøringsveier](#), TØI
- Nielsen, Gustav (2007): Freiburg – Eksempel på by som har klart å snu utviklingen i retning av mer miljøvennlig bytransport, Fordrag på Kurs TRA750: Innføringskurs i miljøvennlig og effektiv bytransport, Vegdirektoratet, Oslo 7. november 2007
- Nielsen, Gustav og Tore Lange 2007: Bedre kollektiv og offentlig transport i didriktene. Råd om utforming av tilbudet. TØI rapport 887/2007
- Nielsen, T. S. (2002): Boliglokalisering og transport i Aalborg. Ph.D.-afhandling. Aalborg: Aalborg Universitet, Institut for Samfunnsudvikling og Planlægning.
- Nordbakke, Suzanne og Liva Vågane 2007: Daglige reiser med kollektivtransport i byområder TØI rapport 877/2007
- NOU 2006:18: Et klimavennlig Norge Utredning fra et utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon 11. mars 2005. Avgitt til Miljøverndepartementet 4. oktober 2006, Norges offentlige utredninger
- Næss, P. (1997): Fysisk planlegging og energibruk. Tano Aschehoug.
- Næss, P. og Jensen, O. B. (2000): *Boliglokalisering og transport i Frederikshavn*. ISP's Skriftserie nr. 256. Aalborg: Aalborg Universitet.
- Næss, P. og Jensen, O. B. (2005): *Bilringene og cykelnavet*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Næss, P.; Røe, P. G. og Larsen, S. L. (1995): "Travelling Distances, Modal Split and Transportation Energy in Thirty Residential Areas in Oslo." *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 38, no. 3, pp. 349-370.
- Ringsaker kommune (2006): Kommuneplanens samfunnsdel Ringsaker kommune 2006 – 2010 (2018).
- Ringsaker kommune (2007): Kommuneplanen 2006-2018. Arealdel. Bestemmelser og retningslinjer. Rådmannens forslag, 1. juni 2007
- Ruud, Alberte og Kathrine Næss Kjørstad (2006). Kollektivtrafikken taper i Bergen. Kraftig lut kan bremse bilbruken. Samferdsel

- RVU 2005: Datauttrekk fra Reisevaneundersøkelsen, Transportøkonomisk institutt
- Samferdselsdepartementet 2000. Vegprising. [Ot.prp. nr. 32 \(2000-2001\)](#).
- Selvig, Eivind 2008: Foredrag 26. mars på konferanse i regi av Oppland fylkeskommune
- SFT (2007). Lokalt klimaarbeid: [Kollektivsatsing fremfor vegutbygging i Hasselt](#), Statens forurensningstilsyn.
- SFT (2007a): Veiledning for naturlige kuldemedier, Statens forurensningstilsyn
- SFT (2007b): [Lokalt klimaarbeid. Klimatiltak: næringsliv](#), Statens forurensningstilsyn
- SFT: [Gode eksempler. Fjordvarme i Eid kommune](#), Statens forurensningstilsyn
- SFT: [Lokalt klimaarbeid: klimakalkulator](#), Statens forurensningstilsyn
- Stange energi 2007: Lokal energiutredning for Ringsaker 2006
- Stange kommune (2004): Estetikk – utkast til retningslinjer. Utarbeidet av siv.ark MNAL Gunn Lersveen og Spangen AS Sivilarkitekter i samarbeid med Stange kommune. 10. oktober 2004.
- Stern Review (2006): [The economics of Climate Change](#)
- Strand, Arvid og Tore Leite 2007: Klimagasskonsekvenser av økte kollektivandeler i byregionene i Statens vegvesen Region sør. Arbeidsdokument OI/1922/2007
- Tennøy, Aud (2002): Kommuner og bydeler som aktører i boligmarkedet. NIBR-rapport 2002:7
- Vestfold fylkeskommune 2003: Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold

Diverse vedlegg

Vedlegg 1 Planprogrammet – kapittel 6

6 – UTREDNINGER NØDVENDIGE FOR Å GI ET GODT BESLUTNINGSGRUNNLAG

Tema som skal vurderes tar utgangspunkt i Statusrapporten og overordnede nasjonale føringer som har betydning for revisjon av SMAT. Nedenfor er gitt en oversikt over temaer som skal utvikles og gis nærmere behandling.

Revisjon av delmål

Som ledd i revisjonsarbeidet, vurderes forenkling og konkretisering av alle delmål under 2.2. Miljøhensyn, 2.3 Samordnet areal- og transportplanlegging og 2.4 By- og tettstedsutvikling.

Energi- og klimaprogram

Det lages et eget klimaprogram som omfatter hele regionen og som gir en oversikt over relevante utslipp av skadelige klimagasser, både fra stasjonær og mobil energibruk. Herunder redegjøres for hvilke muligheter regionen har for å redusere utslippene fra mobil energibruk, hvilke krav som må stilles i et slikt program og hvilke endringer av trafikkmønsteret det er realistisk å oppnå. Innenfor stasjonær energibruk utredes hvilke muligheter som finnes for styring av energibruken og mulighetene for energiøkonomiske oppvarmingsystemer i tettsteder og større byggeprosjekter. Det utredes hvilke energiløsninger som finnes for ulike bebyggelsestyper, og vurderes eksplisitt hva som er grenseverdier for etablering av fjernvarmeanlegg i tettsteder og vises hvilket potensial og mulighet regionen har for bioenergi. Landbrukets utslippssituasjon behandles eksplisitt, og tiltak drøftes.

Det regionale arbeidet med klimaspørsmål vil bli tilpasset arbeidet i kommunene. Dette legges til grunn for planarbeidet.

Næringsområder

Som det framgår av Statusrapporten og høringsuttalelsene fra flere av kommunene, er det fortsatt tilgang på ledige næringsområder innenfor rammen av nåværende SMAT-plan. En del av områdene i planen har imidlertid, slik kommunene ser det, ikke beliggenhet og formål som er tilfredsstillende. Arealpotensialet i eksisterende næringsområder er ikke avklart i arbeidet med statusrapporten og beregnes som ledd i revisjonsarbeidet.

Framtidige behov for og krav til nye næringsområder i regionen avklares. I den forbindelse gjennomføres en sammenstilling av de analysene en har, samt vurderer konsekvenser av ulike slag av alternative lokaliseringer. Konsekvenser av bilbasert

volumvarehandel ved hovedvegene, og hvor slike lokaliseringer eventuelt kan finne sted, står sentralt i disse analysene. Det vurderes også nærmere hvilke faktiske styringsredskaper de kommunale og regionale myndighetene har for å påvirke lokaliseringsmønsteret i varehandelen og dermed regionens senterstruktur.

Det er behov for å vurdere definisjonene og inndelingen av næringsområder. Innholdet i kategoriene A-, B- og C-områder presiseres, og det vurderes om det er hensiktsmessig fortsatt å operere med disse betegnelse på ulike områder.

Offentlige institusjoner / sykehus

Lokaliseringen av et psykiatrisk/somatisk sykehus for Hamarregionen til Sanderud, med opp til 1500 arbeidsplasser, vil utgjøre et nytt tyngdepunkt i regionen. Ved revideringen av SMAT vil utfordringen være å knytte sykehuset til det regionale kollektive transportsystemet, til det regionale gang- og sykkelvegsystemet samt sørge for at de trafikale konsekvensene for øvrig blir minst mulig negative. Dette må skje som en integrert del av utredningene om kollektivtransporten, om det regionale gang- og sykkelvegnettet og om klima. Mulighetene vurderes for ytterligere utbygging utover sykehusetableringen i Sanderudområdet. Konsekvenser for transportsystemet og eventuelle andre ringvirkninger vurderes.

Boligbygging

SMAT planens utgangspunkt er et mål om variert og arealøkonomisk utbyggingsmønster. Det analyseres viktige trekk i befolkningsutviklingen (alder m.m) koblet til boalternativ og bosettingsmønster som påvirker fremtidig etterspørsel og behov for boliger. Viktige momenter i dette arbeidet er innbyggernes bopreferanser. Det gjennomføres analyse av boligmarkedet basert på eksisterende statistikk og samtaler med sentrale aktører i regionen.

De siste årene har store deler av boligbyggingen innenfor regionen foregått som fortetting. Det settes opp en oversikt over gjenstående potensial for fortetting i omformingsområder samt potensialet for boligbygging i eksisterende planavklarte områder. Som ledd i dette arbeidet, klargjøres hva som skal forstås med fortetting og omformingsområder. Behovet for å ta i bruk nye områder til boligformål utover allerede planavklarte områder, og ulike konsekvenser av alternative lokaliseringer, utredes.

Estetiske og andre kvalitetskrav ved fortetting

Det eksisterer en rekke utfordringer knyttet til fortetting i eksisterende boligområder og utviklingen av omformingsområder. I den enkelte kommune finnes det retningslinjer for hvordan slike prosesser skal forløpe og for hvilke krav som skal settes til utbyggingen. Disse sammenstilles som grunnlag for å vurdere om det er behov for regionale retningslinjer til støtte for planleggingen i slike områder.

Transport

Et viktig spørsmål er hvordan transport kan integreres på en helhetlig måte i planen. Dette gjelder transport i en vid betydning, personbil-, varebil- og kollektivtransport samt transport med sykkel og til fots. I tillegg må det rettes fokus på infrastruktur, veg, bane,

kollektivknutepunkter, stoppesteder, parkering og sykkelveger. I avsnittet om transport inngår også hensyn til klimautfordringene, jamfør omtale ovenfor.

Biltrafikk

Det redegjøres for antatt vekst i trafikkmengder som fører til kapasitetsproblemer og som er uheldig i forhold til trafiksikkerhet og lokalt miljø. Tiltakene kan være en kombinasjon mellom flere virkemidler som:

- Forbedret kollektivtilbud buss/bane
- Forbedret gang- og sykkelvegnett
- Trafikkregulerende tiltak
- Ny vegkapasitet. En fortsettelse av fire felt på strekningen Torshov – Brenneriroa avklares.
- Breddeutvidelse/utbedring av eksisterende veg
- Tilrettelagt og lett tilgjengelig parkering nær knutepunktene (fremme kameratkjøring og kollektivbruk)

Arealbrukens konsekvenser for det foreliggende transportsystemet – og hva transportsystemets utvikling åpner av nye muligheter for arealbruk – utredes.

Kollektivtrafikken; buss og jernbane

Det utredes hvordan tilbudet av kollektivtrafikk, både buss og jernbane, kan forbedres. Det satses på tilrettelegging for kollektivtrafikk som gjør bussen til et attraktivt reisealternativ i forhold til personbiltransport. Blant mulige tiltak er samordning mellom buss og jernbane, forbedring av kollektivknutepunktene, hyppigere avganger, kortere reisetid, bedre komfort, et klart fattbart linjenett og bedre informasjon og service. Det må legges til rette for hensiktsmessige overganger mellom bil/buss/tog samt lokalisering av lett tilgjengelige og sentralt beliggende parkeringsmuligheter tett opp til kollektivknutepunktene. Det må også avklares en framtidig løsning for Hamar stasjon.

Sykkel

I planen etableres et regionalt sykkelvegnett som kan tilfredsstillende behovet både for bruk av sykkel til arbeids- og handlereiser og for rekreasjon. Eksisterende planer for sykkelveger og sykkelruter på kommunale, fylkeskommunale og statlige veger gjennomgås med sikte på sammenheng og en helhetlig strategi for videre utvikling og kvalitetsforbedringer. Tilrettelegging for sykling i kombinasjon med kollektiv transport bør inngå i dette.

Parkering / parkeringspolitikk

Det undersøkes mulighetene for å utvikle en regional parkeringspolitikk; en samordnet styring av parkeringsmulighetene – og hvordan en slik politikk eventuelt kan utformes.

Lokal flyplass

Hamar flyplass skal bebygges med i hovedsak boliger. Behovet for lokal flyplass, herunder helikopterflyplass for sykefrakt, utredes ikke.

Grønnstruktur

Det redegjøres for hvordan større sammenhengende grønnstrukturer kan bevares og utvikles både innenfor og utenfor tettstedsområdene, og på den måten synliggjøre verdien av det tettstedsnære kulturlandskapet.

Geografisk virkeområde

Planområdet skal fortsatt omfatte de samme 13 by- og tettstedsområdene, jfr mandatet. I tillegg vil planarbeidet måtte omfatte deler av infrastruktur, kollektivtrafikk og grønnstruktur utenom tettstedene, kfr. styrking av M og T i SMAT, da også strukturen og forholdene mellom disse stedene, samt bevaring av landbruk og landskap mellom stedene er viktig for realisering av sentrale mål for SMAT

Detaljering – geografisk nivå

Alle utredninger som gjennomføres som ledd i revisjonsarbeidet skal ha for øye at det dreier seg om å legge grunnlaget for etablering av en regional oversiktsplan hvor det skal legges rammer for ulike forvaltningsenheters – lokale som sentrale - beslutninger.

Vedlegg 2 Hovedmål og delmål for SMAT (i gjeldende SMAT-plan, og med planprogrammets anmerkninger)

I dette vedlegget gis en oversikt over hovedmål og delmål fra den gjeldende SMAT-planen (SMAT 2001). Det er kun gjengitt hovedpunkter og stikkord for å beskrive hvilke tema dette gjelder. For fullstendig tekst kfr. SMAT- planen side 24 og 25. Tekst i *kursiv* angir anbefaling for oppfølging i revisjon av SMAT

Det foreslås at SMAT planens opprinnelige Hovedmål I og II legges til grunn ved revisjon av SMAT.

Hovedmål I - Det skal tilrettelegges for befolkningsvekst i Hamarregionen
Ad delmål 1.1 – Årlig befolkningsvekst i regionen skal som et minimum være på størrelse med landsgjennomsnittet (for perioden 1998 – 2006 har det vært en økning fra 0,4 % pr. år til 0,6 % pr. år).

Planperioden endres ikke – det planlegges fortsatt for en periode fram til 2030.

Ad delmål 1.2 – Med bakgrunn i forventet befolkningsvekst satses det på etablering av nye arbeidsplasser i regionen.

Det vektlegges å se dette i sammenheng med næringslivets behov for arbeidskraft og kompetanse.

Hovedmål II - Fornylses- og utviklingsmulighetene i Hamarregionen skal styrkes gjennom samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging

Ad delmål 2.1 *Samordning* – Sektorinteressene skal ses og vurderes i sammenheng. Planlegging skal skje uavhengig av kommunegrensene (SMAT 2001).

Det vurderes om Regionrådet på vegne av kommunene skal få en klarere og mer aktiv rolle i gjennomføringen av planen.

Ad delmål 2.2. *Miljøhensyn* – 2.2.1.(landbruksområder) - 2.2.2. (kulturverninteresser) - 2.2.3. (friluftslivet) - 2.2.4. (grønnstruktur) - 2.2.5 (biologisk mangfold) 2.2.6 (avgrensning av utbyggingsområder) og 2.2.7 (støy- og luftforurensning).

Det vurderes revisjon med vekt på forenkling og konkretisering av alle delmål under 2.2. Med grunnlag i Statusrapporten innarbeides klima som nytt tema. Det

utarbeides mål for reduksjon av skadelige klimagasser og konkrete tiltak vurderes.

Ad delmål 2.3 Samordnet areal- og transportplanlegging – 2.3.1. (valg av utbyggingsmønster) – 2.3.2. (valg av løsninger som begrenser bruk av privatbil og bidrar til å øke kollektiv transport) – 2.3.3. (høyere tomteutnyttelse vurderes maksimalt innenfor eksisterende by- og tettstedsområder) – 2.3.4. (egnede arealer i tettstedenes randsoner vurderes for utbygging) – 2.3.5. (eksisterende infrastruktur utnyttes for å begrense nye inngrep) – 2.3.6 (Dovrebanen Tangen – Moelv utvides til dobbeltspor) – 2.3.7. (satsing på sammenhengende gang- og sykkelveger) – 2.3.8. (overordnet vegnett med riks- og fylkesveger skal utvikles med tilstrekkelig framkommelighet)

Revisjon med vekt på forenkling og konkretisering av alle delmål under 2.3 vurderes. Delmål for styrking av kollektivtrafikken vurderes samt sterkere kobling til Nasjonal Transportplan og med fokus på handlingsrettede infrastrukturtiltak (veg / bane / terminaler). Mål på økt satsing på sykkelveger og økt sykkelbruk forsterkes.

Ad delmål 2.4 By- og tettstedsutvikling – 2.4.1. (regionalt godt og differensiert tilbud på bolig- og næringsformål.) - 2.4.2. (Hamar by skal utvikles med sikte på å møte urbane trender) – 2.4.3. (de enkelte tettsteders fortrinn skal videreutvikles – tettstedsanalyser utarbeides til hjelp for god lokalisering av service og forbedringstiltak) – 2.4.4. (fortetnings- og utbyggingsområdene skal representere høy kvalitet)

Revisjon med vekt på forenkling og konkretisering av alle delmål under 2.4 vurderes. Krav til kvalitet ved fortetting konkretiseres og styrkes både i småhusområder (hagebyer) og i omformingsområder. Landsbyer som eget tema tas med (kfr. stedsanalyse Tangen). Mål for evaluering og handlingsrettede tiltak vurderes.

Vedlegg 3 SMAT – gjeldende plan

Intensjoner og mål

Intensjonen med SMAT har vært å få til en prosess som gjør at planlegging og gjennomføring innen areal- og transportutvikling bidrar til en årlig vekst i regionen lik landsgjennomsnittet på 0,4 prosent, og få nedfelt hovedprinsippene for arealbruken i regionens fire kommuner de 30 neste år. Prosjektet har omfattet en rekke tiltak, særlig rettet mot å bedre kollektivtrafikktilbudet.

Et sentralt mål for planleggingen har vært at utviklingen skal skje på en mest mulig bærekraftig måte. Arealavklaringene har derfor skjedd gjennom en diskusjon om utbyggingsmønster i forhold til et sett med kriterier som skal ivareta stedenes kvalitet og attraktivitet, sikre vernehensyn og effektiv arealbruk med begrenset transportbehov.

0 VILJESERKLÆRING

Fylkesdelplan for Hamarregionen påpeker mange av de utfordringer en har i regionen, og fylkeshovedstadens og regionens viktige rolle i større sammenheng.

Målet for SMAT er å styrke fornyelses- og utviklingsmulighetene i regionen gjennom samordnet miljø-, areal- og transportutvikling.

Prosjektet skal gjennom organisert samarbeide finne fram til tiltak, forsøk og tiltakspakker som ledd i å nå målet.

1 HOVEDMÅL I

Det skal kanaliseres befolkningsvekst til Hamarregionen.

Delmål

1.1 Det skal planlegges for en periode på 30 år, fram til 2030, med en årlig *befolkningsvekst lik landsgjennomsnittet på 0,4 %*. Det skal dimensjoneres for en befolkningstilvekst på 13.500 personer og et boligbehov på 9000 boliger i planperioden.

1.2 Det skal dimensjoneres for et minstebehov *på 7.500 nye arbeidsplasser* i planperioden. Av disse anslås det å være behov for:

- 4.000 arbeidsplasser i sentrumsorienterte bedrifter med god kollektivdekning
- 3.000 arbeidsplasser i bedrifter sentrumsnært med god bil- og kollektivdekning
- 500 arbeidsplasser i bilbetjente bedrifter utenfor by- og tettsteder

2 HOVEDMÅL II

Fornyelses- og utviklingsmulighetene i Hamarregionen skal styrkes gjennom samordnet miljø-, areal- og transportutvikling.

Delmål

2.1 Samordning

2.1.1 Sektorinteresser skal ses og vurderes i sammenheng

2.1.2 Planleggingen skal skje uavhengig av kommunegrensene

2.2 Miljøhensyn

2.2.1 Sammenhengende landbruksområder i de beste klimasonene og med den beste jordkvaliteten skal i størst mulig grad vernes mot nedbygging og oppdeling.

Der det er mulig, skal videre tettstedsutbygging styres mot de minst verdifulle arealene

2.2.2 Områder med sterke kulturverninteresser (kulturlandskap, kulturmiljø, kulturminner) skal i størst mulig grad unngås som utbyggingsområder. Ved utbygging bør eventuelle kulturminner integreres i utbyggingsområdene

2.2.3 Områder av stor verdi for friluftslivet skal i størst mulig grad sikres mot nedbygging, inngrep og støy. Det legges særlig vekt på å sikre nærfriluftsområder og sammenhengende grønnstruktur mellom bebygde områder og friluftsområdene.

2.2.4 Grønnstrukturen i tettstedene skal videreutvikles og sikres attraktiv adkomst og tilgjengelighet for myke trafikanter

2.2.5 Viktige områder for biologisk mangfold skal i størst mulig grad vernes mot utbygging

2.2.6 Utbyggingsområdene skal knyttes til eksisterende tettsteder og brukes for å gjøre stedene tettere, og med ubebygde belter mellom tettstedene. Det skal skapes klare og naturlige langsiktige grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområdene

2.2.7 Støy- og luftforurensningsproblemer skal vektlegges

2.3 Samordnet areal- og transportplanlegging

2.3.1 Valg av utbyggingsmønster skal bidra til å begrense transportbehovet ved å prioritere løsninger som gir korte avstander til service og daglige gjøremål og ved å legge til rette for mest mulig gang- og sykkeltrafikk

2.3.2 Det skal velges løsninger som kan begrense bruken av privat bil og øke bruken av kollektiv transport. Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter på hovedårene for kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern

2.3.3 Mulighetene for høyere tomteutnyttelse innenfor eksisterende by- og tettstedsområder skal utnyttes optimalt. Ved omdisponering av inneklemt landbruksområder skal det planlegges for høy tomteutnyttelse og høy kvalitet

2.3.4 Arealer i tettstedenes randsoner er aktuelle å vurdere omdisponert til utbygging dersom det gir forbedret arrondering, kort avstand til service og klarere grenser mellom tettstedene og deres omgivelser

2.3.5 Eksisterende infrastruktur skal utnyttes for å begrense nye inngrep, redusere eller utsette nye investeringer, samtidig som det skal legges vekt på akseptabel driftsøkonomi

2.3.6 Dovrebanen fra Tangen til Moelv skal utvides med dobbeltspor

2.3.7 Det skal satses på videre utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveger

2.3.8 Det overordna vegnettet med riks- og fylkesveger, skal utvikles med tilstrekkelig framkommelighet

2.4 By- og tettstedsutvikling

2.4.1 Planen skal bidra til at regionen kan gi et godt og differensiert tilbud til bolig- og næringsformål, basert på det enkelte tettsteds fortrinn og særpreg, og rettet mot det som etterspørres i markedet

2.4.2 En positiv utvikling av Hamar tettsted er en forutsetning for å nå målet for planen. Hamar by skal utvikles med sikte på å møte de urbane trender i befolkningen uten å miste sine kvaliteter som småby

2.4.3 Planen skal utformes med sikte på å ivareta og videreutvikle det enkelte tettstedsfortrinn, og bidra til at stedene forbedres på viktige punkter. Det skal utarbeides tettstedsanalyser som grunnlag for god lokalisering av service og forbedringstiltak som en oppfølging av temanotat 5, «Stedsutredningen», datert 15.03.1999

2.4.4 Fortettings- og utbyggingsområdene skal hver for seg, og i samspill med eksisterende by- og tettsteder, representere høy kvalitet og attraktivitet, slik at områdene blir gode å bo og leve i

RETNINGSLINJER

0 GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE

0.1 Retningslinjene gjelder området som er avgrenset på plankartene datert august 2001

1 SAMORDNING/SAMARBEID

1.1 Nødvendig samarbeid om areal-, miljø- og transportplanlegging på regionalt nivå, skal skje gjennom regionrådet for Hamarregionen

1.2 Utbygging som berører to eller flere kommuner skal avklares gjennom utarbeidelse av samlende kommunedelplan(er)

2 MILJØ

2.1 By- og tettstedenes hovedgrøntstruktur

2.1.1 I by- og tettstedsstrukturen skal det inngå en hovedgrøntstruktur som bindes sammen med et nett av gang- og sykkelveger, turveger og mindre grøntareal. Hovedgrøntstrukturen defineres som bymarkaområder inntil bebyggelsen, store rekreasjonsområder (natur,- friluft- og friområder) i bebyggelsen og forbindelseskorridorer mellom grøntområdene. I Hamar vil eksempelvis Furuberget, Åkersvika, Ankerskogen, Klukhagan, og Mjøsstranda inngå i en slik hovedgrøntstruktur. Følgende veiledende normer bør legges til grunn for planlegging og utbygging (hovedsakelig nye områder):

- 500 meter som største avstand mellom bolig og rekreasjonsområder/grøntkorridorer.
- 20 dekar som minste størrelse på et rekreasjonsområde som inngår i hovedgrøntstrukturen

2.2 Boligens uteoppholdsarealer

2.2.1 I kommunedelplaner og reguleringsplaner skal det stilles krav til gode og tilstrekkelige uteoppholdsarealer i boligområder. I tillegg til private uteoppholdsarealer knyttet til boligen, gjelder dette også felles lekeplasser og nærfriområder. Gjennom vedtekter og kommuneplanbestemmelser bør størrelser og kvalitet fastlegges

2.3 Mjøsstranda

2.3.1 Arbeider og tiltak nevnt i pbl §§ 81, 84, 86a, 86b og 93 samt fradeling til slike formål skal ikke tillates før området inngår i reguleringsplan eller kommunedelplan

2.3.2 Ved tiltak i strandsona skal biologisk mangfold sikres i størst mulig grad og viktige kulturlandskapsverdier sikres

2.3.3 Strandområdet skal gjøres tilgjengelig for allmennheten. Det skal på egnede steder planlegges for rekreasjonsområder og for en sammenhengende tursti

2.4 Energiforbruk

2.4.1 Gjennom kommuneplanarbeidet må det tas stilling til om det skal stilles krav til et fleksibelt, framtidsrettet energioekonomisk system i alle større byggeprosjekter

2.5 Støy

- 2.5.1 I nye boligområder skal støynivå på uteoppholdsplass ikke overstige 55dbA.
2.5.2 Ulike tiltak for å minimalisere trafikkstøy i boligområdene skal gjennomføres

2.6 Estetikk og kulturminnevern

- 2.6.1 Det skal stilles krav til estetikk i alt plan- og byggearbeid
2.6.2 Det skal i alt plan- og byggearbeid tas hensyn til kulturminneverdier

3 AREALBRUK

3.1 Effektiv by- og tettstedsstruktur

3.1.1 Ved kommuneplanlegging og gjennom reguleringsarbeid skal det trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og landbruks-, natur- og friluftsområder. Disse grensene, som er nedfelt i fylkesdelplanen, skal vises i kommuneplanens arealdel i de aktuelle kommuner

3.2 Fortetting i utbyggingsområdene

- 3.2.1 By- og tettstedene i planområdet forutsettes fortettet med ca 4600 boliger i planperioden. Hamar stortettsteds andel av fortettingen skal være ca 3000 boliger, derav ca 100 boliger i Stavsberg/Nydal og ca 700 boliger i Ottestad
3.2.2 Fortetting i by- og tettsteder bør tas inn som tema i kommuneplanene. For kommunene er det nødvendig å utvikle strategier for samordnet, kvalitetsmessig fortetting i eldre utbyggingsområder for å oppfylle planens boligfortettingstall; se også handlingsprogrammet. For kommunene Hamar, Ringsaker og Stange vises det spesielt til retningslinjene for utbyggingsrekkefølge, pkt. 6.1
3.2.3 Eksisterende næringsarealer bør utnyttes mer effektivt ved at arealene får en høyere utnyttelse enn i dag. Dette gjelder særlig næringsområder med tilfredsstillende kollektivtilbud

3.3 Boligtetthet i nye områder

- 3.3.1 De nye utbyggingsområdene i Hamar stortettsted skal utbygges med slik tetthet:
- Området Voll, Søndre Lund og Hamar flyplass – 4 boliger pr. dekar
 - Området Børstad – 2 boliger pr dekar
 - Området Ingeberg – 1 bolig pr dekar
- 3.3.2 I rimelig gangavstand, 1000 meter fra sentrum, kommunedelsenteret (bydelssenteret) og knutepunktholdeplass for buss/bane kan boligtettheten økes

4 TRANSPORT

4.1 Kollektivtransport

- 4.1.1 I samarbeid med fylkeskommunen bør kommunene i kommuneplanens arealdel kartfeste sin del av et regionalt stamnett for buss
4.1.2 Vegholder skal sikre framføringshastigheten i busstrafikkens stamnett, om nødvendig med aktive trafikkprioriteringstiltak (trafikkstyring)
4.1.3 I samarbeid med fylkeskommunen og Jernbaneverket skal kommunene i kommuneplanens arealdel kartfeste sin del av jernbanenettet
4.1.4 Dovrebanelen fra Tangen til Moelv skal utvides med dobbeltspor

4.2 Sykkelvegnett

4.2.1 Det skal søkes etablert et regionalt, sammenhengende sykkelvegnett. Det skal legges særlig vekt på sykkeltilgjengelighet i og mellom by- og kommunesentrene

4.2.2 Det skal etableres sykkelparkering i by- og kommunesentra

4.3 Vegnettet

4.3.1 Vekst i transportmengden som fører til kapasitetsproblemer i vegnettet løses gjennom en kombinasjon av virkemidlene: økt vegkapasitet, trafikkregulerende tiltak, forbedring av kollektivtilbudet buss og bane og forbedring av gang- og sykkelvegnettet

4.3.2 Det overordnede hovedvegnettet med E6, Rv 3, Rv 24, Rv 25, Rv 222, Rv 213, Rv 216 og fylkesvegene til Ingeberg, skal utvikles med tilstrekkelig framkommelighet

4.4 Lokaliseringspåvirkning

4.4.1 Det tas utgangspunkt i prinsippene i ABC-metoden for lokalisering av næringsvirksomheter, men det må vises smidighet ved konkrete etableringer

4.5 Restriksjoner på bilbruken

4.5.1 For å få flere trafikanter til å gå, sykle, kjøre buss og bane, bør Hamar kommune revidere gjeldende parkeringsnorm med tanke på å differensiere krav til parkeringsplasser for bil i ulike byområder med ulik type bebyggelse. Det bør planlegges for å redusere besøksparkering i sentra, knutepunkter og i øvrige områder som har høy tilgjengelighet med kollektivtransport. Det bør i slike områder fastsettes maksimumsgrenser for parkering

4.6 Parkering ved kollektivtrafikkknutepunkter

4.6.1 Det skal anlegges tilstrekkelig bil- og sykkelparkering ved skystasjoner og andre knutepunkt for kollektivtrafikk, for overgang til buss og bane (park-and-ride)

5 BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

5.1 Hovedsenter

5.1.1 Hamar sentrum er fylkes- og regionsenter. Hamar skal utvikles for å fylle en slik rolle

5.2 Kommunesentra

5.2.1 Kommunesentrene Hamar, Brumunddal, Løten og Stange skal gi plass for et bredt spekter av handel, kultur, offentlig og privat service dimensjonert i forhold til kommunens innbyggere og den senterstruktur som er etablert

5.3 Kommunedelsentra

5.3.1 Viktige funksjoner på by- og kommunedelsnivå skal lokaliseres i kommunedelsentra. Disse skal kunne inneholde handels- og tjenestetilbud som er dimensjonert for å dekke by- og kommunedelens innbyggere. Dette gjelder Hamar nord, Storhamar, Ridabu og Ingeberg i Hamar kommune, Moelv i Ringsaker kommune og Ottestad i Stange kommune

5.4 Lokalsentra

5.4.1 Offentlig og privat tjenesteyting, kultur og fritidstilbud og handelstilbud som er dimensjonert for å dekke lokale behov bør lokaliseres i lokalsentret. Dette gjelder Stavsberg/Nydal, Hjellum, Brenneriroa, Ådalsbruk og Tangen

5.5 Boliger i sentra

5.5.1 Det skal legges til rette for å gi et variert boligtilbud for å imøtekomme forskjellige boligsøkeres behov. Det betyr i hovedsak variasjon i leilighetsstørrelser, tilgjengelighet for funksjonshemmede og tilgang på rekreasjonsareal/uteareal

5.6 Norm for tettstedsnivå - Forbedringstiltak

5.6.1 Den sentrumsnære handels- og næringsvirksomhet skal styrkes ved lokalisering av ny virksomhet og ved at sentrum utvikles visuelt og sosialt til et naturlig møtested for alle. Det vises i den forbindelse til SMAT-rapporten «Stedsutredning», 15.03.1999. Barn og unges interesser skal ivaretas og synliggjøres i utviklingen av sentra

6 UTBYGGINGSREKKEFØLGE

6.1 Boligområder i Hamar stortettsted

6.1.1 Hamar stortettsted består av Hamar by, Ridabu, Ingeberg, Hjellum, Ottestad og Stavsberg/Nydal

6.1.2 Hamar stortettsteds behov for ca. 4700 boliger i planperioden dekkes ved fortetting med ca. 3000 boliger (inklusive bygging av ca. 200 boliger på en del av HA301, Børstad og gjenstående del av de planavklarte områdene Klukstuen og Finsal) og bygging av ca. 1700 boliger på Ingeberg og i en ny bydel «Hamar nord». Bydel Hamar nord omfatter områdene Voll, Søndre Lund og Hamar flyplass (HA305, FS301C og HA310)

6.1.3 Utbyggingen i planperioden skal skje i et suksessivt forhold som gjenspeiler fordelingen mellom fortetting og bygging på nye områder - 65% fortetting og 35% feltutbygging. Det skal føres regnskap for utbyggingen. Det skal regnes fra 01.01.1998

6.1.4 Grad av utnytting i ny bydel «Hamar nord» forutsettes å være 4 boliger pr. dekar, dette må skje innenfor rammen av et godt bomiljø. Under forutsetning av bygging av et erstatningsanlegg for Hamar stadion, settes grøntandelen for Hamar flyplass til 40 %

6.1.5 Når Hamar stortettsted er fortettet i samsvar med fylkesdelplanen, og Voll, Hamar flyplass, Søndre Lund og Ingeberg er bygd ut, er Ingeberg den videre utviklingsretning for stortettstedet

6.1.6 Utbygging av bydelen Hamar nord må skje etter en samlet kommunedelplan for hele bydelen i samarbeid mellom Hamar og Ringsaker kommuner. I kommunedelplanen tas det stilling til utbyggingsrekkefølgen for de enkelte områder

6.1.7 Utbygging av bydelen Ingeberg må skje etter en samlet kommunedelplan for hele bydelen

6.2 Øvrige boligområder

6.2.1 Viksvika, TA 701, Tangen, tas først i bruk når de øvrige arealer på Tangen er bygd ut

6.3 Næringsområder

6.3.1 I Rudshøgda næringspark skal en vesentlig del av det planavklarte næringsareal bygges ut før nye kan tas i bruk. Næringsområdet kan videreutvikles sørøstover, sør for E6, når det planavklarte området har fått en tilfredsstillende utnyttelse, eller dersom det kan dokumenteres spesielle arealbehov som ikke kan dekkes innenfor det planavklarte området. Øst for Rudshøgda stasjon kan det, mellom Prestvegen og Dovrebanen, utvikles et næringsområde for bedrifter som dokumenterer spesielle behov for jernbanetilknytning. I skogområdet sør for Prestvegen, nord for E6, kan det etableres et næringsområde som kun kan benyttes til én stor nyetablering som er av regional betydning, og som krever tilnærmet hele arealet forutsatt at det etter en helhetlig vurdering, ikke er noe annet tilfredsstillende næringsareal i regionen

6.3.2 Næringsområdet Ljøstadvfeltet i Stange kommune kan videreutvikles i sørøstlig retning langs E6

6.3.3 I Ottestad skal ikke det nye næringsområdet Kåterud på 50 daa tas i bruk før Åkershagan næringspark i alt vesentlig er utbygd. Av landskapsmessige grunner forutsettes det at en del av arealet mot E6 utformes som et parkbelte

PROBLEMSTILLINGER SOM IKKE ER BEHANDLET I FYLKESDELPLANEN

Senterstruktur og tettstedsutvikling

Fylkesdelplan som skal erstatte den midlertidige «kjøpesenterstoppen» er under utarbeidelse med planlagt vedtak i løpet av 2003. Arbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, fylkesmannen, vegsjefen, kommunene i Hedmark, KS, og handelsnæringen. Fylkeskommunen er prosjektansvarlig.

Regionrådets funksjon i arealplanarbeidsammenheng

Dette skal avklares i regionrådet.

Utredning av nye elementer av overordnet transportnett

Det pågår arbeid med en konsekvensutredning (KU) for E-6 på strekningen Gardermoen – Moelv for utvikling av eksisterende veg fra 2 til 4 felt. Statens vegvesen Hedmark har ansvar for utredningsarbeidet. Parallelt med dette arbeides det med en fylkesdelplan for Transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene. Fylkesdelplanen skal omfatte alle transportformer med regional betydning i korridoren, inklusiv kollektivtransport. Akershus, Oppland og Hedmark fylkeskommuner er ansvarlig for planarbeidet.

Prinsipp for mulige regionruter for kollektivtrafikk gjennom Hamar by.

For Rv 25 og Rv 3 på strekningen Omangsvollen i Løten til Elverum pågår det arbeid med konsekvensutredning, kommunedelplan og reguleringsplan. Dessuten arbeides det med en konsekvensutredning for utvidelse av Rv 25 i Hamar fra 2 til 4 felt på strekningen Ringgata – Torshov.

Vedlegg 1 til kapittel 4

Stasjonære kilder

Hamar kommune

Bruk av fyringsolje og oljeprodukter er fordelt på både husholdninger, tjenesteyting og industri, med en markert nedgang i forbruk fra 2003 til 2004.

Fjernvarme er særlig å finne innen tjenesteytende næring (22,4 GWh i 2004) og noe for bolig (6,7 GWh i 2004). Økning i fjernvarme og vedfyring kan trolig ikke forklare hele nedgangen i bruk av oljefyring, men kan skyldes prisvariasjoner mellom oljefyring og elektrisitet (Lokal energiutredning Hamar).

Fjernvarme tilsvarte i 2005 ca. 7,5 prosent av elforbruket i Hamar, mens fjernvarme og vedfyring stod for hhv. 4,6 og 8,3 prosent av energiforbruket. Det betyr at det også i Hamar er strøm som dominerer for boligoppvarming, mens fjernvarme vokser og brukes særlig til næringsbygg og ved boliger i blokkbebyggelse eller annen type boligbebyggelse med høy tetthet. Bruk av vedfyring har vært relativt konstant.

Den lokale energiutredningen for Hamar skisserer planer om å redusere elforbruket og øke fjernvarmeproduksjonen fra rundt 57 GWh i dag til 158 GWh i 2015. Dette bør kunne innebære at en tilnærmet total utfasing av oljefyring i kommunen bør være mulig.

Videre er det et potensial (4500m³) av trevirke i Hamar kommune som tilsvarer dagens vedsalg (51 GWh).

Forventet energiøkning fra nye utviklingsprosjekter er på rundt 120 GWh og gir en årlig vekst i energiforbruket på rundt 1,7 prosent i Hamar. I energiutredningen framheves også en nasjonal satsing på produksjon og bruk av bioenergi i landbruket (biobrenselanlegg), prosjekt for grønn varme og biobrensel til spredt boligbygning fremheves (boligområder med opp til 10 eneboliger).

Sum [GWh]	2000	2004	2005	2006
Elektrisitet	456,2	464,1	474,9	490,1
Kull, kullkoks, petrolkoks	0	0	0	---
Ved, treavfall, avlut	45,3	49,5	51,8	---
Gass	2,2	12,1	4,1	---
Bensin, parafin	15,5	14,3	11,6	---
Diesel, gass- og lett fyringsolje, spesialdestilat	59,3	72,7	56,3	---
Tungolje, spillolje	0	0,2	0	---
Avfall	0	0	0	---
Fjernvarme	1	29,0	34,4	44,1
Totalt	579,5	641,9	633,1	---

Figur 1 Temperaturkorrigert energibruk i Hamar kommune, Eisiva energi 2008

Løten

Løten har sitt energibruk fordelt på elektrisitet og vedfyring. Hele 35 prosent av energibruken kommer fra biobrensel, mens 57 prosent kommer fra elektrisitet. Det er rundt 12 GWh oljefyring i kommunene som kan erstattes.

Det finnes flere bygninger med vannbåren varme i Løten i dag hvor kjelen fyres med el, bio og olje – samt noen få eksempler på oppvarming med jordvarme. Moelven Løten produserer energi til eget bruk fra biomasse. Heggvin avfallsplass ligger på grensen mellom Løten og Hamar – innenfor Hamars grenser.

Tiltak vil særlig være knyttet til energiproduksjon som samtidig kan redusere utslipp av metan fra kommunen. Det bør også være et uttalt mål å redusere bruk av strøm til oppvarming gjennom distribusjon av fornybar varme. Det er en utfordring knyttet til bruk av strøm i nye og eksisterende hytteområder.

Sum [GWh]	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Elektrisitet	80,5	78,5	81,6	75,1	78,9	83,9
Kull, kullkoks, petrolkoks	0,0	---	---	0,0	0,0	---
Ved, treavfall, avlut	39,7	---	---	44,5	48,0	---
Gass	0,5	---	---	0,7	0,8	---
Bensin, parafin	4,9	---	---	4,9	4,3	---
Diesel, gass- og lett fyringsolje, spesialdestilat	5,6	---	---	8,5	6,0	---
Tungolje, spillolje	0,0	---	---	0,0	0,0	---
Avfall	0,0	---	---	0,0	0,0	---
Totalt (for 2000, 2003 og 2004)	131,2	---	---	133,7	138,0	---

Tabell 3.1 Energibruk i Løten kommune, temperaturkorrigert

Kilde: Eidsiva Energi 2007: Lokal energiutredning for Løten kommune

Ringsaker

Forbruk av strøm er fordelt på boliger (største forbruker), industri, tjenesteytende næring og jordbruk. Hovedenergikilden er strøm (67 prosent), mens 20 prosent av energibruket dekkes av ved og 13 prosent ved fossile brenslere. Industrien står for ca. halvparten av oljefyringen, men andelen oljefyring er svært lav. Det er flere igangsatte og planlagte prosjekter for klimavennlig energiforsyning i kommunen, bl a:

- Produksjonsanlegg for pellets i Brumunddal (Statoil/Norsk trepellets)
- Fyringsanlegg for bioenergi på Moelven Timber med potensial for leveranse av varme til sentrumsnære bygninger (Fjernvarmeanlegg) og Moelven Industrier og Moelven limtre
- Varmelevering fra oljefyrt nærvarmeanlegg fra Hamar Regionen fjernvarme
- Biofyringsanlegg ved Brumunddalen ungdomsskole
- Eksempler på biovarmeanlegg på enkelte gårdsbruk
- Privat vedhogst⁵²

Stange

I 2003 var rundt 70 prosent av stasjonær energibruk i Stange elektrisitet, mens resten av energiforbruket var fordelt omtrent likt på olje og ved. Energiforbruket har steget noe, men fordelingen mellom energibærere har ikke endret seg mye, men varierer noe fra år til år. Forbruket har gått opp særlig i primærnæringer og tjenesteytende næringer, og det er en markert nedgang i energibruk, energi som også omfatter bruk av bioenergi. Prognosene er en lineær framskrivning som ikke inneholder noe utfasing av fossile brenslere eller større innfasing av bioenergi. Den lokale energiutredningen for Stange viser

⁵² Lokal energiutredning for Ringsaker 2006

til at det er få boliger med vannbåren varme (ca. 580) og at alternativ energiforsyning derfor må bygge på biovarme og varmepumper på lokalt nivå.

Det er ingen konkrete planer for fjern- eller nærvarmenett i kommunen – eller konkrete målsettinger for utfasing av oljefyring. Den lokale energiutredningen er utarbeidet av Stange energi. Rapporten viser til mulighet for fjernvarmenett i Ljøstad industriområde med mulig nytt utbyggingsfelt. Det samme gjelder for bolig/næringsområder ved Nedre Kåterud og i tilknytning til Sanderud sykehus. For Stange kommune vil det kunne være mulig å vurdere energioppdekning med varmepumpe med Mjøsa som varmekilde. For Stange – som for Hamar og Ringsaker - vil det kunne legges til rette for et kaldfordelingsanlegg med vann fra Mjøsa for bruk i desentrale varmepumper (SFT: Gode eksempler: Fjordvarme i Nordfjordeid).

Sum forbruk (GWh)					
	1996	2000	2001	2002	2003
Elektrisitet	243,5	273,1	263,7	258,9	253,9
Ved, treavfall, avlut.	47,5	50,7	50,2	52,9	52,2
Gass	0,8	1,5	1,0	1,4	1,2
Bensin, parafin	15,7	14,4	12,8	12,4	13,4
Diesel-, gass- og lett fyringsolje, spesialdestillat	34,4	33,5	27,0	26,3	37,1
Sum	341,8	373,3	354,7	351,8	357,8

Grafisk framstilling av temperaturkorrigererte energidata

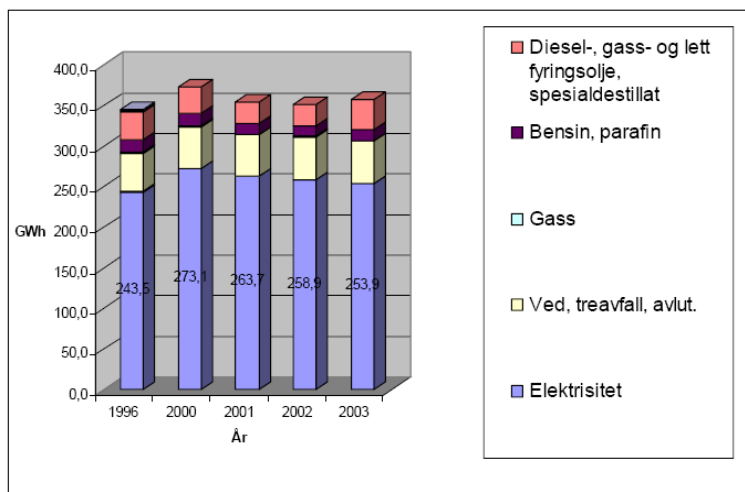


Fig 8

Figur 3: Energiforbruk i Stange 1996 – 2003 Kilde: Lokal energiutredning for Stange kommune

Vedlegg 2 til kapittel 4

Landbruk

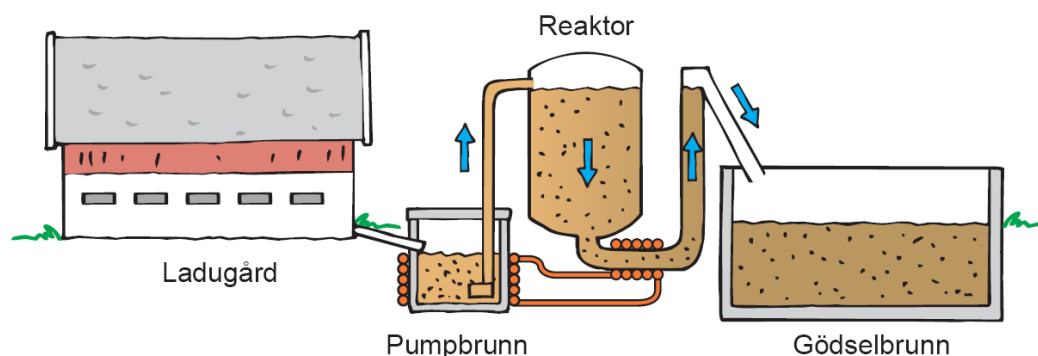
Oppsamling av metangass fra gjødselkjellere

Den metanholdige ventilasjonslufta fra husdyrrom og gjødselkjeller samles og oksyderes i metanfilter eller i fyringsanlegg. SFT viser til at dette er et nytt tiltak som er under utredning. Fordelen med tiltaket er at det kan iverksettes lokalt på hvert enkelt anlegg. Ved oppsamling av metangass fra gjødselkjeller kan denne både omdannes til CO₂ ved faking – eller brukes til produksjon av elektrisitet lokalt.

Oppsamling av metan fra gjødsel kan tenkes som enkeltvise gårdsanlegg. I prinsippet vil en slik nedbrytning skje ved:

- Oppsamling og faking av metangass
- Nedbrytning i tanker/reaktorer (se illustrasjon og beskrivelse nedenfor)

Fordelen ved desentral oppsamling av metangass vil være at tiltaket ikke vil generere transport. Ulempen vil være begrensninger med hensyn til å produsere energi fra metangassforbrenningen. Metangass vil kunne brukes både til kraft og varmeproduksjon i aggregat, men dette vil kreve innmatning til el-nettet eller varmedistribusjon på gårdsanlegget. Metangassen vil måtte bearbeides før den kan brukes i drift av kjøretøy, men et enkelt gårdsanlegg vil ikke kunne produsere tilstrekkelig for et slikt formål (E.ON Gas Sverige AB m.fl. 2007).



Sentrale biogassanlegg for gjødsel og annet våtorganisk avfall

Gjennom anaerob behandling blir den lett nedbrytbare delen av det organiske stoffet brutt ned til biogass som er 50-80 % metan. Tiltaket reduserer da utslippene av metangass og lystgass fra gjødsellagringen, og gir muligheter for å utnytte energien til erstatning for fossile brensler eller til produksjon av strøm. En vesentlig del av nitraten som er organisk bundet, blir omdannet til ammoniumnitrat som er bedre tilgjengelig for plantevekster, og som dermed vil ha bedre gjødsleffekt⁵³. Biogassen kan brukes til produksjon og salg av varme, elektrisitet og som drivstoff for kjøretøyer. Råtneresten (digestat) kan anvendes som et gjødselprodukt.

En rapport fra Jordforsk (Bøen, Haraldsen, Sørheim 2004) beskriver mulighetene for bruk av avfallsbasert biorest fra anaerob behandling. Rapporten konkluderer med at kvaliteten på bioresten avhenger av råvarer som tilføres prosessen, og av hvilke prosessstrinn den går gjennom under og etter anaerob behandling. Bioresten kan brukes som

⁵³ http://www.sft.no/artikkel_41511.aspx

- Flytende biorest; er rik på lett tilgjengelige næringsstoffer og har potensial for bruk som hurtigvirkende gjødsel
- Avvannet og kompostert biorest vurderes derfor som jordforbedringsmidler med en viss gjødseffekt

Biogassanlegg kan tenkes bygd som små anlegg på hver enkelt gård. Det vil som regel gi bedre økonomi å samle gjødselen på et fellesanlegg hvor det kan blandes inn annet våtorganisk avfall. Dette gjelder da spesielt i forhold til muligheten for å samle opp metangass til energiformål.

Anaerob nedbrytning av våtorganisk materiale vil være et særlig aktuelt tiltak innen avfallsbehandling. Jordforsk viser til tre anlegg som behandler våtorganisk avfall i høyteknologiske biogassanlegg: GLØR (Lillehammer), Sellikdalen Renseanlegg på Kongsberg og Åna kretsrensing. Av økonomiske grunner kan det ofte være gunstig å satse på felles anlegg som behandler våtorganisk avfall (GLØR) sammen med husdyrgjødsel (Åna) og andre fraksjoner som avløpsslam (Kongsberg), fiskeensilasje (Åna) (Bøen, Haraldsen, Sørheim 2004).

Bedre fôring og fôr med mindre nitrogen

Optimalisering av fôr og fôring minker mengden N i gjødsla og dermed også utslipp av lystgass. I tillegg blir det mindre utslipp av ammoniakk til luft og nitrat til vann som bidrar klart til nytten. Lavproteinfôr ble tatt i bruk i Norge for storfe etter 1990 med gode resultater for bedriftsøkonomien. Det er fortsatt et utnyttet potensial, spesielt for gris og fjørfe.

Optimalisering av fôring, bl.a. ved fasefôring, vil kreve automatisk fôring med datastyring. Dersom dette skjer ved fornyelse av driftsbygningene som forventes de neste 20 år, vil en innfasing av nye fôringsanlegg kunne skje uten vesentlige ekstra kostnader. Det er imidlertid vanskelig å beregne effekten av slike tiltak på grunn av stor usikkerhet knyttet til måling av effekten. Mange slike anlegg er allerede i bruk for kylling og gris. Majoriteten av disse har trolig automatiserte anlegg i dag. Det er dermed lite å hente på dette. Proteinfôret er også veldig balansert i dag, fordi det er proteinet som koster. Forventningene om at det kan hentes noe her kan være optimistiske. En mer ekstensiv driftsform (økologisk) vil bidra til reduksjon av utslipp fra drøvtyggere. Økning av økologisk produksjon kunne være et effektivt tiltak. I forhold til reduksjon i konvensjonell produksjon er dette et spørsmål om forskning både på avl og fôrregimer.

Redusert N-gjødsling

Gjennom optimalisering av gjødslingen kan mengden tilført N i mange tilfelle reduseres uten avlingstap av betydning. Redusert gjødselsintensitet vil redusere utslipp av lystgass tilsvarende. Reduksjon av nitrogeninnholdet i mineralgjødsel vil også kunne bidra til å redusere utslippene, men det er vanskelig å beregne effekten av slike tiltak på grunn av stor usikkerhet knyttet til utslippenes størrelse. Tiltak som kan vurderes er:

- For å optimalisere gjødselmengden kan det ved spredning anvendes sensorer og/eller GPS-utstyr. Ved anvendelse av husdyrgjødsel spres denne på tidspunkter og i mengder som sikrer maksimal utnyttelse og minimale tap av nitrogen. Dette vil kreve andre arbeidsrutiner, gjødselanalyser og i en del tilfeller økt lagringskapasitet/omfordeling av husdyrgjødsel
- Det er mye å hente på raskere nedmolding av husdyrgjødsel. Det er flere måter å få gjødselen raskt ned i jorda. Trykkinjeksjon (DGI) er mest effektivt, men også veldig kostnadskrevende (dyrt utstyr). Det blir fra i år gjennomført et forsøk med tilskudd for å stimulere til mer effektiv bruk av husdyrgjødsel i utvalgte områder i tre fylker, bl.a. Hedmark. I Hedmark har en gjennom regionalt miljøprogram hatt en tilskuddsordning i flere år, samt at det er drevet målrettet informasjon ved

utarbeidelse av en veileder og avholdte møter. Det konstateres at tiltakene en har satt i verk, virker, men det er mer å gå på i forhold til vårspredning av gjødsel

Tilleggseffekter av redusert N-gjødsling er mindre utslipp av ammoniakk til luft og av nitrat til vann. Vurdering av tiltak og kostnader vil derfor måtte gjøres med hensyn til tiltakenes totale miljønytte.

Vedlegg til kapittel 7

Vedlegg 7.1 Innsigelse til reguleringsplan for Jarlsberg travbane, Tønsberg kommune – MDs avgjørelse

Vi viser til fylkesmannens oversendelse av saken ved brev av 29.06.07 fra Fylkesmannen i Vestfold.

Reguleringsplanen er i henhold til plan- og bygningsloven § 27-2 nr 2 oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse fordi det foreligger innsigelser fra Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune og Fylkesmannen i Vestfold. Innsigelsene er i hovedsak begrunnet med at planen er i strid med rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging (RPR ATP) og Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold.

Departementet stadfester ikke reguleringsplan for Jarlsberg travbane.

Departementet legger avgjørende vekt på at den foreslåtte

kjøpesenterlokaliseringen til Jarlsberg travbane ligger utenfor de områder hvor det er tillatt å etablere kjøpesentre større enn 3000 m² i henhold til retningslinjer i godkjent Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Videre aksepterer ikke departementet at det legges opp til utvidet fortolkning av begrepet "plasskrevende varer" i forhold til fylkesdelplanens retningslinjer.

Hensikten med retningslinjene er å styrke by- og tettstedssentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling med byspredning, økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil. Det overordnede og langsiktige målet er å utvikle bærekraftige og robuste by- og tettstedsstrukturer som også bidrar til å redusere klimagassutslippene. Departementet mener plassering av et nytt kjøpesenter på Jarlsberg travbane ikke er i samsvar med retningslinjene i Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold. Innsigelsene er med dette tatt til følge.

Bakgrunn for saken

Tønsberg bystyre vedtok reguleringsplan for Jarlsberg travbane i møte 20.06.2007.

Planområdet består i hovedsak av den nordlige delen av Jarlsberg travbane. Planområdet omfatter blant annet travbanens publikumsbygg og tilhørende parkeringsarealer. Planen legger til rette for etablering av et handelssenter med et samlet forretningsareal på 22.000 m², hvorav 17.500 m² avsettes til forretning for plasskrevende varer, og maksimalt 4.500 m² avsettes til detaljhandel. Tiltaket retter seg mot et regionalt handelsomland og handelen vil i hovedsak være bilbasert.

Kommunen mener Tønsberg skal være et regionsenter, og at det er viktig å legge til rette for etablering av denne type handelsbedrifter. Kommunen er opptatt av å unngå at denne type etableringer lokaliserer seg utenfor fylket, og mener å ha funnet en god lokalisering.

Kommunen viser til at det ikke er praktisk mulig å legge denne type handelsbedrifter innen sentrum av byen, og at lokaliseringen må skje i avlastningssentra rundt byen. Kommunen mener Jarlsberg travbane er et avlastningssenter og at det peker seg ut som en god lokalisering sett i forhold til sentrum og nærheten til E-18. Kommunen kan heller ikke se at etableringen vil få negative virkninger for sentrumshandelen, og viser til handelsanalysen. Reguleringsbestemmelsene er i følge kommunen med hensikt utformet slik at kommunen i stor grad kan styre hvilken type virksomhet en ønsker innen området både med hensyn til detaljhandel, bevertningssteder, kulturaktiviteter mv. Kommunen mener derfor en vil kunne unngå at etableringen vil skje på bekostning av aktivitetene i Tønsberg sentrum.

Kommunen viser og til at det er konsekvensutredet alternativ lokalisering på Kilen, uten at dette alternativet kom bedre ut med hensyn til sentrumshandel og trafikk.

Kommunen mener videre at fylkesdelplanen har utspilt sin rolle som styringsdokument når det gjelder lokalisering av handelssentre/kjøpesentre. Det vises til at planen snart er ti år gammel, og at utviklingen som har funnet sted har gjort at planen ikke avspeiler dagens virkelighet. Det vises til at handelsomsetningen har økt med opp mot 40 % siden planen ble utarbeidet.

Kommunen legger også vekt på at lokaliseringen vil kunne revitalisere aktiviteten rundt travmiljøet på Jarlsberg.

Statens vegvesen region sør fremmet innsigelse i brev av 04.01.07. Statens vegvesen viser til at reguleringsplanen er i strid med Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og sentrumsutvikling, kommuneplanen og de rikspolitiske retningslinjene for areal- og transportplanlegging (RPR ATP). Statens vegvesen viser til at planen åpner for handelsetableringer som langt overstiger de 3 000 m² som er begrensningen i kommuneplanen og fylkesdelplanen. Statens vegvesen mener gjennomføring av tiltaket vil bidra til å undergrave den langsiktige arealutviklingen som er vedtatt. For å dempe bilbruken, spesielt i byene, er det ønskelig at en gjennom samordnet areal- og transportplanlegging utvikler konsentrerte bysentra, med avlastningssentra med god tilgjengelighet til hovedvegene inn til byene og gode kollektivtilbud. Statens vegvesen mener derfor at en større næringsutvikling på travbanen vil medføre en spredning av Tønsberg by som er unødvendig og uheldig fordi det bidrar til å øke bilbruken. Det pekes også på at tiltaket vil ha negativ innvirkning på trafikkavviklingen på Semslinna, og sannsynligvis også på andre deler av hovedvegnettet som i dag har en anstrengt situasjon.

Vestfold fylkeskommune fremmet innsigelse i vedtak av 05.02.07. Innsigelsen er begrunnet med at forslaget til reguleringsplan legger til rette for etablering av et handelssenter i strid med Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og senterutvikling i Vestfold, samt RPR ATP både hva angår lokalisering, formål og antall kvadratmeter.

Fylkeskommunen viser til at fylkesdelplanen har blitt til gjennom bred medvirkning og i samarbeid med kommunene, regionale statsetater og næringslivet for å komme frem til et

felles syn på utviklingen av byer og tettsteder i Vestfold. Det vises til at lokalisering av handel og tjenesteyting skal bygge opp under utviklingen av den vedtatte senterstrukturen.

Fylkeskommunen viser i sin saksfremstilling til at det i handelsanalysen og konsekvensutredningen benyttes andre begreper enn det som er definert som plasskrevende varehandel i fylkesdelplanen. Fylkeskommunen mener at reguleringsplanen gir hjemmel til å bygge betydelig mer detaljhandel enn 4 500 m², og at handelsanalysens konklusjon med hensyn til tiltakets virkning for handelen i Tønsberg sentrum og andre sentra i og utenfor kommunen ikke kan legges til grunn for vurderingen.

Det vises også til at planen er i strid med kommuneplanens arealdel, når det gjelder senterstruktur og utvikling av lokalsentra og bysenteret. Det er satt i gang arbeid med kommunedelplan for Kilen, Korten og Stensarmen med tanke på ytterligere handelsetableringer i de sentrumsnære næringsområdene. Utvikling av Jarlsberg som handelsområde inngår ikke i den strategien.

Fylkesmannen i Vestfold fremmet innsigelse i brev av 04.01.07. Grunnlaget for innsigelsen er knyttet til målsettingene og retningslinjene i Fylkesdelplan for kjøpesentre og sentrumsutvikling i Vestfold samt RPR ATP. Fylkesmannen finner ikke å kunne gi sin tilslutning til konsekvensutredningen hva gjelder handelsmessige virkninger av et nytt regionalt handelssenter på Jarlsberg. Det samme gjelder beregningen av transportomfanget. Fylkesmannen vurderer det slik at senteret vil konkurrere direkte med den etablerte handelsvirksomheten innenfor bysenteret og større lokalsentra i distriktet. Etableringen vurderes til å svekke sentrumsområdene og øke bilavhengigheten og transportomfanget.

Det ble avholdt meklingsmøte 21.05.07, uten at partene kom til enighet.

Møte og befaring i saken ble avholdt 13.11.07 med representanter fra kommunen, fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen Vestfold distrikt, Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet. Tilstede var også representanter fra Norsk Enøk og Energi AS, Link Signatur AS, Vista Analyse AS, Bermingrud Prosjektutvikling AS og Brikسدalen eiendom AS.

Samferdselsdepartementet har avgitt høringsuttalelse i brev av 19.12.07.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at reguleringsplanen bryter med nasjonale og regionale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging. Departementet mener at etablering av et regionalt kjøpesenter på denne størrelsen bør sees i sammenheng med og avklares i overordnede planer som ser på hele Vestfold, eventuelt regionen under ett. Departementet peker videre på at behovet for overordnede planer blir forsterket gjennom den økningen man ser i handelsomsetningen de senere årene.

I forbindelse med sin vurdering av saken har Samferdselsdepartementet innhentet uttalelse fra Vegdirektoratet. Direktoratet slutter seg igjen til Statens vegvesens vurdering av saken. Det bemerkes at rekkefølgebestemmelser i planen ikke vil avbøte de negative trafikale

virkningene på vegnettet mellom travbanen og Kjeller, ettersom det etter deres vurdering neppe er finansieringsgrunnlag for en slik utvidelse av veien i løpet av de nærmeste årene.

Miljøverndepartementets vurdering

Som oppfølging av den tidligere rikspolitiske bestemmelsen om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor byer og tettsteder (1999-2004), er det utarbeidet fylkesplaner og fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av handel og service. Dette er planer som er utviklet gjennom et omfattende samarbeid mellom fylkeskommune, fylkesmann, regionale myndigheter, kommunene og det lokale næringsliv.

Miljøverndepartementet har i brev av 1. november 2004 til regionale og lokale myndigheter understreket at kjøpesenterpolitikken ligger fast, og at vedtatte fylkes(del)planer med retningslinjer for lokalisering av handel og andre servicefunksjoner skal legges til grunn for behandling av søknader om kjøpesenteretableringer.

I St.meld. nr 26 (2006-2007) "Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøltilstand" ble det varslet en revitalisering av de nasjonale politiske føringene som lå til grunn for kjøpesenterstoppen (1999-2004). Dette innebærer at kjøpesentre skal lokaliseres sentralt og til områder som er lett tilgjengelig med kollektivtransport.

Regjeringen har nå lagt ut til offentlig ettersyn en ny rikspolitisk bestemmelse for å sikre gjennomføring av nasjonal og regional politikk på dette området. Bakgrunnen for dette er blant annet at det planlegges en rekke nye kjøpesentre utenfor byer og tettsteder, til tross for at dette ikke er i samsvar med fylkenes retningslinjer. Denne rikspolitiske bestemmelsen skal være et virkemiddel for å sikre bedre oppfølging av godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner for lokalisering av større kjøpesentre. Hensikten er å oppnå en mer samordnet lokaliseringspolitikk på tvers av kommunegrensene og større forutsigbarhet for kommuner og utbyggere.

Målet med fylkesplanene for senterutvikling er å styrke by- og tettstedssettene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling med byspredning, økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer eller ønsker å bruke bil. Det overordnede og langsiktige målet er å utvikle bærekraftige og robuste by- og tettstedsstrukturer som også bidrar til å redusere klimagassutslippene.

Fylkesdelplan for etablering av kjøpesentre og senterutvikling i Vestfold ble godkjent i Miljøverndepartementet ved brev av 10.10.03. Fylkesdelplanen avløste den rikspolitiske bestemmelsen om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre og videreførte intensjonen i denne. Fylkesdelplanen gir retningslinjer for lokalisering av varehandel.

Utdrag av retningslinjene

1.3.3. Senterstruktur i Vestfold

Fylkessenter: Tønsberg (med Kilen, Stensarmen og Korten som avlastningssentre)

Lokalsentre:Semsbyen, ...Vear/Hogsnes...

1.3.4.3 Lokalisering og etablering av kjøpesentre

Lokalisering og etablering av kjøpesentre på over 3000 m² bruksareal eller utvidelse til over 3000 m² bruksareal, kan kun skje i fylkessenteret, regionsentrene eller områdesentrene innenfor senterets sentrumssone ..., eller i lokalsentre dersom etableringens størrelse er tilpasset senterets funksjon og handelsomland.

1.3.4.4. Lokalisering og etablering av plasskrevende varer

Følgende bransjegrupper regnes som plasskrevende, og unntas fra fylkesplanens retningslinjer: Salg av biler, motorkjøretøyer, fritidsbåter, landbruksmaskiner, anleggsmaskiner, trelast og andre byggevarer, samt salg fra planteskoler/hagesentre med delvis egen produksjon. Handel med denne typen varer fordrer god biltilgjengelighet, samtidig som det bør være god tilgjengelighet med kollektivtransport. Virksomheter som driver salg av plasskrevende varer bør derfor lokaliseres eller etableres i randsonen til større sentre, fortrinnsvis i avlastningssentre.

1.3.4.5. Salg av møbler og hvitevarer

Som hovedregel skal denne type salg lokaliseres til sentrumssonen. Lokalisering i etablerte avlastningssentre i randsonen vil kunne tillates, men bare dersom det kan dokumenteres at virksomheten vil bli ødeleggende eller vanskelig å innpasse i sentrum.....

Departementet finner at reguleringsplanen er i strid med retningslinjene i fylkesdelplanen. Jarlsberg travbane ligger om lag 3 km fra sentrumssonen i Tønsberg sentrum og om lag 1,5 km fra sentrum av både lokalsentrene Sem og Vear. Jarlsberg travbane er ikke et definert avlastningssenter for Tønsberg tettsted. Det er om lag 2 km fra randsonen av Tønsberg tettsted til Jarlsberg travbane, og Jarlsberg travbane ligger klart utenfor randsonen av tettstedet. Departementet legger avgjørende vekt på at den foreslåtte kjøpesenterlokaliseringen til Jarlsberg travbane ligger klart utenfor de områder i Vestfold hvor det er tillatt å etablere kjøpesentre større enn 3000 m².

Forslag til reguleringsbestemmelser for Jarlsberg travbane åpner for 22.000 m² (T-BRA) til forretning, hvorav inntil 4500 m² til detaljhandel og resten til plasskrevende varer. I reguleringsbestemmelsene defineres også "transportskapende varehandel", dvs. elektriske artikler og møbler inn under begrepet "plasskrevende varer". Departementet mener definisjonen er i strid med begrepet "plasskrevende varer" i fylkesdelplanens retningslinjer. Departementet går ikke nærmere inn på definisjonen av varegrupper, ettersom departementet finner at lokaliseringen uansett ikke er egnet for etablering av et senter med denne størrelse.

Departementet finner i likhet med fylkesmannen og fylkeskommunen grunnlag for å reise tvil om konsekvensutredningen hva gjelder de handelsmessige virkninger av et nytt regionalt handelssenter på Jarlsberg. Det samme gjelder beregningen av transportomfanget. Etableringen vil etter departementets vurdering kunne svekke sentrumsområdene og øke bilavhengigheten og transportomfanget.

Reguleringsplanen er også i strid med kommuneplanens arealdel. På bakgrunn av at det er satt i gang arbeid med kommunedelplan for Kilen, Korten og Stensarmen med tanke på ytterligere handelsetableringer i de sentrumsnære næringsområdene, mener departementet det vil være uheldig å stadfeste reguleringsplan for et handelsområde som ikke inngår i denne strategien.

Departementet slutter seg videre til fylkesmannens, fylkeskommunens og Samferdselsdepartementets vurderinger knyttet til betydningen av at de overordnede planer følges opp, slik at handel og tjenesteyting bygger opp under den vedtatte senterstrukturen.

Reguleringsplanen er heller ikke i samsvar med de Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR ATP). Det vises særlig til pkt 3.6: *"Regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter."*

Reguleringsplanen er også i strid med RPR ATP pkt 3.1: *"Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses..."*.

Miljøverndepartementet viser videre til St.meld. nr 34 (2006-2007) om norsk klimapolitikk der det understrekes at arealplanlegging skal være et effektivt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra transport bl.a. gjennom vedtak om utbyggingsmønster og lokalisering av virksomheter.

Undersøkelser utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) viser at enkelte kjøpesentre utenfor byene har en bilandel på over 95%, mens kjøpesentre med sentral plassering i byen har bilandeler helt ned til 20 %. Større kjøpesentre må derfor lokaliseres nær kollektivknutepunkter og sentralt i byen, slik at flere får kortere avstand og flere kan reise miljøvennlig. Redusert bruk av personbil er nødvendig for å nå klimamålene.

Departementet har mottatt informasjon om at senteret er planlagt bygget som et pilotprosjekt med biobrenselanlegg basert på bruk av hestegjødsel som energikilde. Et slikt anlegg ville i følge tiltakshaver kunne gi en betydelig miljøgevinst. Departementet ser det som svært positivt at det satses på alternative energikilder. Departementet har likevel ikke funnet å kunne tillegge dette avgjørende vekt i saken.

Miljøverndepartementet er etter dette kommet til at det foreligger en overvekt av nasjonale og regionale interesser i saken som tilsier at kommunens vedtak ikke kan stadfestes. Etter en samlet vurdering finner Miljøverndepartementet etter dette ikke å kunne stadfeste reguleringsplan for Jarlsberg travbane.

Vedtak

I medhold av § 27-2 i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 finner departementet ikke å kunne stadfeste Tønsberg bystyrets vedtak av 20.06.2007 for reguleringsplan nr 13019, Jarlsberg travbane.

Med hilsen

Erik Solheim

Kopi:

Tønsberg kommune

Vestfold fylkeskommune

Samferdselsdepartementet

Statens vegvesen region sør

Vedlegg 7.2 Innsigelse mot reguleringsplan for Mo industripark vest – Rana kommune. MDs avgjørelse

Det vises til oversendelse fra Fylkesmannen i Nordland datert 09.11.2007.

Saken er i henhold til plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 2 oversendt Miljøverndepartementet til avgjørelse. Fylkesmannen i Nordland har fremmet innsigelse mot planen fordi den er i strid med fylkesdelplan for Nordland 2004-2007, overordnede kommunale planer og generelle nasjonale føringer.

Miljøverndepartementet stadfester reguleringsplan for Mo industripark vest, under forutsetning av at andelen detaljhandel begrenses til maksimum 3000 m² bruksareal. Det forutsettes blant annet at det opparbeides gode gang- og sykkelvegforbindelser til sentrum og nærliggende boligområder, at det sørges for god tilgjengelighet til kollektiv transport, og at reguleringsbestemmelsene endres slik at kommunens parkeringsvedtekt gjøres til maksimumsnorm for parkering.

Departementet fremhever at reguleringsplanen ikke åpner for et tradisjonelt kjøpesenter, men et handelssenter som hovedsaklig vil tilby store, plasskrevende varer. Mo industripark vest vil hovedsakelig bli et supplement til Mo i Rana sentrum, med beliggenhet ca. 500 m fra ytterkant av sentrumskjernen. Innsigelsen fra fylkesmannen tas etter dette delvis til følge.

Sakens bakgrunn

I tidligere reguleringsplan for Mo industripark (reguleringsplan nr. 286) er det aktuelle området avsatt til motell og industri/kontor.

I kommunedelplan for Mo og omegn av 03.02.1998 er det aktuelle området avsatt til industri/forretning. Sentrumsfunksjoner forutsettes her etablert innenfor "sentrumskjernen". I utkast til ny kommunedelplan for Mo og omegn er området lagt ut til byggeområde med krav om reguleringsplan.

Kommunedelplan for byutvikling av 18.09.2007 er utarbeidet parallelt med reguleringsplan for Mo industripark vest. Planen redegjør for sentrumsavgrensning, sentrumsfunksjoner og hovedtrekk i forhold til infrastruktur/trafikk. Det fremholdes at et sterkt sentrum er et overordnet mål for kommunen, og at en tradisjonell kjøpesenteretablering utenfor sentrum vil kunne utgjøre en betydelig trussel i så måte. I denne forbindelse påpekes det store utbyggingspotensialet for detaljhandel innenfor definert sentrum. Det vises imidlertid til at visse former for handel ønskes lokalisert utenfor sentrumskjernen. Dette gjelder særlig storkollihandel (biler, møbler, maskiner, byggevarer osv.) og en del verkstedsbasert handel (VVS, EL, blikkenslagere osv.)

Rana kommune vedtok den 28.08.2007 reguleringsplan for Mo industripark vest med reguleringsbestemmelser revidert 22.08.2007, jf. sak 37/07. Planområdet er på 60.000 m² og inngår i Mo industripark. Planen legger til rette for etablering av et nytt bransjesenter

med brutto gulvareal inntil 35.000 m². Det aktuelle området er i planen avsatt til forretning/kontor.

I reguleringsbestemmelsenes § 2, bokstav a) fastslås det at området skal benyttes til store, arealkrevende virksomheter. Definisjonen av plasskrevende varer er imidlertid utvidet i forhold til de varegrupper som var omfattet av unntaket i rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder av 08.01.1999 (kjøpesenterstoppen). Andelen detaljhandel er begrenset til maksimum 4000 m². Med detaljhandel menes i denne forbindelse handel med varer som ikke er plasskrevende.

Det aktuelle kjøpesenteret er planlagt lokalisert ca. 500 m fra ytterkant av det området som må anses som sentrumskjernen. Planområdet ligger inntil hovedvegnettet og inngår i Mo industripark, som har mer enn 2000 ansatte. Det er planlagt god gang- og sykkelvegforbindelse til Mo i Rana sentrum.

I kommunens saksfremstilling omtales sentrale temaer, som forholdet til overordnede planer, trafikkutredningen, handelsutredningen og forholdet til Mo sentrum. Etter kommunens mening er det noe usikkerhet knyttet til planforslagets konsekvenser for Mo sentrum. Det konkluderes med at forslaget, utover trusselen om svekkelse av sentrum, ikke har negative konsekvenser av betydning.

I kommunens oversendelse til fylkesmannen datert 12.10.2007 fremheves det at kommunen mener det bør være lik praksis i forhold til plasskrevende og transportkrevende varer i hele landet.

Fylkesmannen i Nordland fremmet innsigelse mot reguleringsplanen i brev av 23.05.2007. I innsigelsen vises det til at planforslaget er i strid med fylkesdelplan for Nordland 2004-2007, som fastslår at kjøpesentre for detaljhandel utenfor sentrum ikke bør overstige 3000 m². Etter fylkesmannens mening er planforslaget også i strid med overordnede kommunale planer og nasjonale føringer. Hva gjelder sondringen mellom detaljhandel og plasskrevende varer, legger fylkesmannen til grunn definisjonen i kjøpesenterstoppen (1999-2004).

Fylkesmannen viser videre til at reguleringsplan for Mo industripark vest representerer et nytt konsept i Nordland, og at denne saken derfor har en prinsipiell side i forhold til håndteringen av tilsvarende saker i fremtiden.

Nordland fylkeskommune fremmet innsigelse mot planen i brev av 23.05.2007, idet planforslaget ble ansett å være i strid med kommunens egne planer, samt nasjonal og regional politikk. Innsigelsen ble imidlertid trukket i brev av 21.08.2007 etter at reguleringsbestemmelsene § 2 ble endret slik at planen åpner for detaljhandel på inntil 4000 m². Ifølge fylkeskommunen vil området bli et supplement til og ikke en konkurrent til sentrum. Videre anses planforslaget ikke å være vesentlig i strid med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Befaring ble avholdt den 08.01.2008 med representanter fra Rana kommune, Nordland fylkeskommune, Fylkesmannen i Nordland, Rana Utviklingsselskap og Miljøverndepartementet.

Miljøverndepartementets vurderinger

Miljøverndepartementets rolle i innsigelsessaker er å avgjøre plansaker der det er konflikt mellom kommunen og statlig fagorgan/fylkeskommune/nabokommune, i dette tilfellet Fylkesmannen i Nordland. Det avgjørende spørsmålet i denne saken er om reguleringsforslaget er i samsvar med nasjonale og regionale føringer for byutvikling og etablering av kjøpesentre.

Miljøverndepartementet viser til St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand. Det understrekes her at den nasjonale politikken for lokalisering av kjøpesentre og andre handelskonsepter ligger fast, og at Regjeringen vil revitalisere de nasjonale politiske føringene som lå til grunn for rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder av 08.01.1999 (kjøpesenterstoppen). Utkast til ny rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre ble sendt på offentlig høring den 21.01.2008. I utkastet foreslås det at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner. I områder som ikke omfattes av slik plan vil kjøpesentre større enn 3000 m² bruksareal ikke være tillatt.

Bakgrunnen for de nasjonale føringene er ønsket om å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til miljøvennlige transportvalg. Det er et mål å unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene.

Som oppfølging av kjøpesenterstoppen (1999-2004) er det utarbeidet fylkesplaner og fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av handel og service. Dette er planer som er utviklet gjennom et omfattende samarbeid mellom fylkeskommunen, fylkesmannen, regionale myndigheter, kommunene og det lokale næringsliv.

Fylkesdelplan for Nordland 2004 - 2007 fastslår at etablering eller utvidelse av kjøpesentre med et bruksareal over 3000 m² ikke bør tillates utenfor sentrumskjernen i Mo i Rana. Fylkesdelplanen er retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket, og ble godkjent av Miljøverndepartementet den 02.07.2004.

Miljøverndepartementet finner at etablering av detaljvarehandel i den størrelsesorden som planforslaget åpner for er i strid med ovennevnte nasjonale føringer og målene og retningslinjene i fylkesdelplan for Nordland 2004-2007. Det vises til Arealpolitiske retningslinjer der det fastslås at fylkesdelplanen erstatter kjøpesenterstoppen (1999-2004).

Miljøverndepartementet finner etter dette ikke å kunne godkjenne at reguleringsbestemmelsene åpner for detaljhandel på mer enn 3000 m² bruksareal. Med detaljhandel menes her handel med varer som ikke er plasskrevende.

Miljøverndepartementet er kritisk til at reguleringsbestemmelsene åpner for salg av plasskrevende varer utover de varegrupper som var omfattet av unntaket i kjøpesenterstoppen (1999-2004). Etter en konkret vurdering finner departementet likevel å kunne godkjenne de foreslåtte varegruppene, dvs. biler/motorkjøretøyer/bilrekvisita, landbruksmaskiner, trelast/andre større byggevarer, salg fra planteskoler/hagesentre, elektrovarer, møbler og engrosvarer. Med engrosvarer menes varer for videresalg fra grossist til detaljist eller annen profesjonell bruker. Det er i vurderingen lagt avgjørende vekt på at det aktuelle kjøpesenteret foreslås lokalisert nært Mo i Rana sentrum, dvs. ca. 500 m fra ytterkant av det området som anses som sentrumskjernen. Det forutsettes at reguleringsbestemmelsene § 2, bokstav a) endres slik at den foreslåtte opplistingen av varer som anses som plasskrevende blir uttømmende, og at dette fremgår uttrykkelig. På denne måten vil reguleringsbestemmelsene bli et godt styringsmiddel som bidrar til forutsigbarhet. Videre forutsettes det at kommunen er tilbakeholden med å tillate andre områder for handel med plasskrevende varer i kommuneplanen, slik kommunen ga uttrykk for på møtet i forbindelse med befaringen den 08.01.2008. En samlokalisering av handel med plasskrevende varer vil kunne være transportreduserende og gi muligheter for utvikling av gode kollektivløsninger.

Undersøkelser utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) viser at det er en klar sammenheng mellom kjøpesentres lokalisering og bilandel. Kjøpesentre som er lokalisert i sentrale deler av byer og tettsteder, i nærheten av kollektivknutepunkter, bidrar til at flere kan gå og reise miljøvennlig. Redusert bruk av personbil er nødvendig for å nå det langsiktige målet om en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og reduksjon klimagassutslippene.

Departementet forutsetter at det opparbeides gode gang- og sykkelvegforbindelser til sentrum og nærliggende boligområder, og at det sørges for god tilgjengelighet til kollektiv transport med holdeplass nærmest mulig kjøpesenterets hovedinngang. Med god tilgjengelighet for kollektivreisende, syklende og gående, forutsettes det at reguleringsbestemmelsene endres slik at kommunens parkeringsvedtekt blir maksimumsnorm, i stedet for minimumsnorm for parkering. Dette innebærer at antall parkeringsplasser begrenses til 1 plass pr. 50 m² bruksareal, dvs. en begrensning på maksimum 700 parkeringsplasser. Det forutsettes at det i den videre planleggingen legges opp til en effektiv arealutnyttelse, blant annet ved at kommunen vurderer å stille krav om at deler av parkeringsdekningen skal være under bakken. Departementet minner i denne forbindelse om at parkeringsarealet inngår i beregningen av bebygd areal (BYA) etter teknisk forskrift § 3-12.

Departementet anbefaler at Rana kommune aktivt bruker ulike virkemidler i planleggingen for å styrke bysentrum i Mo i Rana som et tyngdepunkt for handel og kultur.

Etter en samlet vurdering finner Miljøverndepartementet etter dette å ta innsigelsen fra fylkesmannen delvis til følge.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 27-2 finner Miljøverndepartementet å kunne stadfeste reguleringsplan for Mo industripark vest, under forutsetning av at andelen detaljhandel begrenses til maksimum 3000 m2 bruksareal.

Miljøverndepartementet ber Rana kommune om å endre plankartet og reguleringsbestemmelsene i samsvar med forutsetningene i dette vedtaket.

Departementets vedtak innebærer at det gjøres endringer i planen. I henhold til plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 2 kan departementet, etter at kommunen er gitt høve til å uttale seg, gjøre de endringer i planen som finnes påkrevd. Miljøverndepartementet har informert Rana kommune om de aktuelle endringene.

Om kunngjøring av reguleringsplanen vises til reglene i plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 3 første ledd.

Rana kommune anses orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen

Erik Solheim

Kopi:

Rana kommune

Nordland fylkeskommune

Vedlegg 7.3 Kjøpesenterlokalisering og transport

Handlevaner

For å illustrere hvilken betydning lokaliseringen av et kjøpesenter har for kundegrunnlaget og transportmåte, henter vi fram resultater fra en før- og etterstudie i forbindelse med utbyggingen av Ski storsenter og Vinterbro senter utenfor Oslo. Vinterbro senter er senere blitt definert som en handelspark på grunn av flere arealkrevende utsalg (møbler, elektro, interiør, båt) i nær tilknytning til senteret. Vinterbro ligger nær E6/E18 syd for Oslo og er uten et lokalt kundegrunnlag av betydning. Ski storsenter ligger midt i kommunesenteret Ski og i tilknytning til jernbanen og bussterminal. Begge sentrene var på undersøkelsestidspunktet av samme størrelsesorden (vel 25.000 m²).

Tabell 1 nedenfor indikerer at folk i gjennomsnitt besøker et eksternt senter mer sjeldent enn et senter som i stor grad også betjener et lokalt befolkningsunderlag. Et sentralt lokalisert senter brukes oftere av de samme menneskene. I Ski vil rundt 80 % av kundene komme igjen i løpet av en uke. Dette gjelder bare ca. 50 % av kundene på det eksterne Vinterbro senter. Dette kan forklares med at kundene på Vinterbro har lengre reiser og at det i større grad skjer som en egen handletur.

Tabell 1. Antall dager siden sist den intervjuede utførte ærend i hhv Ski og Vinterbro, samt gjennomsnittstall for hvor lenge siden dette skjedde. Tall i prosent fra før, mellom og etter etablering av Ski storsenter og Vinterbro senter (hhv 1994, 1996 og 1997). (Kilde: Hanssen og Fosli 1998)

Tid siden sist IO var på intervjustedet	1994	1996		1997		
	Ski sentrum	Ski sentrum	Ski storsenter	Ski sentrum	Ski storsenter	Vinterbro senter
0-1 dag	40	39	27	44	36	16
2-7 dager	43	42	36	42	40	35
8-31 dager	12	13	23	10	17	31
32 dager eller mer	5	5	15	3	6	19
Sum	100	99	101	99	99	101
Antall dager i gjennomsnitt	10	11	23	8	14	38
N	1162	991	1021	1008	987	992

Forskjeller i prosentfordelinger på over tre prosentpoeng er signifikante på 5%-nivå.

Tabell 2 viser at de intervjuede på Vinterbro i stor grad ville søkt seg til det nærmeste alternative senteret som er Ski storsenter. De som ble intervjuet i Ski storsenter syntes derimot å ville få dekket mye av sine handlebehov ved å gå ut på gatene i Ski sentrum og benytte andre tilbud nær kjøpesenteret⁵⁴. Når mange også oppgir Oslo sentrum som et alternativ, kan det trolig forklares med at en del innkjøp da kan kobles med arbeidsreise. I så fall kan det antas at en større andel av innkjøpsreisen ble utført uten bil.

⁵⁴ En faktor som kan ha påvirket resultatet er selvfølgelig at Ski storsenter tilbød et stort parkeringsanlegg. Det er ikke sikkert kundene i Ski ville funnet et godt parkeringstilbud uten storsenteret og at de bilende kundene derfor ville foretrukket et sted med bedre parkeringsdekning.

Tabell 2. Utdrag av en større tabell som angir alternativt handlested for besøkende på hhv Ski storsenter og Vinterbro senter om det kjøpesenteret de var på, ikke fantes. Flere svar var mulig. 1997. Tall i prosent. (Kilde: Hanssen og Fosli 1998)

Alternativt handlested	Intervjusted	
	Ski storsenter	Vinterbro senter
Vinterbro senter	14	-
Ski storsenter	-	54
Ski sentrum for øvrig	56	19
Oslo sentrum og andre sentere i Oslo	25	22

I begge kjøpesentrene var innkjøp av dagligvarer det primære formålet med besøket (45 % i Ski storsenter, 49 % på Vinterbro). Det er verd å merke seg at dette er innkjøp som man vanligvis regner kan skje nær bostedet.⁵⁵

Anders Hagson har utført flere studier av kjøpesentre og transportmessige konsekvenser. I 2003 laget han en sammenfatning av litteratur om temaet og konkluderte med fire hovedpunkter:

- Externa handelsetableringar leder til ökad bilanvändning vid inköpsresor och därmed till ökad energiåtgång och emissioner
- Tränden inom dagligvaru- och detaljhandelsföretagen pekar mot i huvudsak större och färre butiker samt att allt större andel av omsättningen kommer att ske utanför de gamla stadskärnorna och bostadsområdescentra
- Så länge inte kommunerna och de myndigheter som ansvarar för markanvändningens och infrastrukturens planering uppfyller lagstiftningens intentioner, är det orimligt att lägga ansvaret på handeln eller konsumenterna
- Svenska allmänna råd och handböcker för stads- och trafikplanering måste ändras om bostedsnära butiker skall uppstå och utvecklas

Den utviklingen som ofte tas opp i litteraturen, er gjerne basert på store prosjekter. Man overser at de mange enkeltetableringer som gjerne er små og kan ligge spredt, også innebærer ny trafikkskaping. I prinsippet innebærer etableringen av et kjøpesenter at man konsentrerer mange små detaljhandelsenheter og derved også trafikken slik at det kan bli til en større utfordring. Samlet sett blir trafikken mer intens nær kjøpesenteret, mens transportarbeidet kanskje blir mindre enn om disse butikkene lå spredt.

Det er rimelig å anta at utbyggerne, som vanligvis ikke driver detaljhandel selv, ønsker lokalisering relativt nær de større byområdene. Forutsatt at prosjektet blir attraktivt (riktig lokalisert og med de riktige tilbudene), vil det få et stort lokalt kundegrunnlag. Hvis det i tillegg har god tilknytning til hovedveisystemet vil influensområdet øke betydelig. Kundernes gjennomsnittlige reiselengde vil derfor øke.

De fleste byene (kommunesentrene) i regionen ligger i god avstand fra E18. Hvis utbygger eller andre aktører ønsker å lokalisere ulike handelstilbud nær E18, innebærer

⁵⁵ Dette kan gi bakgrunn for å diskutere om det er grunnlag for å styre etableringen av dagligvarebutikker. Kan det i så fall også påvirke lokaliseringen av kjøpesentre? Oslo kommune trodde lenge at Smart Club på Alnabru ikke hadde fått tillatelse til å selge matvarer (ferskvarer).

dette høyst sannsynlig at man ønsker å fange opp gjennomgangstrafikk og trekke til seg omsetning fra andre områder.

Av norske undersøkelser kan vi igjen vise til studien av kjøpesentrene i Ski og Vinterbro. Tabellen nedenfor viser tydelig at alternativer til bilen spiller liten rolle på Vinterbro. 94 % av kundene kom med bil.

Tabell 3. Hovedtransportmiddel på reisen til intervjustedet. Tall i prosent fra før, mellom og etter etablering av Ski storsenter og Vinterbro senter (hhv 1994, 1996 og 1997). (Kilde: Hanssen og Fosli 1998)

Transportmåte	1994	1996		1997		
	Ski sentrum	Ski sentrum	Ski storsenter	Ski sentrum	Ski storsenter	Vinterbro senter
Kjørte bil	49	41	56	35	48	78
Passasjer i bil	8	8	14	9	12	16
Gikk hele vegen	17	27	11	23	12	2
Syklet	8	2	1	11	8	1
Tog	12	15	12	12	13	0
Buss	5	6	6	7	6	2
Annet (bl a MC, drosje)	1	1	0	3	2	1
Sum	100	100	100	100	101	100
N	1225	991	1021	1018	1003	999

Forskjeller i prosentfordelinger i tabellen: Forskjeller mellom "små tall" (<5) på mer enn ett prosentpoeng er signifikante på 5%-nivå, mens forskjellen må være over hhv to og tre prosentpoeng for tall over fem og 15.

Undersøkelsen blant besøkende på Ski storsenter og Vinterbro senter viser klare forskjeller i effekten av kundenes transportmiddelbruk. Ski storsenter hadde vesentlig flere besøkende enn Vinterbro. Selv om kjøreturene i gjennomsnitt var kortere enn på Vinterbro, var det likevel et betydelig større antall vognkilometer som ble produsert av disse kundene. Det er en situasjon som kan være uheldig for miljøet på lokale veier og nabolag.