



Hamar kommune  
Postboks 4063  
2306 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Gunhild Haugum, 62 55 11 91

## Uttalelse til høring - Hamar - Kommunedelplan for dobbeltspor gjennom Hamar

### 1 Sammendrag

Valg av framtidig jernbanetrasé gjennom Hamar har et langsiktig perspektiv og legger grunnlaget for lokale og regionale prioriteringer i mange år framover. Prosjektet har betydelige konsekvenser også for andre kommuner og regioner i Innlandet.

I 2017 ba Kommunal og moderniseringsdepartementet om at alternativ øst og alternativ vest måtte utredes på et likeverdig nivå. Kostnadsvurderingene måtte omfatte både jernbanemessige forhold, avbøtende tiltak, frigjøring av byutviklingsområder, samt mulige gevinster ved avhending av frigitte arealer og kompensierende tiltak for å oppfylle Ramsarkonvensjonen. Fylkesmannen vil fremheve at det i dette planarbeidet er gjort grundige utredninger og at alternativ øst og vest er utreda likeverdig. Begge alternativene er vesentlig forbedret siden 2016. Bane Nor og Hamar kommune har jobbet mye med informasjon og gitt innbyggere mulighet for deltagelse gjennom møter og annet i regi av Bylab.

#### Fylkesmannens rolle

Fylkesmannens rolle i arealforvaltningen er å se til at nasjonale interesser ivaretas og vi kommenterer planforslaget med utgangspunkt i hensynet til barn og unge, støy, samfunnssikkerhet, naturmangfold, jordvern og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkesmannen skal videre sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldende lovverk. De nasjonale interessene skal til slutt sammenstilles og vektas mot andre viktige samfunnsinteresser. De fagtema som i særlig grad skiller de ulike traséalternativene og som er avgjørende i Fylkesmannens samla vurdering er:

- Naturmangfold og forholdet til Åkersvika naturreservat
- Jordvern
- Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

#### Hamar kommunes konklusjoner

Fylkesmannen viser til brev fra KMD datert 03.09.2019 hvor det er vist til regjeringens føringer om at det skal legges stor vekt på lokaldemokratiet i plan- og bygningssaker.



«Fylkesmennenes medvirkning i den kommunale arealplanleggingen er viktig for å ivareta nasjonale og vesentlige regionale hensynene. Samtidig skal fylkesmennene være varsomme med å overprøve beslutninger som hører til det lokalpolitiske skjønnet.»

Det vises til saksframstillingen til kommunestyremøte 18.12.2019 og vedtak i saken. Følgende trekkes ut som konklusjoner:

- Hamar kommune mener at både vest- og øst-alternativet er vesentlig forbedret siden 2016.
- At både øst- og vest har negative konsekvenser for Åkersvika, men øst-alternativet har flere.
- Alternativ vest setter ikke dyrka mark under samme press som øst.
- Når det gjelder tilgjengelighet med buss, mener kommunen det blir feil å ta utgangspunkt i dagens veg- og transportsystem, da ny plassering av stasjonen medfører endringer i busslinjer og knytter Stangevegen tettere opp til knutepunktet.
- Stedlige kvaliteter, spesielt kontakten med Mjøsa, burde vært grundigere omtalt under kapitlet byutvikling. Mange forbindelser mot vannet er styrket, men den overordna sammenhengen mellom byen og Mjøsa vurderes som svekket med inngrepet i Hamarbukta. Tiltaket innebærer utfylling med store nye landarealer i Mjøsa.
- Utredningene tar i stor grad utgangspunkt i nåsituasjonen, og at stasjonsplassering i øst vil være en faktor som grunnleggende vil endre forutsetningene for konklusjonene i fagrapporten.
- Omlandet til Hamar by er også for lite vektlagt ved vurdering av stasjonsplassering.

#### **Fylkesmannen anbefaler alternativ vest**

Fylkesmannen anbefaler at alternativ vest legges til grunn for videre planlegging av dobbeltspor gjennom Hamar da dette **i sum gir minst negative konsekvenser** for viktige nasjonale interesser. Dette gjelder hensynet til Åkersvika, jordvern og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og andre fagtemaer som er omtalt.

Fylkesmannen viser til Bane NORs vurderinger når det gjelder måloppnåelse for alternativ vest knyttet til nasjonale føringer og målsettinger med Intercity-utbyggingen.

Ulemper ved vestalternativet er i første rekke knyttet til landskapsvirkning av kulvert i Hamarbukta. Den historiske Hamar by og forbindelsen til Mjøsa blir mest påvirket i dette alternativet, men de uheldige virkningene er betydelig redusert med en senket kulvert. Fylkesmannen mener derfor at dette planforslaget imøtekommer Hamar kommunes ønsker om å legge vekt på tilgangen til Mjøsa i stor grad.

I Fylkesmannens anbefaling legger vi også vekt på at vestalternativet ivaretar eksisterende korte avstander mellom viktige målpunkt i Hamar. Alternativ vest gir gode forutsetninger for å bidra positivt til å nå nullvekstmålet, på kort og lang sikt, gjennom at vekst i persontransport kan dekkes gjennom kollektivtransport, gange og sykkel. Vi vurderer også at alternativ vest legger best til rette for en byutvikling i tråd med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, og vil bidra til en kompakt byutvikling med redusert transportbehov.

Klimaregnskapet viser at vestalternativet kommer dårligere ut hva angår Co2 utslipp (+28 000 tonn) beregnet ut fra materialproduksjon, arealbruksendringer, utbygging samt drift og vedlikehold i 60 år.

Alternativer øst A og C



Alternativene i øst med ny stasjonsplassering ved Vikingskipet har i stor grad uopprettelige konsekvenser for Åkersvika naturreservat og er i strid med Norsk handlingsplan for naturmangfold og internasjonale forpliktelser knyttet til Ramsar-konvensjonen.

Østalternativene er også i strid med føringer i *Nasjonal jordvernstrategi* og *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Knutepunktutvikling og målsettingen om en kompakt by for alternativ øst ligger langt fram i tid og lenger fram i tid enn scenariobildet som går fram til 2074. Fylkesmannen er enig med Hamar kommune om at det er knyttet betydelig usikkerhet til scenarier og skisser for byutviklingen på lang sikt. Vi anerkjenner at byen på lang sikt kan bli en kompakt by også i dette alternativet. Hvor raskt det vil kunne skje vil være avhengig av befolkningsutviklingen. Stasjonsplassering ved Vikingskipet gir på kort og mellomlang sikt uheldige virkninger knyttet til byutvikling og nullvekstmålet.

Alternativ Øst A innebærer beslaglegging av store arealer fulldyrka jord, og skaper en barriere i et viktig jordbruks- og kulturlandskap. Alternativet med stasjonsplassering ved Vikingskipet gir i tillegg uheldige virkninger knyttet til nullvekstmålet jf. *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Alternativ Øst C er optimalisert i forhold til alternativ Øst A, og gir lavere arealbeslag og mindre driftsmessige ulemper. Alternativet medfører imidlertid fortsatt beslag av fulldyrka jord, og bidrar til en barrierevirkning i et viktig jordbruks- og kulturlandskap, og til en uheldig oppdeling av jordbruksarealene. Ringvirkningene er dermed større enn antall daa dyrka mark som beslaglegges.

**Med bakgrunn i summen av negative konsekvenser for både Åkersvika, jordvern og samordnet bolig-, areal -, og transportplanlegging fremmer Fylkesmannen innsigelse til alternativ Øst A og Øst C.**

Planlegging skjer i et langsiktig perspektiv og de ulike sektorinteressene må avveies i en helhet. Internasjonale og nasjonale verdier som blir utsatt for irreversible endringer må veie tyngst så lenge det foreligger alternativer som innebærer mindre inngrep i disse verdiene både på kort og lang sikt. Samtidig som alternativet med minst inngrep ivaretar de andre målene for Jernbaneutbyggingen.

Utdyping på de ulike temaer følger i denne høringsuttalelsen.

## 2 Generelle merknader

### Prosess

Kommunedelplanen er utarbeidet i dialog mellom Bane NOR, Hamar kommune og andre berørte myndigheter. Det er lagt til rette for bred medvirkning i planprosessen, med mange møtepunkt for politikere og ulike interessegrupper.

### Planbestemmelser

Fylkesmannen har ingen vesentlige formelle merknader til planbestemmelser og retningslinjer. Vi forutsetter at bestemmelser og retningslinjer følges opp i reguleringsplanleggingen, og tar forbehold om at manglende oppfølging kan gi grunnlag for innsigelse på reguleringsplannivå.

Konkrete merknader til de enkelte planbestemmelser og retningslinjer er innarbeidet under vår vurdering av de enkelte fagtema.



### Plankart

Plankartet viser korridor båndlagt til samferdselsanlegg og tekniske infrastruktur etter plan- og bygningslovens § 11-7 pkt.2, jfr. § 11-8 pkt. d (hensynsone H710). Det båndlagte arealet skal legges til grunn for reguleringsplanleggingen.

Båndlegging gjelder for 4 år, men kan forlenges med ytterligere 4 år etter søknad til departementet.

Fylkesmannen mener det er svært beklagelig at plankart for kommunedelplanen ikke er oversendt Statens kartverk og gjort tilgjengelig i InnlandsGIS. InnlandsGIS er et viktig kartverktøy for regionale etater, og bidrar til å kvalitetssikre at viktige nasjonale og regionale interesser er ivaretatt i planarbeidet.

### Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Det foreligger et omfattende utredningsmateriale som er lagt til grunn for Bane NORs anbefaling. Utredningsmaterialet svarer etter Fylkesmannens mening ut den bestillingen som ligger i vedtatt planprogram.

På grunn av det store omfanget, og et stort antall delrapporter, er det utfordrende for høringsinstanser å sette seg inn i alle fagtema på en grundig måte. Dokumentene *Planbeskrivelse og Måloppnåelse og Bane NOR sin anbefaling* gir imidlertid en oppsummering av funn, og gjennomgang av grunnlaget for Bane NORs anbefalinger.

## **3 Vurdering av nasjonale og regionale interesser**

Fylkesmannens rolle i arealforvaltningen er å sørge for at nasjonale interesser innen barn- og unges interesser, landbruk, miljøvern, helse og samfunnssikkerhet blir ivaretatt. Fylkesmannen skal videre sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldende lovverk.

En kommunedelplan har generelt et detaljeringsnivå tilpasset et overordnet plannivå. I denne saken foreligger det et omfattende utredningsmateriale der det er lagt til grunn forutsetninger med utgangspunkt i detaljerte tekniske planer, og beskrevet konkrete avbøtende og kompenserende tiltak. Fylkesmannen forutsetter at det i reguleringsplanfasen legges stor vekt på å begrense ulempene gjennom tilpasninger av jernbanetiltaket, iverksetting av avbøtende og kompenserende tiltak samt utarbeiding av konkrete miljøoppfølgingsplaner for plan-, anleggs- og driftsfasen.

### **3.1 Barn og unge**

Fylkesmannen kan ikke se at hensynet til barn og unge er godt nok ivaretatt i planbestemmelsene, jf. *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*. Vi ber kommunen om å sikre tilstrekkelig erstatningsareal ved omdisponering av barn- og unges uteoppholdsareal, både i anleggsfase for jernbaneutbyggingen og i driftsfasen til jernbanen etter endt utbygging, gjennom krav i planbestemmelsene. Det må samtidig sikres adekvat og trafikksikker fremkommelighet til slike areal.

Kommunen må også vurdere om det skal vedtas rekkefølgekrav for å sikre etablering av grønnstruktur og utearealer før dobbeltsporet tas i bruk.



Av hensyn til barn og unge ser Fylkesmannen positivt på en sentralt plassert jernbanestasjon med lett tilgjengelighet for gående og syklende.

### 3.2 Støy og forurensing

Fagrapport støy er godt gjennomarbeidet og omfatter kartlegging av støy fra jernbane og omlagte veier som følge av nye jernbanetraseer på strekningen Åkersvika - Brumunddal. Støyberegningene er gjennomført både for uskjermet og skjernet situasjon. Rapporten beskriver aktuelle avbøtende tiltak mot støy. Fylkesmannen mener det er interessant at man har tatt in SPI (støyplageindeks) i pkt. 4.7 for å sammenligne de ulike alternativene på Hamar.

Det er positivt av det i rapportene nevnes at det før bygging skal gjennomføres støyberegninger som gir prognoser for støy i anleggstiden. Dette er noe tiltakshaver må følge opp da anleggsarbeidene vil bli svært omfattende og mange vil bli berørt i en lang periode.

Den totale støybelastningen sammenlignet med dagens situasjon reduseres med alle alternativ. Det er marginal forskjell i antall personer bosatt i støysoner, i favør øst-alternativene. Hensynet til støy er ivaretatt i planbestemmelsene gjennom krav til reguleringsplanleggingen.

Det er avdekket forurenset grunn innenfor planområdet i både vest- og øst-alternativene. Krav til håndtering av forurensete masser skal utdypes i *Tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn*. Denne skal godkjennes av miljømyndighet før terrenginngrep kan starte.

### 3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for kommunedelplanen. Analysen er utarbeidet i henhold til veileder *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (2017).

Risiko- og sårbarhetsanalysen vurderer de tre aktuelle traseene. Analysen er delt i to kapitler, ett for alternativ Vest og ett for alternativ Øst A og Øst C. Med utgangspunkt i veilederens eksempelliste over aktuelle risikoforhold er 10 vurdert. 8 av disse er vurdert til å innebære middels risiko. Risikoreducerende tiltak er beskrevet for alle risikoforhold. Tiltakene er fordelt i grupper etter om de skal innarbeides i kommunedelplanen, følges opp i detaljprosjektering og reguleringsplan samt i forbindelse med anleggsgjennomføring. I henhold til risiko- og sårbarhetsanalysen er det ikke funnet noen forhold som medfører at noen av arealene ikke er egnet til planlagt områdebruk. Vi legger til grunn at kommunen følger opp de risikoreducerende tiltakene i videre reguleringsplanlegging og detaljplanlegging for øvrig slik det er beskrevet i plandokumentene.

Hensynsoner, blant annet for flom, er videreført fra gjeldende kommuneplans arealdel. Endelig arealbruk avklares i etterfølgende reguleringsplan og de fleste av de risikoreducerende tiltak må derfor følges opp i senere planer. Vi legger til grunn at hensynsoner for fareområder for flom i henhold til kommunedelplanen blir innarbeidet i reguleringsplanen. Fylkesmannen legger til grunn at det blir innhentet uttalelse fra Norges vassdrags- og energidirektorat for å sikre at faglige vurderinger og retningslinjer som gjelder flom og flomsikringstiltak blir ivaretatt i kommunedelplanen.



Med henvisning til ovennevnte synes samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige hensyn å være ivare tatt i kommunedelplanen. Fylkesmannen viser til at risiko- og sårbarhetsanalyser i henhold til plan- og bygningsloven også skal gjennomføres for reguleringsplanen og tar forbehold om at vi kan gi merknader og om nødvendig fremme innsigelser til denne.

### 3.4 Naturmangfold

#### **Åkersvika naturreservat**

Områder med naturverdier i nasjonal og internasjonal sammenheng er vernet etter naturmangfoldloven. Fylkesmannen har rollen som forvaltningsmyndighet for Åkersvika naturreservat, som berøres av planforslaget.

Åkersvika naturreservat ble opprettet i 1974. Formålet med vernet er å bevare et verdifullt våtmarksområde som et dynamisk og komplekst innlandsdelta med kroksjøer og meandere, og med stor variasjon i naturtyper, blant annet rike utforminger av bløtbunn, sumpmark, fuktenger, flomskogsmark og fastmarkskogsmark. Området har særlig stor betydning for biologisk mangfold i form av raste- og hekkeområder for våtmarksfugl og som leve- og voksested for sjeldne og truede plante- og dyrearter. Det er en målsetting å beholde verneverdiene i en god tilstand og eventuelt videreutvikle dem.

Åkersvika naturreservat er også internasjonalt beskyttet igjennom Ramsarkonvensjonen, som Norges første Ramsarområde. Ramsarkonvensjonen er en internasjonal konvensjon om vern av våtmarker, og trådte i kraft 21. desember 1975 med formål å beskytte våtmarksområder. Norge har forpliktet seg til å sikre den økologiske funksjonen i Ramsarområdene våre gjennom bærekraftig forvaltning som bygger på beste tilgjengelige kunnskap om områdenes verdier og tålegrenser.

Stortingsmeldingen Natur for livet — Norsk handlingsplan for naturmangfold (Meld. St. 14 (2015–2016)) sier at dersom viktige naturverdier står i fare for å bli forringet eller ødelagt i arealbeslutningssaker, er den foretrukne løsningen i utgangspunktet å velge en annen lokalisering for tiltaket. Dette prinsippet er også i tråd med Ramsarkonvensjonens prinsipp om primært å unngå inngrep i våtmarksområder. Uansett hvilken av de tre jernbanetraseene som velges gjennom Hamar sentrum, vil Åkersvika naturreservat bli berørt. Det forventes derfor at prinsippene for økologisk kompensasjon blir fulgt videre i dette prosjektet.

Prinsippene for økologisk kompensasjon følger det såkalte tiltakshierarkiet. Hierarkiet går ut på at det først skal legges vekt på og avsettes ressurser for å unngå inngrep i viktige naturområder. Dernest skal skader avbøtes, områder restaureres, og som siste utvei skal kompensasjonsarealer skaffes.

I konsekvensutredningen er det gjort en vurdering av mulige kompensasjonsareal. Kompensasjon kan skje ved utvidelse av dagens reservat eller vern av våtmarksareal i tilknytning til et annet Ramsarområde i Sør-Norge. Det er viktig å poengtere at mulighetene for at inngrep kan erstattes med kompensasjonsareal med relativt like verdier og funksjoner, i tilknytning til Åkersvika naturreservat, er innskrenket i betydelig grad etter at kompensasjonsplanen for E6-utbyggingen er gjennomført.

Fylkesmannen understreker at behandling av inngrep i Åkersvika naturreservat omfattes av mer enn kommunens vedtaksmyndighet etter plan- og bygningsloven. Det er Fylkesmannen som forvaltningsmyndighet som behandler søknader om tiltak i verneområdet. Fylkesmannen kan kun gi



dispensasjon for tiltak eller inngrep som ikke er i strid med verneforskriften. Fylkesmannen har myndighet til å avgjøre hvilke krav eller vilkår som må oppfylles før det kan settes i gang tiltak eller inngrep i naturreservatet. Større inngrep eller grenseendringer i verneområdet krever vedtak av Kongen i Statsråd.

Fylkesmannen skal påse at det gjennom videre prosess med utarbeiding av reguleringsplan og miljøoppfølgingsplan, kompensasjonsplan, grenseendring og gjennomføring sikres at det blir null netto tap (jf. begrepet «no nett loss») av naturverdier i Åkersvika våtmarksområde.

Det er fra nasjonalt hold bestemt at Dovrebanen Sørli - Brumunddal skal være et pilotprosjekt for kompensasjonstiltak for inngrep i naturvernområder. Fylkesmannen stiller seg positiv til dette og ser frem til videre samarbeide for å få til gode helhetsløsninger.

### Fylkesmannens vurdering

Fylkesmannen mener at det er gjort et godt og grundig arbeid som belyser de tre alternativenes påvirkning på Åkersvika naturreservat. Det foreligger et omfattende kunnskapsgrunnlag, og mulige avbøtende og kompenserende tiltak er beskrevet. Vi merker oss positivt at det er gjort tiltak for å redusere arealbeslaget i Åkersvika sammenlignet med kommunedelplan fra 2016.

Av konsekvensutredningen fremkommer det at østalternativene beslaglegger mer areal i Åkersvika naturreservat enn vestalternativet, og berører arealer av høyere biologisk kvalitet. Traseene i øst fører også til at Flagstadelvas deltaområde blir mer fragmentert med nye fysiske installasjoner i vann og på land som vil kunne skape barriereeffekter for trekkende dyrearter. Østtraseene har dermed størst samlet innvirkning på naturreservatet. Alternativ Vest kommer i konsekvensutredningen best ut av de tre traseene under fagtema naturmangfold, selv om også dette alternativet medfører store inngrep i reservatet.

Den samlede belastningen på Åkersvika naturreservat er allerede stor, som et resultat av store infrastrukturtiltak og et stadig press fra omkringliggende virksomhet over mange årtier. Dette er beskrevet nærmere i konsekvensutredningen. Fylkesmannen mener det er grunn til å være særlig restriktiv til nye inngrep, for å sikre Åkersvikas økologiske funksjon og internasjonale status som Ramsarområde på sikt.

### Konklusjon

Fylkesmannen viser til prinsippene i tiltakshierarkiet, hvor det ved arealplanlegging først og fremst skal unngås at viktige naturverdier går tapt. I saker hvor det finnes et alternativ som i større grad enn andre alternativer unngår inngrep i et viktig naturområde, skal dette alternativet velges. Alternativ Vest medfører et stort inngrep i naturreservatet, men inngrepet er mindre enn i østalternativene, både arealmessig og naturverdimesig. Fylkesmannen mener på bakgrunn av dette at det er grunnlag for å fremme **innsigelse** til de to østalternativene – Øst A og Øst C – med tilhørende trasévarianter.

### **Furuberget naturreservat**

Furuberget naturreservat er et viktig kalkfuruslagsområde, med verdifulle kalkrike dammer og kalkmyr. I alle traséalternativer båndlegges arealer innenfor reservatet. Alle traseer planlegges imidlertid i tunnel under reservatet, slik at reservatet ikke direkte berøres av tiltaket.

Fylkesmannen forutsetter at reservatet ikke blir direkte berørt på overflaten og at det settes inn tilstrekkelige tiltak slik at det heller ikke blir indirekte berørt, for eksempel når det gjelder vannstand og vannstrømmer.



### Utvalgte naturtyper og prioriterte arter

Vestalternativet berører to hule eiker på Høyensalodden. Hule eiker er utvalgte naturtyper, og viktige for det biologiske mangfoldet. Det er ifølge konsekvensutredningen ikke gjort spesielle artsfunn knyttet til trærne, men begge trær er verdsatt som lokalt viktige. Begge trær vil gå tapt ved utbygging av alternativ Vest. Skjerming av trærne i anleggsperioden er beskrevet som avbøtende tiltak for å forsøke å bevare naturverdiene.

Østalternativene berører viktige naturverdier på området Børstad-Tommelstad. Alternativ Øst A berører seks registrerte naturtypeforekomster, hvorav to alleer og fire slåttemark. Slåttemark er en av i alt seks utvalgte naturtyper. I to av slåttemarkene er det registrert dragehode (VU), som er en prioritert art. Begge disse slåttemarkene ligger innenfor anleggsbeltet. I alternativ Øst C berøres fire naturtypeforekomster, hvorav to alleer og to slåttemark. Én av slåttemarkforekomstene inneholder dragehode. I dette alternativet er det lagt inn en buffersone på 10 meter, og det antas at inngrep kan unngås i anleggsfasen. Som avbøtende tiltak er markering av forekomstene med sperregjerder under anleggsperioden beskrevet.

Fylkesmannen forutsetter at arbeidet med å i størst mulig grad ivareta naturverdiene tilknyttet utvalgte naturtyper og prioriterte arter fortsetter i reguleringsplanarbeidet. Videre forutsetter vi at nødvendige tiltak for å minimere konsekvensene sikres i videre planarbeid og forankres i reguleringsplanbestemmelser.

### 3.5 Landbruk og jordvern

Fylkesmannen viser til *nasjonal jordvernstrategi* og målet om å redusere årlig omdisponering av dyrka jord til under 4000 daa innen 2020. Kommunene skal i sine planer vurdere utbyggingsløsninger som sikrer landbrukets næringsgrunnlag og reduserer omdisponeringen av dyrka jord. Intercity-utbyggingen gjennom regionen berører områder med regional til nasjonal verdi for jordbruket. Trasealternativ som beslaglegger verdifull dyrka jord utfordrer dermed det nasjonale jordvernmålet.

I planprogrammet er det lagt særskilt vekt på at planarbeidet skal belyse konsekvenser for matjord og muligheter for avbøtende jordverntiltak. Planområdet er utvidet til å omfatte to østalternativ, hvor Øst C er en optimalisert østlig linje hvor hovedmålet har vært å nå fjell så tidlig som mulig, for å redusere beslag av jordbruksareal. I alternativ Øst C går jernbanen i kulvert 270 m før tunnelinnslaget.

Konsekvensutredning av ikke-prissatte fagtema gir en oversikt over beslag av jordbruksareal for de ulike alternativene. Alternativet med stasjonsplassering i vest går i hovedsak gjennom utbygd areal eller i tunnel, og berører ikke dyrka mark. Alternativ med stasjonsplassering i øst går gjennom jordbruksområdet på Børstad-Tommelstad. Alternativ Øst A medfører permanent beslag av ca. 73 daa fulldyrka jord og midlertidig beslag av ca. 103 daa fulldyrka jord. Alternativ Øst C medfører permanent beslag av ca. 24 daa fulldyrka jord og midlertidig beslag av ca. 76 daa.

#### Fylkesmannens vurdering:

Fylkesmannen mener at konsekvensutredningen gir en god beskrivelse av inngrep i og beslag av jordbruksareal i området Børstad – Tommelstad for de to østalternativene. For alternativ Øst A er det i tillegg pekt på at jernbanetraseen vil komme nær tunet på gårdene, og begge gårdene vil være avhengig av å krysse jernbanetraseen for å få tilgang på gårdens jordbruksareal, noe som gir driftsmessige utfordringer.





Alternativ Øst C er en optimalisert løsning når det gjelder arealbeslag ved Børstad-Tommelstad, og er betydelig forbedret i forhold til det opprinnelige østalternativet. Permanent og midlertidig arealbeslag er redusert i Øst C. For dette alternativet er det kun Børstad gård som blir berørt. Etablering av kulvert mellom Oluf Melvolds gate og Børstad-alleen (270 m), med tilrettelegging for dyrking over, reduserer arealbeslaget og gir lettere tilgang til jordbruksarealene.

Konsekvenser for jordbruksdrifta i anleggsperioden vil være betydelige for begge alternativ i øst.

Fylkesmannen vil påpeke at begge alternativ i øst også gir uheldige arronderingsmessige konsekvenser og driftsmessige ulemper som følge av oppdeling av jordbruksarealene, og dårligere tilkomst. Dette gir igjen en økt fare for utbyggingspress på restareal, spesielt i områder som grenser inn mot eksisterende bolig-/byggeområder.

Jernbanetraseen deler opp et område registrert som verdifullt kulturlandskap, Åkersvika Id KF00000645, med naturreservat i kombinasjon med åpne jordbruksareal. Området er rikt på kulturminner med tett forekomst av automatisk fredete kulturminner.

Fylkesmannen vil videre påpeke at etablering av kulvert med tilrettelegging for dyrking over (Øst C) er utfordrende, og at det i andre prosjekt har vist seg å være vanskelige få tilfredsstillende dyrkingsforhold.

Avbøtende tiltak er beskrevet i konsekvensutredningen. Etablering av dyrkbar kulvert ved Tommelstad i alternativ Øst A er vurdert. Dette vil gi et redusert arealbeslag på 10-15 daa, og gi bedre arrondering og driftsmessige forhold. Videre vil bruk av støttemurer langs skjæringer bidra til redusert arealbeslag. Dette er imidlertid tiltak som vil ha begrenset innvirkning på totalbeslaget.

Avbøtende tiltak knyttet til massehåndtering og tilbakeføring til dyrkajord etter anleggsfasen er etter Fylkesmannens mening godt ivarettatt i forslag til planbestemmelser og retningslinjer. Jordvern skal inngå som et eget tema i miljøoppfølgingsplanen for prosjektet. Det skal tas hensyn til drenering, vanningsanlegg, disponering og tilbakeføring av jordbruksareal og jordbehandling. Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene og kompensasjon for tapt jordbruksareal. Krav knyttet til reguleringsplanleggingen gir grunnlag for å begrense negative konsekvenser for jordvernet, og for framtidig drift av jordbruksområdene som blir berørt av jernbaneutbyggingen.

#### Konklusjon:

Fylkesmannen viser til nasjonal jordvernstrategi og mener at det er grunnlag for å fremme **innsigelse** til alternativ Øst A. Trasealternativet medfører store permanente og midlertidige beslag av dyrka jord av svært god jordkvalitet, og gir vesentlige negative virkninger for et større sammenhengende område med verdifulle jordbruksareal. Den nye jernbanetraseen vil bli en barriere i et verdifullt kulturlandskap, og den medfører en uheldig oppdeling av gjenværende jordbruksareal som gir store driftsmessige ulemper. Oppdeling av jordbruksarealene, og ulemper knyttet til framtidig drift kan videre føre til økt utbyggingspress på restarealene. Dette vil bidra ytterligere til en utvikling i strid med nasjonale jordvern målsettinger.

Fylkesmannen mener det ikke er beskrevet hensiktsmessige avbøtende tiltak som i tilstrekkelig grad vil kompensere for de uheldige virkningene knyttet til alternativ Øst A.

Sett i lys av at ny jernbanetrase beslaglegger svært store arealer dyrka jord gjennom regionen, og at det foreligger trasealternativ både i øst og i vest som gir betydelig lavere beslag eller ikke medfører



beslag av fulldyrka jord, mener Fylkesmannen alternativ Øst A er klart uheldig ut fra jordvern hensyn og i strid med nasjonal jordvernstrategi, noe som gir grunnlag for innsigelse til dette trasealternativet.

Fylkesmannen ser positivt på at Bane NOR har utredet en alternativ jernbanetrase i øst (Øst C), som ivaretar jordvern hensynet i større grad enn det opprinnelige øst-alternativet. Flytting av tunellinnslag mot sør kombinert med dyrkbar kulvert mellom Oluf Melvolds gate og Børstad-alleen gir en reduksjon i permanent beslag av fulldyrka jord fra 73 til 24 daa, og midlertidig beslag av fulldyrka jord fra 103 til 76 daa. Trasealternativet gir ikke like omfattende oppdeling av jordbruksarealene, og dermed mindre driftsmessige konsekvenser enn alternativ Øst A. Fylkesmannen vil presisere at dette forutsetter at krav om etablering av kulvert sikres gjennom juridisk forankring i planbestemmelsene, og at etablering av kulvert slik det er beskrevet i planmaterialet legges til grunn som en forutsetning i den videre reguleringsplanleggingen.

Oppgradering og utbygging av dobbeltspor gjennom regionen er et infrastrukturtiltak med stor samfunnsnytte som vil bidra til å nå nasjonale mål og forventninger knyttet til miljøvennlige og framtidsrettede transportsystem. Intercity-satsingen skal blant annet knytte bo- og arbeidsområdene sammen og bidra til reduserte klimagassutslipp. Dette er nasjonale interesser som må veies opp mot andre nasjonalt viktige hensyn som jordvernet.

Fylkesmannen mener at også utbygging av ny jernbanetrase i tråd med alternativ Øst C gir konsekvenser som er i strid med målsettingene i nasjonal jordvernstrategi. Konsekvenser for jordvernet må sees i sammenheng med arealbeslag for utbyggingsstrekning Sørli – Brumunddal i sin helhet. Store beslag av dyrka jord totalt i Stange og Ringsaker gir grunnlag for å være særdeles restriktiv når det gjelder nye trasevalg som medfører beslag av dyrka jord.

Fylkesmannen mener videre at konsekvenser knyttet til det konkrete arealbeslaget av fulldyrka jord også må sees i sammenheng med andre negative konsekvenser av alternativ Øst C. Det optimaliserte trasealternativet gir fortsatt en barriere i et verdifullt kulturlandskap, medfører driftsmessige ulemper, og gir en oppstyking som kan føre til økt press på utbygging av restareal av dyrka jord inn mot dagens boligbebyggelse. Fylkesmannen mener at den samlede belastningen gir grunnlag for **innsigelse** også til trasealternativ Øst C.

### 3.6 Samordnet bolig-, areal og transportplanlegging

KMD har i sin bestilling til planarbeidet lagt vekt på jernbaneutbyggingens virkning for byutvikling i Hamar, og viser til at *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* skal legges til grunn for planarbeidet. Vedtatt planprogram slår fast at byutvikling, knutepunkt og mobilitet er svært viktige tema i utredningsarbeidet.

Gjennom *Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger* er ringvirkninger av etablering av ny jernbane med stasjon i Hamar, og regional og lokal betydning av dette tiltaket vurdert.

Hamar kommune har i sin behandling av planforslaget pekt på det de mener er mangler ved vurderingene av andre samfunnsmessige virkninger ved alternativ Øst. Kommunen mener at stasjonsplassering i øst vil medføre endringer i vei- og bussystem, noe som i for liten grad er hensyntatt i Bane NORs vurdering. Kommunen mener at utredningene i svært stor grad tar utgangspunkt i nåsituasjonen, og at stasjonsplassering i øst vil være en faktor som grunnleggende vil



endre forutsetningene for konklusjonene i fagrapporten. Omlandet til Hamar by er også for lite vektlagt ved vurdering av stasjonsplassering.

#### Fylkesmannens vurdering:

Fylkesmannen mener at det framlagte utredningsmaterialet gir et godt grunnlag for å vurdere hvilke ringvirkninger valg av framtidig stasjonsplassering vil få for Hamar som by og som regionsenter, på kort og lang sikt. De ulike alternativene er rangert ut fra ulike tidsaspekt, på kort sikt (2034) og lang sikt (2074). Det foreligger et omfattende kunnskapsgrunnlag og det er gjort relevante vurderinger som på en god måte svarer ut bestillingen i planprogrammet.

Fagrapporten inneholder kartlegginger og beregninger/framskrivninger knyttet til reisemiddelfordeling, trafikkavvikling og veisystem, parkering, kollektivtrafikk/-transport, gange og sykkel. Den kvantitative delen av utredningen konkluderer med at stasjonsplassering i vest i størst grad bidrar til å nå nullvekstmålet. Det er særskilt andel gange mellom stasjon og målpunkt som kommer dårligere ut for alternativ øst.

Fylkesmannen mener at med dagens struktur når det gjelder boliger, arbeidsplasser og andre sentrale funksjoner er det grunnlag for å konkludere med at dagens stasjonsplassering gir den beste løsningen for å legge til rette for klima- og miljøvennlige reiser, og dermed bidra til å nå nullvekstmålet på kort og mellomlang sikt. Fylkesmannen vil påpeke at muligheter for omlegging av busstilbud og ny tilrettelegging for sykkel gjennom byen ikke er nærmere vurdert, noe som er en svakhet ved de forutsetninger som Bane NOR har lagt til grunn. Omlegging og tilpassing av øvrig kollektivtilbud i Hamar vil være et kompensierende tiltak som reduserer ulempene knyttet til alternativ Øst. Fylkesmannen støtter kommunens vedtakspunkt om at dette er et avbøtende tiltak som burde vært tillagt mer vekt.

Det er knyttet større usikkerhet til virkninger på lang sikt. Framtidig byutvikling, lokalisering av framtidige boliger og arbeidsplasser og utvikling av transport- og veisystem vil bli påvirket av valg av stasjonsplassering, og dette vil igjen ha betydning for reisemiddelfordeling på lang sikt.

Det er et stort fortetnings- og utviklingspotensial i Hamar by jfr. *Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger*, noe som også er synliggjort gjennom kommunens pågående revisjon av sentrumsplanen. Det er lagt til rette for utbygging i områdene rundt dagens stasjon (godsområdet, Tjuvholmen) og østover mot en stasjonsplassering ved Vikingskipet (Espern). I tillegg er det avsatt areal for framtidig boligbygging både nord (Søndre Lund/Stavsberg) og øst (Ridabu) for dagens bybebyggelse, og sør for Åkersvika i Stange (Åkershagan).

Eksisterende boligstruktur og bosettingsmønster ligger imidlertid fast, og Fylkesmannen mener at det er lite trolig at befolkningsutvikling og utbygging av nye boligområder vil være så omfattende at hovedtyngdepunkt for bosetting i Hamar endres vesentlig også på lang sikt. De aller fleste boliger og arbeidsplasser i Hamar vil fortsatt ligge der de ligger i dag, også på lang sikt. Dette betyr at en større andel av Hamars befolkning vil ha tilgang til stasjonen uten bruk av bil med stasjonsplassering i vest også på lang sikt.

Fylkesmannen viser til reisemiddelkartleggingen som viser at Hamar har en stor andel innpendling (40%), og en stor andel av de togreisende har gangavstand til sine målpunkt (42%). Dette bidrar til at Hamar har en viktig rolle i et felles bo- og arbeidsmarked i Mjøsregionen.

Tilkobling til Rørosbanen og etablering av pendel Oslo – Elverum er vurdert i planarbeidet, og virkninger for togtilbudet til Elverum og til kommunene i Østerdalen er synliggjort. I den



Samfunnsøkonomiske analysen er trafikantnyttens vurdert. Pendel Oslo – Elverum vil gi en gevinst for reisende mellom Elverum og Oslo, da de slipper togbytte i Hamar. Samtidig vil en rekke passasjerer få ulemper knyttet til at overgangen mellom Dovrebanen og Rørosbanen flyttes til Elverum. Reisende mellom Østerdalen og Oslo vil fortsatt få ett togbytte (i Elverum), og reisende mellom Elverum og stasjoner nord for Hamar vil fortsatt få togbytte i Hamar. Reisende mellom Østerdalen og stasjoner nord for Hamar vil få to togbytter. Bane NOR viser til at dersom det i framtiden er passasjergrunnlag for økt frekvens mellom Elverum og Hamar, kan togtilbudet økes uavhengig av valg av stasjonsløsning.

Fagrapportens kvalitative del omhandler arealbruk og byutvikling, og vurderer hvordan stasjonsplassering samhandler med bystrukturen og hvilket alternativ som gir potensiale for størst og best ringvirkninger. Konklusjoner fra utredningene om mobilitet og om byutvikling er sammenfallende på flere områder når det gjelder stasjonsplassering. Ringvirkninger som er positive for byutvikling er også positive for mobilitet, på grunn av sammenhengen mellom arealbruk og bevegelser i byen.

Fylkesmannen mener at stasjonsplassering i vest (dagens stasjon) på kort sikt i større grad bidrar til en utvikling i Hamar by, og for tilhørende bo- og arbeidsregion som er i tråd med føringer i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Stasjonsplassering i øst vil ikke i like stor grad gi en ønsket måloppnåelse. Dagens stasjonsplassering er god med tanke på nærhet til bykjernen og områder med aktivitet og byliv. En framtidig stasjonslokalisering i vest vil være et godt bidrag til å nå kommunens egne målsettinger om fortetting og økt aktivitet i sentrum, og gir en videreutvikling av et eksisterende knutepunkt. På lang sikt vil byutviklingens retning og omfang avgjøre hvilke tilbud som til enhver tid er tilgjengelig i tilknytning til et framtidig knutepunkt. Valg av framtidig stasjonsplassering vil i stor grad påvirke denne utviklingen.

Fylkesmannen mener at en stasjonsplassering i vest gir større forutsigbarhet også på lang sikt, for knutepunktutvikling og for utvikling av sentrumsområdet i Hamar. Det er større usikkerhet knyttet til disse temaene med en stasjonsplassering i øst. En utvikling av stasjonsområdet og tilgrensende areal i østalternativet vil skje i konkurranse med store tilgjengelige utbyggingsareal nærmere dagens sentrum. Stasjonsplassering i øst kan føre til en to-delning av sentrum, noe som kan gi byspredning heller enn en utvikling av en mer kompakt Hamar by.

#### Konklusjon:

#### **Fylkesmannen anbefaler at alternativ vest legges til grunn for framtidig regulering.**

Vår anbefaling er resultat av en samlet vurdering, hvor vi legger særsilt vekt på at vest-alternativet ivaretar eksisterende korte avstander mellom viktige målpunkt i Hamar. Dette alternative gir gode forutsetninger for å bidra positivt til å nå nullvekstmålet, på kort og lang sikt, gjennom at det tilrettelegges for at vekst i persontransport kan dekkes gjennom kollektivtransport, gange og sykkel.

Fylkesmannen mener videre at alternativ vest legger best til rette for en byutvikling i tråd med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, og vil bidra til en kompakt byutvikling med redusert transportbehov.

Fylkesmannen viser til *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* og mener det er grunnlag for å fremme **innsigelse** til trasealternativ Øst A og Øst C.

Fylkesmannen mener at de utredninger som er gjennomført, og det grundige og omfattende grunnlagsmaterialet som ligger til grunn for Bane NORs anbefaling, viser at en utbygging av ny



stasjon ved Vikingskipet vil føre til en utvikling i strid med målene i de statlige planretningslinjene. På kort sikt legger alternativet dårlig til rette for at vekst i persontransport kan dekkes gjennom kollektivtransport, gange og sykkel. Alternativet legger ikke til rette for en kompakt byutvikling, men vil føre til en fragmentering av sentrumsfunksjoner og derigjennom byspredning.

Plandokumentene beskriver avbøtende tiltak som kan kompensere for uheldige konsekvenser av stasjonsetablering i øst. Fylkesmannen kan imidlertid ikke se at de avbøtende tiltak som er beskrevet gir grunnlag for å kunne si at alternativ øst ikke bidrar til en utvikling i strid med *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Det vil ta lang tid før byen blir like kompakt med stasjonsplassering i øst, og vi er da utenfor den planlagte tidsramma som er satt til 2074.

## 4 Kommunens vurdering og vektlegging av lokaldemokrati

Fylkesmannen viser til brev fra KMD datert 03.09.2019 hvor det er vist til regjeringens føringer om at det skal legges stor vekt på lokaldemokratiet i plan- og bygningssaker. Fylkesmennenes medvirkning i den kommunale arealplanleggingen er viktig for å ivareta nasjonale og vesentlige regionale hensynene. Samtidig skal fylkesmennene være varsomme med å overprøve beslutninger som hører til det lokalpolitiske skjønnet.

Fylkesmannen tar til etterretning at det ikke er samsvar mellom Bane NORs anbefalinger, og kommunens vurderinger når det gjelder målsettinger med og føringer for blant annet framtidig byutvikling i Hamar. Fagrapporten peker på aktuelle avbøtende tiltak som vil ha betydning for de langsiktige virkningene av ulike valg av stasjonsplassering. Gjennomføring av disse tiltakene, for å redusere uheldige virkninger for både transportvalg og byutvikling, krever et målrettet fokus og satsing fra kommunens side. Det må legges aktivt til rette for å sikre den utviklings- og investeringsvilje som skal til for å utvikle et nytt semi-urbant kollektivknutepunkt ved Vikingskipet parallelt med en utvikling av Hamar sentrum.

Ulemper ved vestalternativet er i første rekke knyttet til landskapsvirkning av kulvert i Hamarbukta. Hamar kommune har lagt særlig vekt på at stedlige kvaliteter og da spesielt kontakten med Mjøsa burde vært grundigere vurdert under byutvikling.

Den historiske Hamar by og forbindelsen til Mjøsa blir mest påvirket i vestalternativet, men de uheldige virkningene er betydelig redusert med en senket kulvert. Fylkesmannen mener derfor at dette planforslaget imøtekommer Hamar kommunes ønsker om å legge vekt på tilgangen til Mjøsa i stor grad.

## 5 Fylkesmannens anbefaling

De fagtema som i særlig grad skiller de ulike trasealternativene er naturmangfold og forholdet til Åkersvika naturreservat, jordvern og målsettinger knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. For øvrige fagtema er det synliggjort dels store konsekvenser, men dette er ikke konsekvenser som etter Fylkesmannens mening er direkte utslagsgivende for valg av alternativ.

### **Fylkesmannen anbefaler at kommunedelplanen vedtas med trasealternativ vest.**

Fylkesmannen slutter seg til Bane NORs vurderinger når det gjelder måloppnåelse for alternativ Vest i forhold til nasjonale føringer og målsettinger med Intercity-utbyggingen.



Fylkesmannen mener det må legges vekt på at alternativ Vest har mindre uheldige konsekvenser enn begge alternativene i øst innenfor de fleste fagtema som er vurdert i konsekvensutredningen. Ulemper ved vestalternativet er i første rekke knyttet til landskapsvirkning av kulvert i Hamarbukta. Den historiske Hamar by og forbindelsen til Mjøsa blir mest påvirket av vestalternativet. I det optimaliserte vestalternativet er imidlertid de uheldige virkningene redusert. De positive virkningene for framtidig byutvikling er synliggjort gjennom utredningsarbeidet, og et vestalternativ vil gi positive ringvirkninger til Hamar bysentrum.

### **Fylkesmannen fremmer innsigelse til alternativ Øst A.**

Trasealternativet har store negative, og i stor grad uopprettelige, konsekvenser for Åkersvika naturreservat og er i strid med Norsk handlingsplan for naturmangfold og internasjonale forpliktelser knyttet til Ramsar-konvensjonen. Alternativet innebærer beslaglegging av store areal fulldyrka jord, og skaper en barriere i et viktig jordbruks- og kulturlandskap. Alternativet med stasjonsplassering ved Vikingskipet gir i tillegg uheldige virkninger knyttet til byspredning og nullvekstmålet jfr *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

### **Fylkesmannen fremmer innsigelse til alternativ Øst C.**

Trasealternativet har store negative, og i stor grad uopprettelige, konsekvenser for Åkersvika naturreservat og er i strid med Norsk handlingsplan for naturmangfold og internasjonale forpliktelser knyttet til Ramsar-konvensjonen. Alternativet er optimalisert i forhold til alternativ Øst A, og gir lavere arealbeslag og mindre driftsmessige ulemper. Alternativet medfører imidlertid fortsatt beslag av fulldyrka jord, og bidrar til en barrierevirkning i et viktig jordbruks- og kulturlandskap, og til en uheldig oppdeling av jordbruksarealene. Stasjonsplassering ved Vikingskipet gir uheldige virkninger knyttet til byspredning og nullvekstmålet jfr *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Med hilsen

Asbjørn Lund (e.f.)  
fungerende direktør

Øyvind Gotehus  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Saksbehandlere:

Gunhild Haugum, Areal og klima

Ellen Nordrum Brøste, Areal og klima/Naturmangfold og verneområder

Hanne Kjøsnes, Helse og omsorg

Magne Djup, Juridisk enhet

Kjell Erik Kristiansen, Samfunnssikkerhet og beredskap

Marit Gilleberg, Kommunal og regional samordning



Kopi til:

Innlandet fylkeskommune  
Statens vegvesen Region Øst  
Norges vassdrags- og  
energidirektorat  
Bane NOR SF

Pb. 4404	2325	HAMAR
Postboks 1010	2605	LILLEHAMMER
Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Postboks 4350	2308	HAMAR