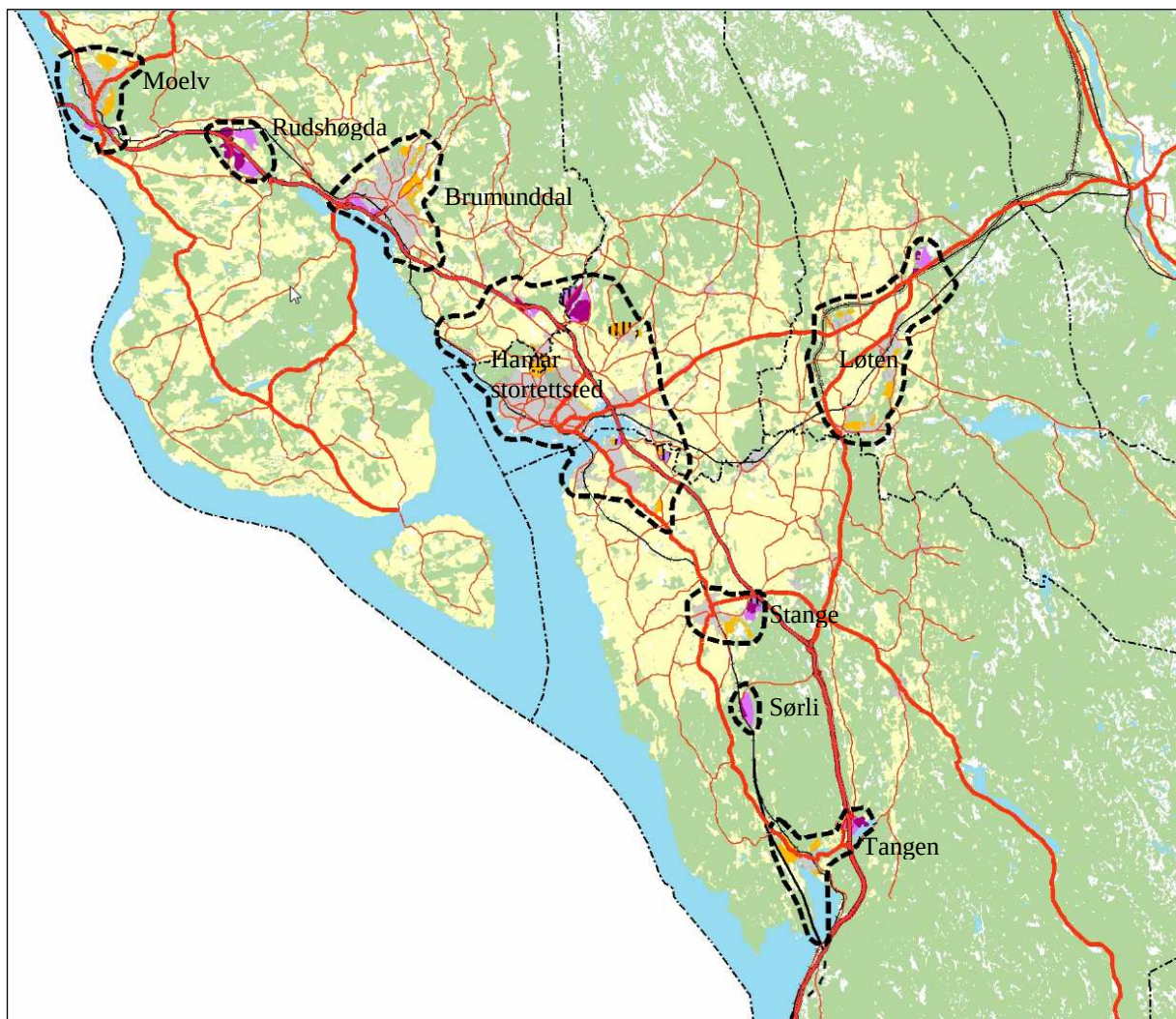


Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling (SMAT) i 6 by og tettsteder og 2 næringsområder i Hamarregionen 2009 – 2030

Sammendrag av Konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplanen er vedlagt



Hedmark fylkeskommune 29.09.2009

Forord

Etter en bred og grundig planprosess ble SMAT-planen godkjent i fylkestinget 29.09.09. Dette markerte slutten på en revisjon av planen som Regionrådet i Hamarregionen tok initiativ til høsten 2006.

SMAT-planen skal være med på å legge forholdene til rette for at kommunene kan tilby tomter for bolig og næringsbygg. Den skal igjen legge grunnlaget for gode transportløsninger for arbeids- og fritidsreiser. Det viktigste målet for SMAT-planen er at det skal gis mulighet for befolkningsvekst i Hamarregionen minst på linje med landsgjennomsnittet, og med 100 000 innbyggere i regionens fire kommuner som visjon.

SMAT-planen skal sikre en miljøvennlig utbygging, universell utforming og tilgjengelighet for alle grupper og transportavviklingen skal være miljøvennlig og effektiv.

Siden forrige SMAT-plan har klimaendringer for alvor kommet på dagsorden. Det betyr at de områdene den forrige SMAT-planen ikke har fått til, miljø og transport, nå må komme ordentlig på plass. Klimaendringene stiller oss overfor noen svært krevende problemstillinger. Noen vil mene at hele vårt levesett må forandres. Vi kan ikke bruke privatbil som i dag, vi kan ikke reise på ferie som i dag og vi kan ikke frakte varer over hele verden som i dag.

På den andre siden står de som mener at teknologiske forbedringer vil gjøre endringene mindre smertefulle for den enkelte. Biler og andre transportmidler vil få reduserte utslipp. Energiproduksjon blir CO₂-fri osv. Satt på spissen, vi kan leve som før, men med mindre utslipp av klimagasser.

Realpolitikken ligger midt mellom her. Teknologien vil hjelpe oss på veg, men vi må også leve livene våre litt annerledes enn vi gjør i dag. Noen viktige rammer for hvordan vi skal leve livene i Hamarregionen lagt til rette gjennom revisjon av SMAT-planen. Det er likevel en utfordring å se på hvordan vi kan bli enda bedre på å finne gode og miljøvennlige transportløsninger i Hamarregionen.

Fylkesdelplanen har kommet til gjennom et tett samarbeid mellom de fire kommunene, regionale statsetater og Hedmark fylkeskommune. En rekke ulike mål og premisser for planlegging er avveiet i planprosessen.

Hovedutfordringen videre for SMAT er at de forslag vi nå har kommet fram til, blir fulgt opp gjennom kommunenes arealplaner. For å klare det, må vi videreutvikle det partnerskapet som SMAT-planen har gitt oss, også i realiseringen av planen. Dette skal bidra til at det generelt blir et bedre samarbeid og en mindre konfliktflate mellom kommune- og fylkesnivået i planleggingen, og at det blir mindre grunnlag for innsigelser mot kommunale planer. Jeg vil avslutningsvis takke alle samarbeidspartnere for jobben så langt, og ser fram til et konstruktivt samarbeid om gjennomføringen.



Siv Tørudbakken
fylkesrådsleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Plandokumentet	7
Tekstdel	
- Planområdet , Mandat, Organisering, Intensjoner og mål	9
- Hovedmål I og II, Delmål	10
- Retningslinjer	12
- Handlingsprogram	17
Plankart	19
- Delplan Moelv	21
- Delplan Rudshøgda	23
- Delplan Brumunddal	25
- Delplan Hamar stortettsted	27
- Delplan Løten	29
- Delplan Stange og Sørli	31
- Delplan Tangen	33
- Sykkelveg – eksisterende og planlagt	35
Sammendrag av konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplan for SMAT 2000 – 2030	37

PLANDOKUMENTET

**Fylkesdelplan for SMAT i 6 by- og tettsteder og
2 næringsområder i Hamarregionen 2009-2030.
Tekstdel og Kartdel – 29.09.2009.**

Planområdet

Fylkesdelplanen omfatter Hamar stortettsted (Hamar by, Jessnes, Stavsberg, Olrud, Nydal, Trehørningen, Ingeberg, Ridabu, Hjellum, Sanderud og Ottestad), Moelv, Brumunddal, Stange tettsted, Tangen samt Løten SMAT-område bestående av Løten sentrum, Brenneriroa, Ånestad og Ådalsbruk. I tillegg inngår næringsområdene Rudshøgda og Sørli.

Mandat

SMAT-prosjektet startet i 1996 i samsvar med fylkesdelplan for Hamarregionen 1995-99 og Miljøverndepartementets godkjenningbrev til planen. Fylkestinget vedtok i 1998 at SMAT-planen skulle sluttbehandles som fylkesdelplan. Planen ble høsten 2006 besluttet revidert. Som grunnlag for dette arbeidet ble det høsten og vinteren 2006/2007 utarbeidet en Statusrapport som belyste 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.

Organisering

Deltakere (partnere) i SMAT:

- Kommunene Hamar, Ringsaker, Stange og Løten
- Statens vegvesen Region øst
- Jernbaneverket Region Øst
- Hedmark Trafikk
- Fylkesmannen i Hedmark
- Hedmark fylkeskommune

Prosjektet er finansiert ved bidrag fra alle partnere, dvs kommunale, fylkeskommunale, regionale og statlige midler. Ekstern tilknyttet konsulent har vært Transportøkonomisk institutt.

Intensjoner og mål

Intensjonen med revisjonen av 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 minst lik landsgjennomsnittet, og få nedfelt hovedprinsippene for arealbruken i regionens fire kommuner i perioden fra 2008 til 2030.

Utgangspunktet for SMAT-planarbeidet var å finne fram til rimelige avveininger mellom by- og tettstedsutvikling og vern av noe av landets beste åkerjord. Ved revisjonen skal dette hensynet videreføres, 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. 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, herigjennom å følge opp regjeringens politikk når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp. Gjennom organisert samarbeid skal det finnes fram til tiltak, forsøk og tiltakspakker for å nå dette målet.

MI HOVEDMÅL I

Det skal kanaliseres befolkningsvekst til Hamarregionen.

Delmål

MI.1 Det planlegges for en periode på vel 20 år, fram til 2030, med en årlig befolkningsvekst minst lik landsgjennomsnittet. Det dimensjoneres for en befolkningstilvekst på 9000 til 11000 personer¹ og et boligbehov på 6000 til 8000 boliger i planperioden.

MI.2 Det skal dimensjoneres for et minstebehov på 6000 til 8000 nye arbeidsplasser i Planperioden.

MII HOVEDMÅL II

Fornyelses- og utviklingsmulighetene i Hamarregionen skal styrkes gjennom samordnet miljø-, areal- og transportutvikling.

Delmål

MII.1 Samordning

MII.1.1 Sektorinteresser skal ses og vurderes i sammenheng.

MII.1.2 Planleggingen skal skje uavhengig av kommunegrensene.

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,

¹ Dette tallet er noe over den tilveksten som framkommer om vi legger SSBs prognosealternativ middels nasjonal vekst til grunn (7600), og betydelig under det prognosen høy nasjonal vekst antyder (14000)

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 luftforurensningsfrie 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 tiliggende 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.

Utarbeidelse og virkning

Planen er utarbeidet og behandlet i samsvar med plan- og bygningslovens kap.V, fylkesplanlegging. Fylkesdelplanen skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i planområdet. Fylkesdelplanen består av plankart, mål, retningslinjer og handlingsprogram. Plankartene er skjematisk framstilt og eksakte grenser fastlegges i forbindelse med utarbeidelse av kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner.

RETNINGSLINJER

R.0 GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE

R.0.1 Retningslinjene gjelder området som er avgrenset på plankartene datert 29 september 2009.

R.0.2 For områder i de fire kommunene som ikke inngår i SMAT-planen, fastlegges retningslinjer for utviklingen i de respektive kommunenes kommuneplaner. Disse retningslinjene skal speile de prinsipper for bebyggelsesutvikling som er nedfelt i nasjonale dokumenter og som SMAT-planen i stor utstrekning også bygger på. Grunnleggende er intensjonen om å forsterke eksisterende tettstedsdannelser.

R.1 SAMORDNING/SAMARBEID

R.1.1 Nødvendig samarbeid mellom kommunene om areal-, miljø- og transportplanlegging på regionalt nivå skal skje gjennom regionrådet for Hamarregionen.

R.1.2 Utbygging som berører to eller flere kommuner skal avklares gjennom utarbeidelse av felles arealplan.

R.2 MILJØ

R.2.1 Klima og energi

R.2.1.1 Kommunene skal utarbeide klimahandlingsplaner som omhandler nødvendige tiltak for reduksjon av klimagasser; innen transportsektoren, landbruket og når det gjelder stasjonære utslipp innen husholdninger og industri.

R.2.1.2 Alle vedtak om større tiltak i kommunene skal vurderes i forhold til hvordan tiltaket vil påvirke kommunenes klimagassutslipp.

R.2.1.3 Gjennom kommuneplanarbeidet skal det stilles krav til et fleksibelt, framtidsrettet energiokonomisk system i alle større byggeprosjekter.

R.2.1.4 Utslipp av metangass skal reduseres betydelig i samsvar med avfallsplan for husholdningsavfall og håndtering av gjødsel fra landbruket.

R.2.1.5 Det skal gjennomføres tiltak for å redusere utslipp av lystgass fra jordbruket i regionen.

R.2.1.6 Det skal utarbeides en strategi for utfasing av klimagassen HFK i større kjøleanlegg.

R.2.1.7 Bruk av fossilt brensel til oppvarming av boliger, forretningsbygg og innen industrien skal fases ut innen 2020 uten at elektrisitetsforbruket økes vesentlig.

R.2.1.8 Utslipp av klimagasser skal reduseres med 20% fra 1990 til 2020 (tilsvarende en reduksjon på 211 000 tonn CO₂).

R.2.2 By- og tettstedenes hovedgrønnstruktur

R.2.2.1 I nasjonalt og regionalt viktige områder for biologisk mangfold (naturtyper, viltbiotoper, områder med rødlistearter) skal det ikke foretas inngrep som kan forringe naturkvalitetene. Viktige områder for biologisk mangfold skal innlemmes i hovedgrønnstrukturen.

R.2.2.2 I by- og tettstedsstrukturen skal det inngå en hovedgrønnstruktur som bindes sammen med et nett av gang- og sykkelveger, turveger og mindre grønne arealer. Hovedgrønnstrukturen defineres som markaområder inntil bebyggelsen, store rekreasjonsområder (natur-, frilufts- og friområder) i bebyggelsen og forbindelseskorridorer mellom de grønne områdene.

R.2.2.3 Det utarbeides en strategisk Grønn plakat på overordnet nivå for regionen (Fylkeskommunen er hovedansvarlig); en plakat kommunene avgjør hvordan de vil implementere, men som alle lokale planer og utbyggingstiltak skal vurderes i forhold til, kfr. DN's håndbok 23 (2003) "Grønn by ... Arealplanlegging og grønnstruktur".

R.2.2.4 I *Strandsoneprosjekt Mjøsa* er utviklet retningslinjer for forvaltning av strandsonen langs Mjøsa som kommunene skal legge til grunn for sin arealforvaltning.

R.2.3. Kulturlandskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold

R.2.3.1 Viktige kulturlandskapsområder, kulturmiljøer og biologisk mangfold skal sikres gjennom bærekraftig bruk.

R.2.3.2 Det skal legges særskilt vekt på å ivareta de fortrinn og kvaliteter som ligger i kontrasten mellom jordbrukslandskap og tettsted.

R.2.3.3. Det skal legges vekt på en positiv opplevelse av landskapsverdier, arkitektoniske kvaliteter og estetikk ved innfarter og randsoner rundt tettstedene.

R.2.3.4 Kulturlandskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold som er prioritert i regionale og kommunale planer skal håndteres med særskilt bevissthet.

R.3 AREALBRUK

R.3.1 Effektiv by- og tettstedsstruktur

R.3.1.1 I fylkesdelplanen er det foretatt en grov avgrensning av utbyggingsområdene i forhold til omliggende naturområder. Ved kommuneplanlegging og gjennom reguleringsarbeid skal det trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og landbruks-, natur- og friluftsområder.

R.3.1.2 Det åpnes for fortetting i utbygde boligområder under forutsetning av at det opprettholdes god standard på tilgjengelige aktivitetsarealer utendørs for barn og unge og at konsekvensene ved økt lokal biltrafikk håndteres på en tilfredsstillende måte. Krav til tetthet bør av kommunene settes høyere jo nærmere sentrum og jo nærmere kollektive knutepunkter utbyggingen foretas.

R.3.1.3 Ved fortetting skal det tas hensyn til bevaringsverdig bebyggelse og anlegg.

R.3.1.4 Omformingsområder byr på spesielle utfordringer ved at allerede utbygde områder over tid skal gjennomgå en total forvandling. Dette fordrer at enkeltprosjekter i slike områder undergis områdemessig planbehandling.

R.3.1.5 Eksisterende næringsarealer skal utnyttes mer effektivt ved at arealene får en høyere utnyttelse enn i dag. Dette gjelder særlig næringsområder med tilfredsstillende kollektivtilbud.

3.1.6 Næringsområder skal gis en differensiert bruk, hvor aktivitetene som tillates lokalisert avhenger av næringsområdets lokalisering i forhold til eksisterende by- og tettstedssentra.

R.3.2 Rapporteringsrutiner

R.3.2.1 Fylkeskommunen skal bearbeide data som kommunene årlig rapporterer om boligbygging innenfor SMAT-områdene og i øvrige deler av kommunene.

R.3.2.2 Fylkeskommunen skal føre register over jordbruksarealer som tas ut av produksjon som følge av utbyggingsvirksomhet.

R.3.2.3 Fylkeskommunen utarbeider, i samarbeid med kommunene, et opplegg for registrering av nedbygging av grønnområder i og utenfor SMAT-områdene.

R.3.2.4 Det skal utvikles rutiner for registrering av kulturminneverdier som ledd i sikringsarbeidet.

R.4 TRANSPORT

R.4.1 Kollektivtransport

R.4.1.1 I fylkesdelplanen inngår angivelse av regionalt stamvegnett for kollektivtransport på veg samt jernbanenettet. Kommunene skal i kommuneplanens arealdel kartfeste sin del av et regionalt stamnett for buss, med utgangspunkt i fylkesdelplanens linjeangivelse.

R.4.1.2 I samarbeid med fylkeskommunen og Jernbaneverket skal kommunene i kommuneplanens arealdel kartfeste sin del av jernbanenettet.

R.4.1.3 Fylkeskommunen skal sørge for driftsmidler til et kollektivt transportopplegg i form av linje- og bestillingstrafikk av en slik kvalitet at det kan bidra til å dempe veksten i biltrafikken.

R.4.1.4 De ulike vegholdere skal sikre framføringshastigheten i busstrafikkens stamnett, om nødvendig med aktive trafikkprioriteringstiltak (trafikkstyring).

R.4.1.5 Statlige myndigheter må sørge for at transporttilbudet med jernbane inn og ut av – og innen - regionen har en standard som kan betjene befolkning og næringsliv på en god måte.

R.4.2 Sykkelvegnett

R.4.2.1 I fylkesdelplanen inngår etablering av et regionalt, sammenhengende sykkelvegnett. Det er lagt særlig vekt på sykkeltilgjengelighet i og mellom tettstedene. Kommunene skal i kommuneplanens arealdel kartfeste nødvendige traséer for manglende ledd i det kommunale og regionale sykkelvegnettet.

R.4.3. Vegnett

R.4.3.1. Vekst i transportbehov skal søkes løst gjennom tiltak og virkemidler som begrenser transportmengde og bruk av bil, slik som trafikkregulerende tiltak, forbedring av kollektivtilbudet i regionen og forbedring av gang- og sykkelvegnettet.

R.4.4 Lokaliseringspåvirkning

R.4.4.1 Lokalisering av næringsvirksomheter skal i hovedsak skje i og i tilknytning til eksisterende tettstedsdannelser.

R.4.4.2 Målet om redusert transportarbeid skal være et sentralt premiss ved beslutninger om lokalisering av ulike typer virksomheter.

R.4.5 Restriksjoner på bilbruken

R.4.5.1 Det bør vurderes innført innkreving av avgift for transport på veg i form av bensinavgift, vegprising eller på annen måte for å dempe biltrafikken, og for å skaffe ressurser til forbedret kollektivtransport og videre bygging av gang- og sykkelveger.

R.4.5.2 Omfanget av arbeidsreiser utført med bil bør søkes redusert. Omfanget av heldagsparkering i ulike deler av regionen skal utredes av kommunene som en integrert del av sentrumsplanleggingen. Korttidsparkering tilrettelegges i sentra, knutepunkter og i øvrige områder tilpasset eksisterende tilgjengelighet for fotgjengere, med sykkel og med kollektivtransport.

R.4.6 Parkering ved kollektivtrafikkknutepunkter

4.6.1 Det skal anlegges tilstrekkelig bil- og sykkelparkering ved skysstasjoner og andre knutepunkt for kollektivtrafikk slik at overgang til buss og bane (park-and-ride) oppmuntres.

R.4.7 Godsterminal

R.4.7.1 Det er disponert areal til etablering av terminal for omlasting mellom veg- og banetransport på Rudshøgda og Sørli. Disse to lokalitetene inngår, sammen med eventuelle andre blant annet Roset, i vurderingen når valg av lokaliseringssted for slik terminalvirksomhet foretas i løpet av planperioden.

R.5 BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

R.5.1 Hovedsenter

R.5.1.1 Hamar sentrum er fylkes- og regionsenter. Hamar skal utvikles for å fylle en slik rolle.

R.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 senterstrukturen som er etablert.

R.5.3 Kommunedelsentra

R.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 Storhamar, Ridabu, Ingeberg, Moelv og Ottestad.

R.5.4 Lokalsentra

R.5.4.1 Offentlig og privat tjenesteyting, kultur og fritidstilbud samt handelstilbud som er dimensjonert for å dekke lokale behov, bør lokaliseres i lokalsentret. Dette gjelder Jessnes, Stavsberg, Nydal, Hjellum, Brenneriroa, Ådalsbruk og Tangen.

R.5.5 Boliger i sentra

R.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.

R.5.6 Norm for tettstedsnivå - Forbedringstiltak

R.5.6.1 Den sentrumsnære handels- og næringsvirksomheten skal styrkes ved lokalisering av ny virksomhet og ved at sentrum utvikles visuelt og sosialt til et naturlig møtested for alle. Barn og unges interesser skal ivaretas og synliggjøres i utviklingen av sentrene.

R.6 UTBYGGINGSOMRÅDER

R.6.1 Boligområder

R.6.1.1 I Hamar stortettsted (inkludert Ingeberg) og i tettstedene Brumunddal, Moelv, Løten, Stange, Brenneriroa og Ådalsbruk kan det etableres boliger i form av fortetting og som feltutbygging innenfor de rammer som mål og retningslinjer for planen angir.

R.6.2 Næringsområder

R.6.2.1 All slags handelsvirksomhet innenfor 3000 m² tillates etablert i eksisterende tettsteder så langt virksomheten er dimensjonert for å dekke tettstedets behov, jf. R.5.

R.6.2.2 Etablering eller utvidelse av kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3000 m², tillates kun innenfor planavklart sentrumssone i Moelv, Brumunddal, Hamar by, Løten sentrum og Stangebyen. De fem sentrumssonene skal avgrensens ved rulleringen av kommuneplanens arealdel. Med kjøpesenter forstås den definisjonen som Miljøverndepartementet gir i sine utfyllende kommentarer til den rikspolitiske bestemmelsen av 27.06.2008 om kjøpesentre.

R.6.2.3 Kjøpesentre utenfor sentrumssonene som nevnt i pkt. R.6.2.2 tillates ikke utvidet. Tilsvarende gjelder bruksendring fra handel med varegrupper som nevnt i R.6.2.4. Unntak gjelder for eksisterende kjøpesenter på Rudshøgda hvor etablert varehandel kan utvides på felt S20 i samsvar med kommuneplan vedtatt 27.06.2007.

Videre kan unntak vurderes der utvidelsen er knyttet til utbygging i nærområdet.

R.6.2.4 Etablering av virksomhet som selger plasskrevende varer tillates også lokalisert til områdene Rudshøgda, Ljøstad, Ånestad og området Olrud, Nydal, Trehørningen. Oppfølging skjer gjennom kommuneplanleggingen, jf. pkt. 7 i handlingsprogrammet. Med plasskrevende varer menes: Biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, møbler og hvitevarer samt varer fra planteskoler/hagesentre.

R.6.3 Sanderud

R.6.3.1 I Sanderudområdet åpnes det for sykehusfunksjoner i større omfang enn det som finnes i området i dag samt funksjoner som følge av sykehuslokaliseringen – næringsvirksomhet med relasjon til sykehusvirksomheten samt boligbebyggelse. Når

konsekvensutredning for Sykehus på Sanderud foreligger, kan Hamar kommune i samarbeid med Stange kommune legge fram en utviklingsplan for Hjellum der Hjellum sees i sammenheng med utviklingen av Sanderud sykehus. Det skal legges til rette for at en vesentlig del av transportbehovet til Sanderud kan løses med kollektive transportmidler.

7 Handlingsprogram

Handlingsprogram - Kommuneplaner

Fylkesdelplanen er retningsgivende for den kommunale planleggingen. Det er en oppgave for kommunene å følge opp intensjonene fra fylkesdelplanen i sitt kommuneplanarbeid. Samtidig må det ligge en tilsvarende forpliktelse både for statsetatene på fylkesnivå og fylkeskommunen til å følge opp planen i et samarbeid med kommunene. Dette bør bidra til at det generelt blir et bedre samarbeid og en mindre konfliktflate mellom kommune- og fylkesnivået i planleggingen, og at antall saker som kan føre til innsigelser mot kommunale planer blir færre.

Handlingsprogram – sektorplaner

Næringsområdene Olrud, Nydal og Trehørningen

Næringsområdene Olrud, Nydal og Trehørningen er viktige områder i Hamar stortettsted for arealkrevende virksomhet. Ringsaker og Hamar kommune skal foreta en felles utredning og vurdering for området for å avklare framtidig avgrensning og funksjonsfordeling. Dette arbeidet må innbefatte tilstrekkelige arealer til arealkrevende handelsvirksomhet.

Kollektivnett

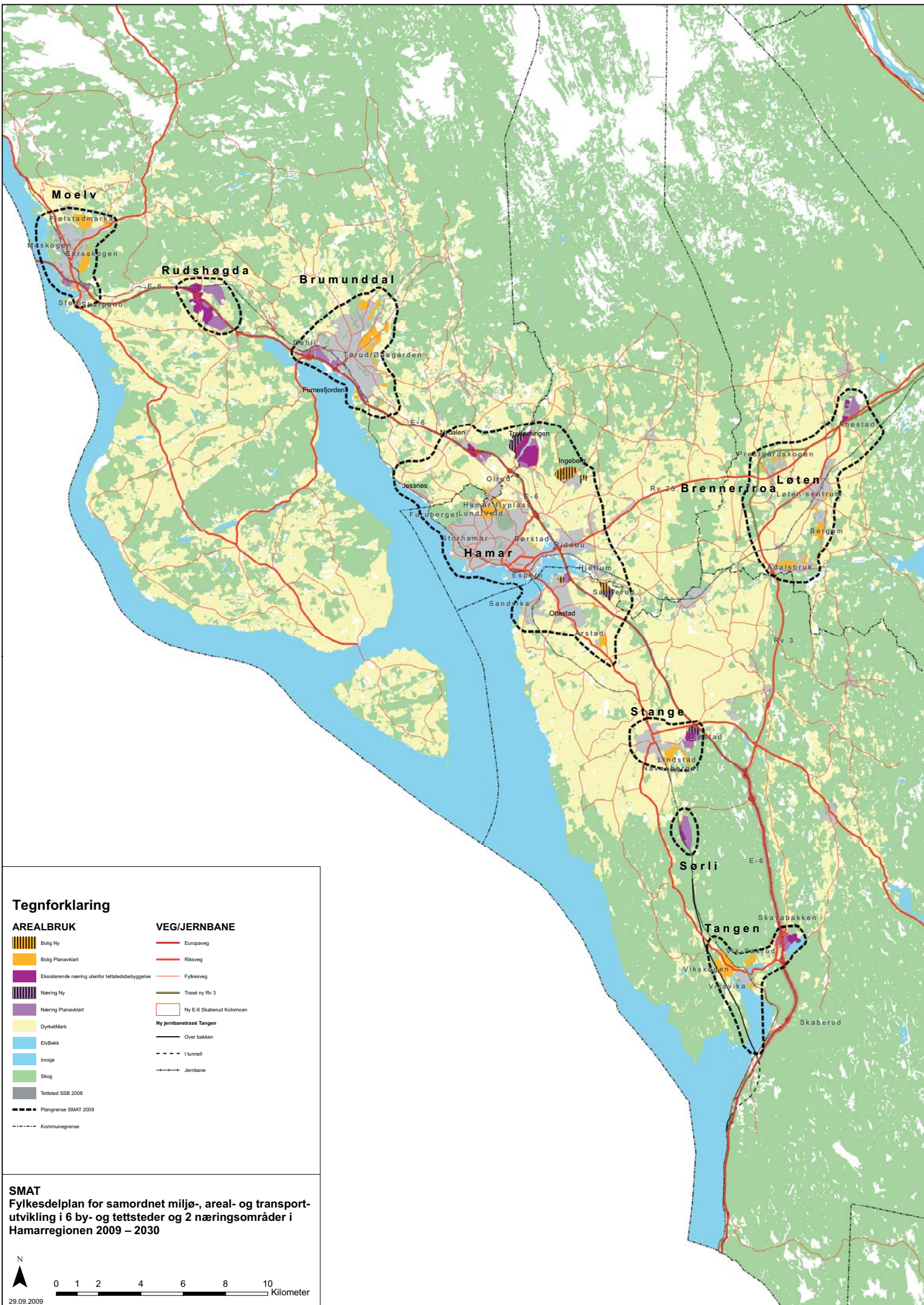
Stamrutenett for buss i regionen fastsettes i kommuneplanene i samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Dette bør også gjelde bussbetjening internt i tettstedene og mellom bydelsentra. Bussfrekvens og fysiske forbedringer i holdeplass/bussmiljøet planlegges. Dette bør skje samordnet med utvikling av togtilbudet i samarbeid med Jernbaneverket og NSB.

Utvikling av en regional parkeringspolitikk

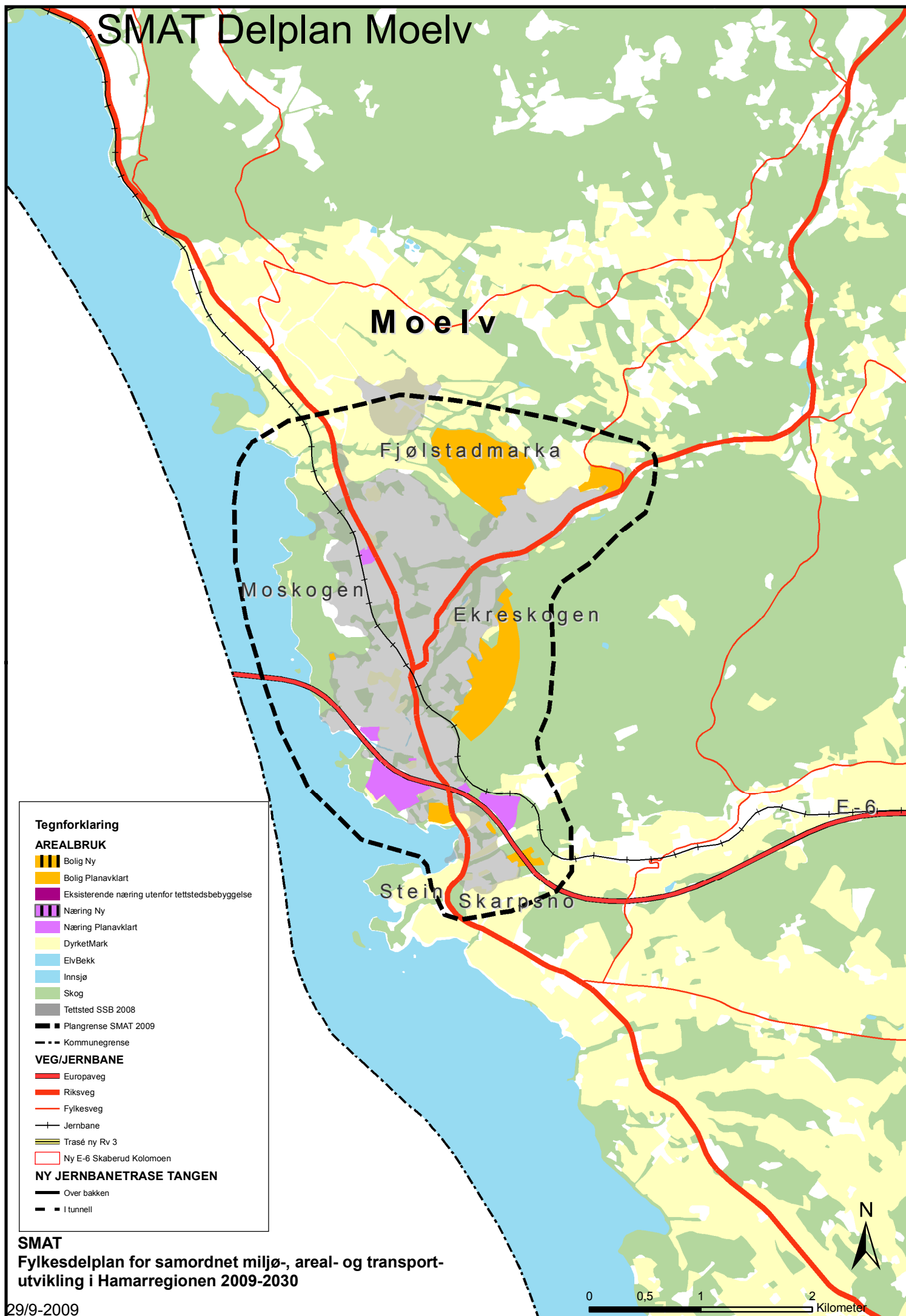
For å balansere konkurransen mellom sentre og andre regionale målpunkt er det viktig å utvikle en harmonisering av virkemiddelbruken for parkering. Det kan gjelde så vel prinsipper for planlegging og dimensjonering som avgiftssystem.

Kommunedelplaner

Kommunedelplaner for energi og klima utarbeides for sentrale tettsteder i alle kommunene i regionen og for større utbyggingsprosjekter. Det bør vurderes om en slik plan kan utvides til å gjelde transportløsninger.



SMAT Delplan Moelv



SMAT
Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transport-
utvikling i Hamarregionen 2009-2030

29/9-2009

SMAT Delplan Rudshøgda

Rudshøgda

E-6

Tegnforklaring

AREALBRUK

- Bolig Ny
- Bolig Planavklart
- Eksisterende næring utenfor tettstedsbebyggelse
- Næring Ny
- Næring Planavklart
- DyrketMark
- ElvBekk
- Innsjø
- Skog
- Tettsted SSB 2008

- Plangrense SMAT 2009
- Kommunegrense

VEG/JERNBANE

- Europaveg
- Riksveg
- Fylkesveg
- Jernbane
- Trasé ny Rv 3
- Ny E-6 Skaberud Kolomoen

NY JERNBANETRASE TANGEN

- Over bakken
- I tunnel

SMAT
Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transport-
utvikling i Hamarregionen 2009-2030

29/9-2009

0 0,5 1 2
Kilometer



SMAT Delplan Brumunddal

Brumunddal

Dehli

Tørud/Ødegården

Furnesfjorden

E-6

Tegnforklaring

AREALBRUK

- Bolig Ny
- Bolig Planavklart
- Eksisterende næring utenfor tettstedsbebyggelse
- Næring Ny
- Næring Planavklart
- DyrketMark
- ElvBekk
- Innsjø
- Skog
- Tettsted SSB 2008
- Plangrense SMAT 2009
- Kommunegrense

VEG/JERNBANE

- Europaveg
- Riksveg
- Fylkesveg
- Jernbane
- Trasé ny Rv 3
- Ny E-6 Skaberud Kolomoen

NY JERNBANETRASE TANGEN

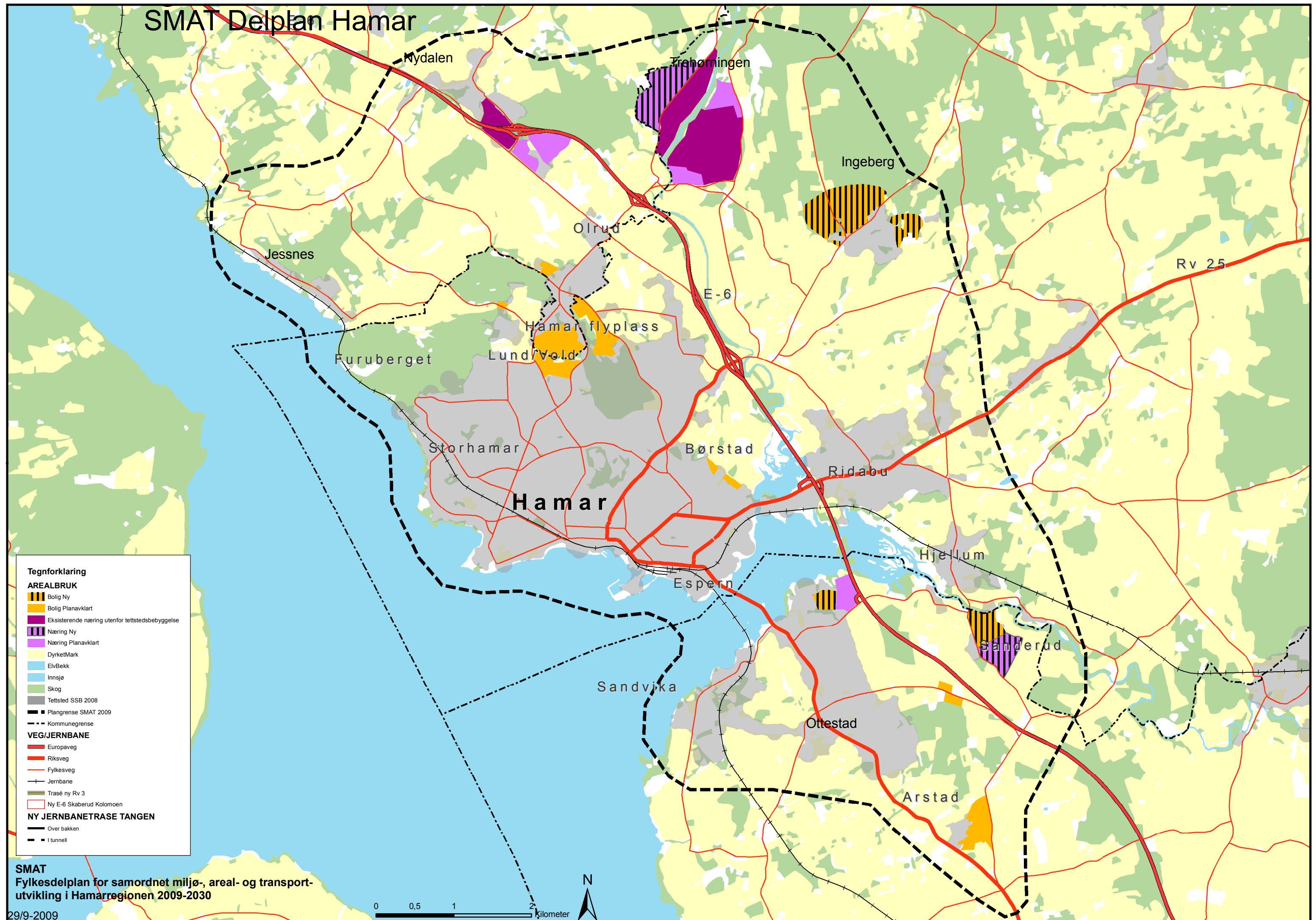
- Over bakken
- I tunnel

SMAT
Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transport-
utvikling i Hamarregionen 2009-2030

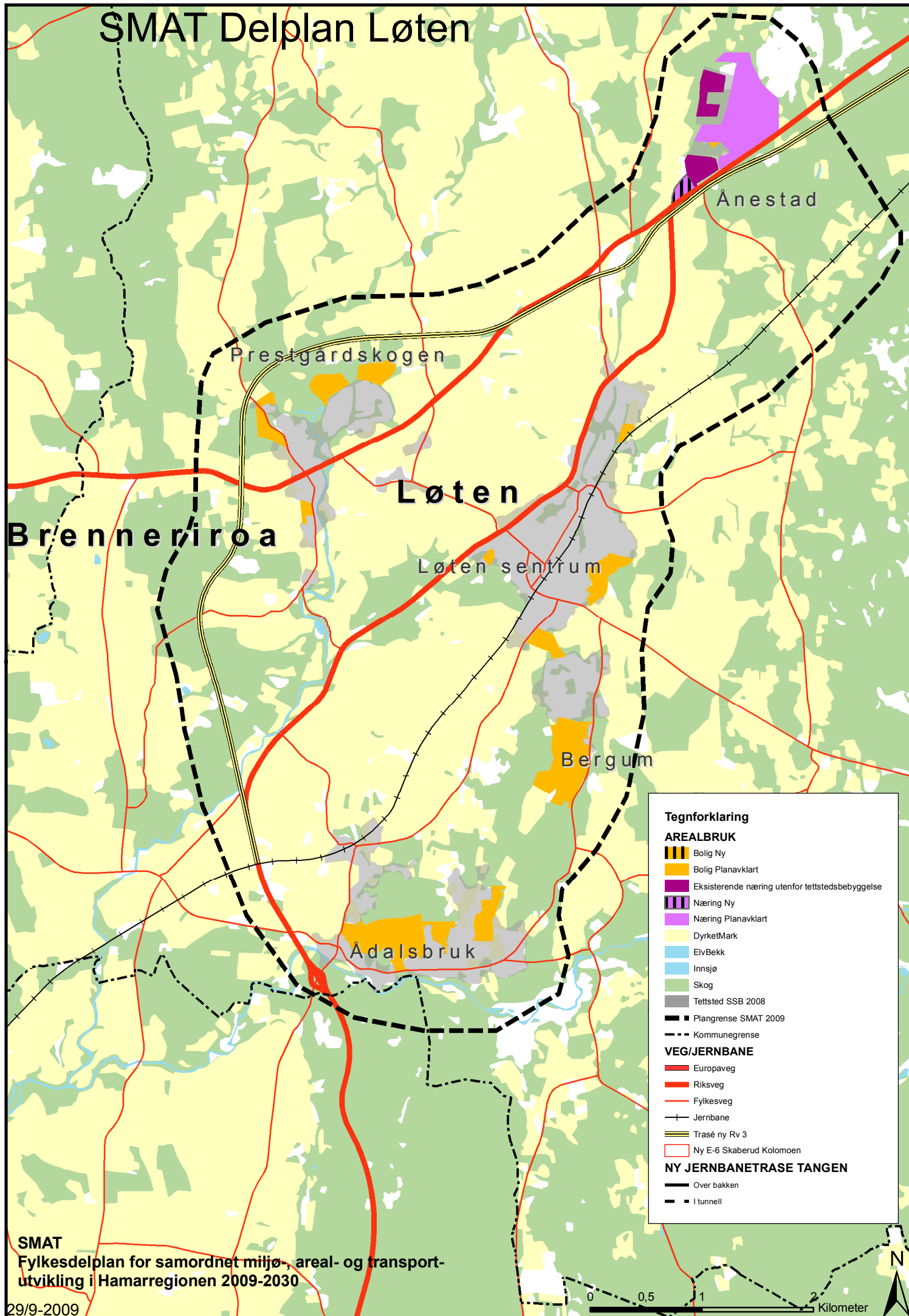
29/9-2009

0 0,5 1 2
Kilometer

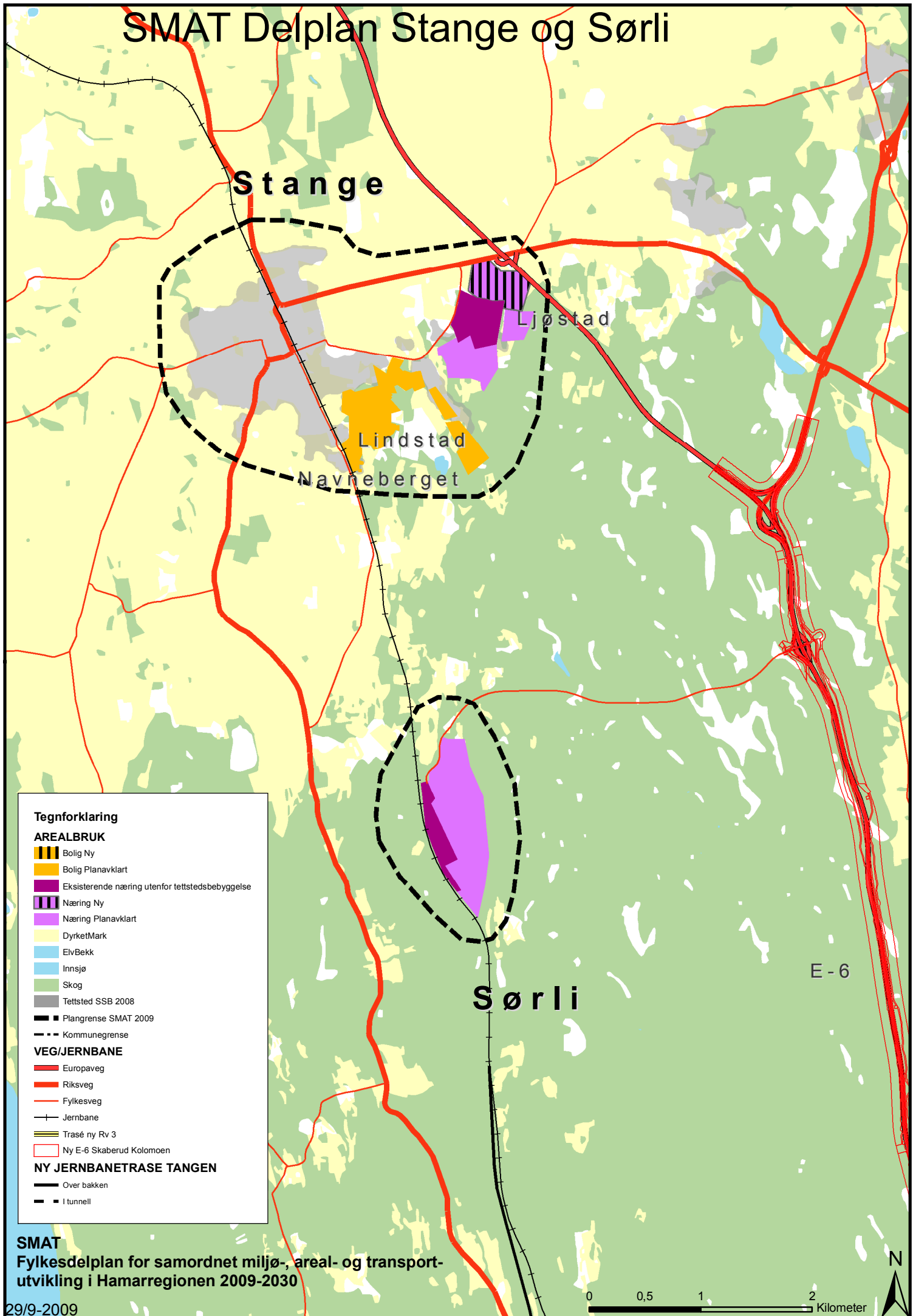
SMAT Delplan Hamar



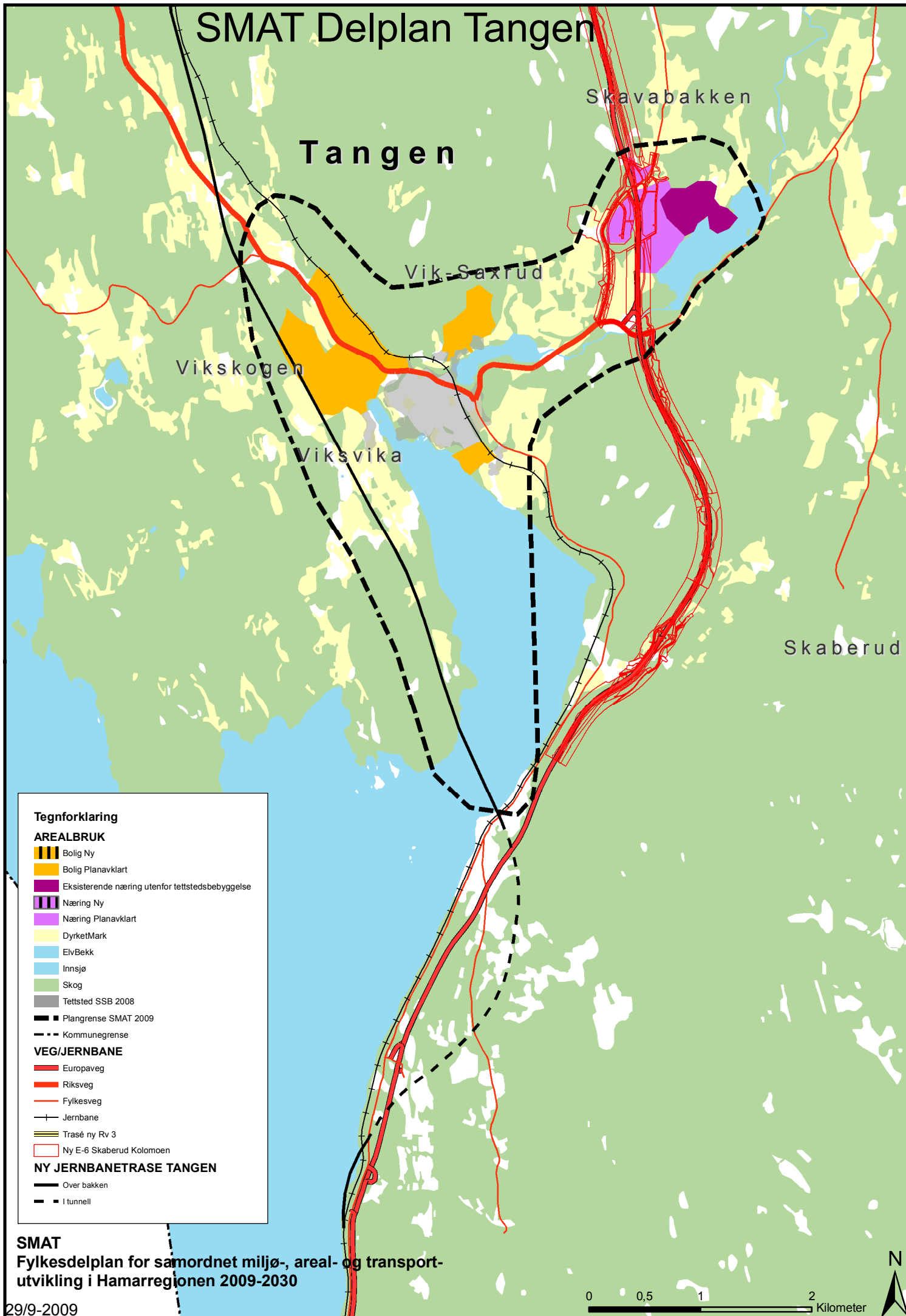
SMAT Delplan Løten

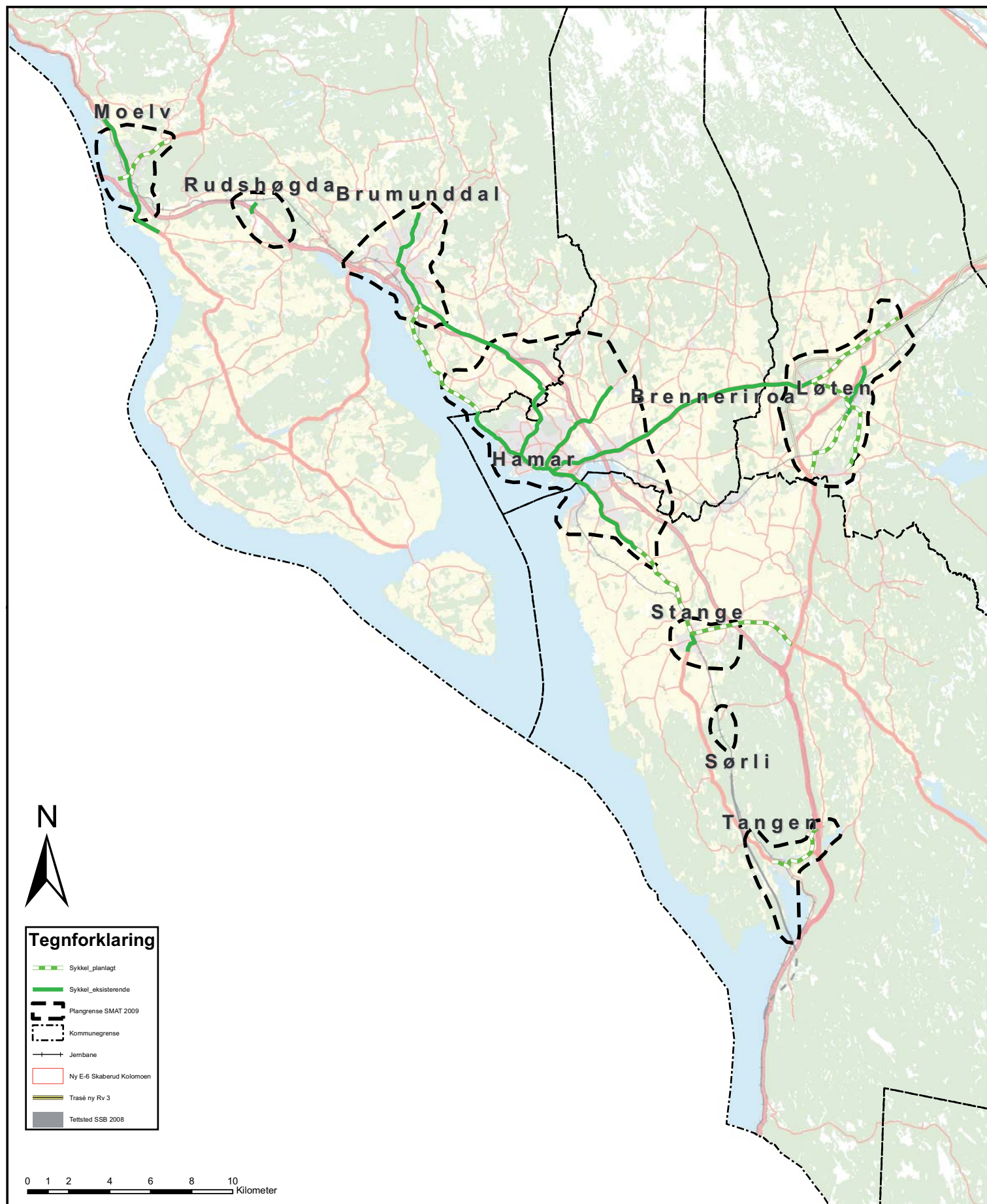


SMAT Delplan Stange og Sørli



SMAT Delplan Tangen





SMAT - SYKKELVEG - EKSISTERENDE OG PLANLAGT

Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i 6 by- og tettsteder og 2 næringsområder i Hamarregionen 2009 – 2030

Sammendrag av konsekvensutredning for revisjon av fylkesdelplan for SMAT 2000 -2030

(Utdrag av TØI-rapport 971/2008)

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 avviklet 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 planområdet 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; jamfør 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 jordbruksområdet 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, trelastutsalg, 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. Møbelutsalg 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 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

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

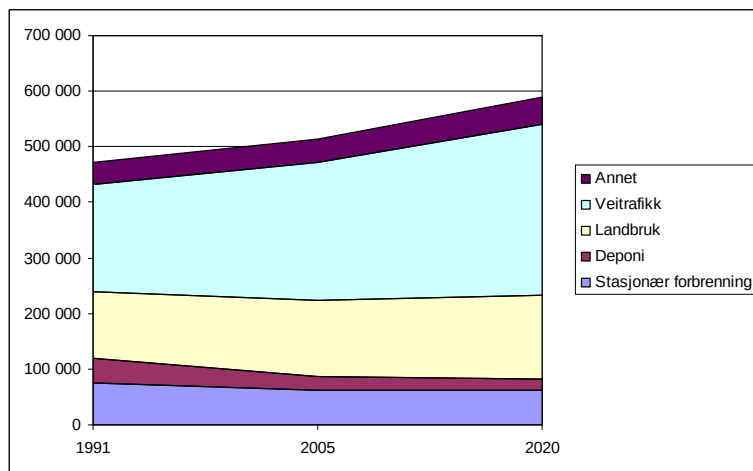
² I kjøpesenterstoppen for noen år siden (1999-2004) ble det benyttet følgende definisjon av plasskrevende varer: biler og motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

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.

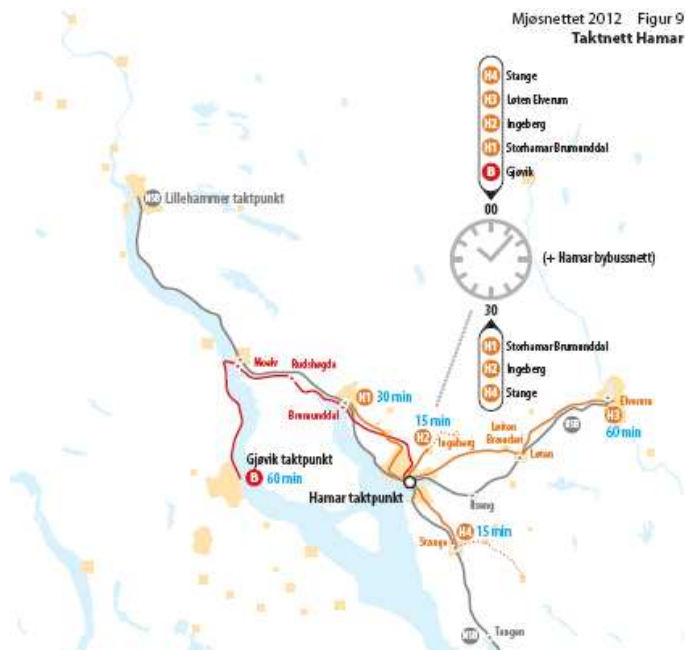
Transport

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.



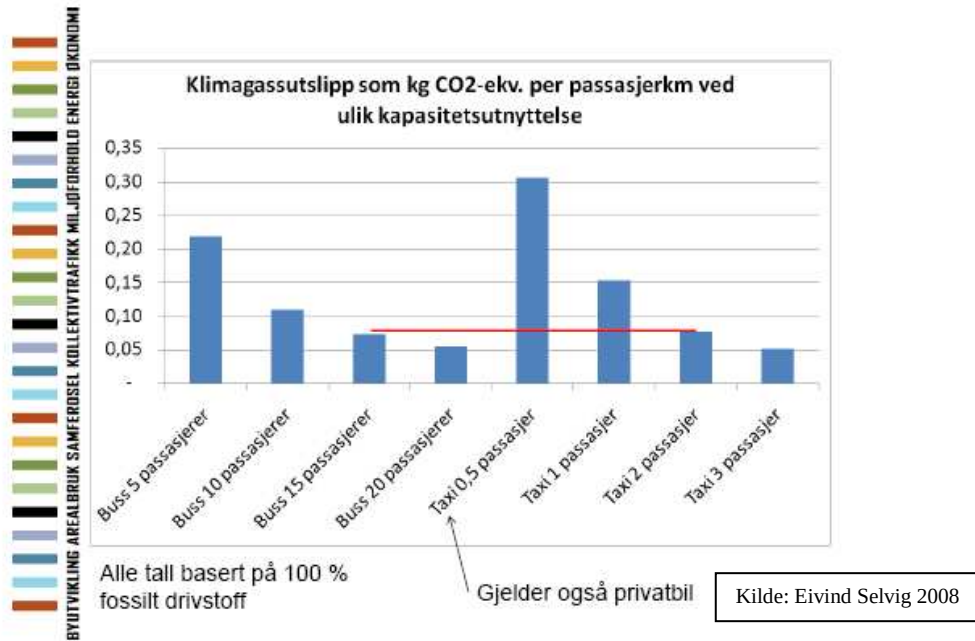
Referansebane for utslipp av klimagasser i Hamar-regionen (Ringsaker, Hamar, Stange og Løten) 1991 – 2020, tonn CO₂-ekvivalenter

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 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 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. En finansieringskilde kan, som nevnt nedenfor, være innføring av bompenger i Hamarregionen.



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, 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 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 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 (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”.