

Planbeskrivelse

Detaljregulering for NH2 Dombås Dovre kommune

Prosjektnummer: 2312332
Dato: 22.03.2024

Forslagstiller: Norwegian Hydrogen AS
Fagkyndig: HRP AS, Åshild Lie



Detaljregulering for NH2 Dombås

Planbeskrivelse

Dombås sør, Dovre kommune

Innhold

Detaljregulering for NH2 Dombås	2
Planbeskrivelse	2
1 Bakgrunn	3
1.1 Hensikten med planen	3
1.2 Forslagstiller og plankonsulent.....	3
1.3 Konsekvensutredning og planprogram	4
2 Planprosessen.....	4
2.1 Varsel om oppstart	4
2.2 Medvirkningsprosess	4
3 Planstatus og rammebetingelser	6
3.1 Kommunedelplan for Dombås.....	6
3.2 Gjeldene reguleringsplan - Dombås Sentrum,.....	6
3.3 Dombås – en knute på tråden, bensinstasjoner	6
3.4 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer	7
4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	7
4.1 Beliggenhet, avgrensing og størrelse på planområdet	7
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	9
4.3 Topografi og landskap – Dombåshaugen, landskapsanalyse	10
4.4 Kulturminner og kulturmiljø	11
4.5 Naturverdier og naturressurser	12
4.6 Trafikkforhold.....	13
4.7 Barns interesser	14
4.8 Friluftsliv	14
4.9 Teknisk infrastruktur	14
4.10 Støyforhold	15
4.11 Grunnforhold	16
5 Beskrivelse av planforslaget	17
5.1 Planlagt arealbruk	17
5.2 Reguleringsformål	17
5.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	17
6 Virkninger av planforslaget.....	20
6.1 Forhold til overordnende planer og reguleringsplaner	20
6.2 Kulturminner	20

6.3	Kulturmiljø og landskap	21
6.4	Naturressurser og naturverdier	21
6.5	Trafikkforhold.....	21
6.6	Barns interesser	22
6.7	Friluftsliv	22
6.8	Støyforhold	22
6.9	Næringsliv og sysselsetting.....	22
6.10	Teknisk infrastruktur	23
6.11	Økonomiske konsekvenser	23
6.12	Klima	24
6.13	FNs bærekraftsmål.....	24
6.14	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	25
6.15	Kvantitativ risikoanalyse (QRA).....	25
6.16	Konsekvensutredning.....	26
7	Avsluttende kommentar	27

1 Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Formålet med planen er å legge til rette for produksjon, lagring og fyllestasjon for hydrogen på eiendommen gnr./bnr. 8/53 i Dovre kommune. Hydrogen som blir produsert på området kan enten transporteres bort med bil, eller fylles direkte på biler ved fyllestasjonen som etableres ved E6.

Målet er at alt produsert hydrogen skal distribueres direkte fra området når markedet er klart. Kundene til fyllestasjonen blir i hovedsak tung- og langtransport. Dombås har en hensiktsmessig lokalisering for hydrogenanlegget da tomten ligger inntil E6 med en stor del langtransport som går videre nord og vestover/sørover på det europeiske hovedvegnettet. Øvrige deler av eiendommen fortsetter etter eksisterende plan, og gjeldene bruk.

Tiltaket vil sette Dombås i førerretet for grønn omstilling og grønn transport med ren energi uten utslipp. Tiltaket har som formål å bidra til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål om blant annet ren energi til alle, se nærmere under punkt 6.13 s. 25.

1.2 Forslagstiller og plankonsulent

Forslagstiller: **Norwegian Hydrogen AS**
 org.nr. 924 544 511
 Korsegata 4B, 6002 Ålesund
Thomas Georg Garshol Nordal, tlf. 99 23 54 61
thomas.nordal@vireon.com

Plankonsulent: **HRP AS**
 org.nr. 988 889 245
 Hvervenmoveien 49, 3511 Hønefoss
Åshild Lie, tlf. 98 42 68 89
ashlie@hrpas.no

1.3 Konsekvensutredning og planprogram

Tiltaket er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger som har til formål å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir ivaretatt under utarbeidelse av planer og etablering av tiltak. Anlegget legger til rette for produksjon og lagring av eksplosjonsfarlige stoff, og kan ha konsekvenser for befolkningens helse. Det er vurdert at tiltaket omfattes av konsekvensutredningsforskriften § 6 første ledd bokstav b, etter vedlegg I punkt 6b:

*§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding
Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:
b. reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.*

Tiltaket er konsekvensutredet, og det er utarbeidet planprogram i tråd med konsekvensutredningsforskriften. Planprogrammet lå ute til høring i perioden 14.06.2023 til 25.08.2023, og ble fastsatt av Plan-, nærings- og utviklingsutvalget i sak 37/2023 i møte den 12.09.2023 med følgende vedtak:

«Med heimel i plan- og bygningslova §12-9 og delegeringsreglementet i Dovre kommune, blir planprogram for detaljregulering for NH2 Dombås fastsett utan endringar».

Planprogrammet ligger til grunn for planforslaget, og følgende tema er nærmere omtalt og utredet i konsekvensutredningen:

- Brann- og eksplosjonsfare
- Beredskaps og ulykkesrisiko
- Trafikk og trafiksikkerhet
- Vann, overvann og vassdrag
- Annen infrastruktur (EL, nett, mm)
- Støy
- Geologi og forurenset grunn
- Naturmangfold
- Naturressurser og landbruk
- Kulturmiljø, landskapsbilde og omgivelser

Konsekvensutredningen følger i eget vedlegg til planforslaget.

2 Planprosessen

2.1 Varsel om oppstart

Det ble ved oppstart av planen først varslet på ordinær måte

13.03.2023: Oppstartsmøte med kommunen

31.03.2023: Varsel om oppstart

14.06.2023 Varsel om planprogram

12.09.2023 Stadfestet planprogram

2.2 Medvirkningsprosess

Kunngjøring:

Ved oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn er informasjon om reguleringsplanen og sakens sentrale dokumenter gjort tilgjengelig for allmennheten. Naboer, offentlige myndigheter og andre parter med særlig interesse i saken er varslet med eget brev eller e-post. I tillegg er det informert om

planarbeidet på kommunens hjemmesider, og i avisannonse, GD og Vigga, både ved oppstart av planarbeidet og ved varsel om planprogram.

Informasjonsmøter:

Det ble avholdt digitalt informasjonsmøte under oppstartshøring den 19.04.2023. Under informasjonsmøtet ble det informert om anlegget, hydrogenproduksjon og planprosessen. Det var til sammen ni offentlige høringsparter og private parter som deltok på informasjonsmøtet.

Under høring og offentlig ettersyn vil det bli avholdt nytt informasjonsmøte som er åpent for allmennheten. Det vurderes å avholde et fysisk møte hvor alle høringsparter og andre interessenter blir invitert.

Regionalt planforum:

Saken ble tatt opp av kommunen i Innlandet fylkeskommune sitt regionale planforum den 12.04.2023.

Innspill til oppstart og planprogram:

Det kom inn totalt 11 innspill til oppstartshøringen. Til høring av planprogram kom det inn tre innspill, de tre som kom med innspill til planprogrammet, ga også innspill til oppstart. Overordnede myndigheter har ikke varslet om innsigelse.

Følgende kom med innspill:

Nr.	Navn	Dato for innspill, oppstart	Dato for innspill, planprogram
1.	Mattilsynet	14.04.2023	03.08.2023
2.	BaneNor SF	18.04.2023	
3.	DSB	28.04.2023	25.08.2023
4.	Statens vegvesen	28.04.2023	
5.	Oddvar Lia	30.04.2023	
6.	NVE	27.04.2023	
7.	Norsk Luftambulanse	27.04.2023	
8.	Nye Veier AS	03.05.2023 – innkommet etter frist	
9.	Statsforvalteren i Innlandet	03.05.2023 – innkommet etter frist	28.08.2023
10.	Innlandet fylkeskommune	05.05.2023 – innkommet etter frist	
11.	Luftfartstilsynet	10.05.2023 – innkommet etter frist	

Merknadsvurderinger følger i eget dokument til planforslaget. Se vedlegg.

Dialog

I forbindelse med planarbeidet har det vært god dialog med nabo, Norsk luftambulanse. Det har også vært gjennomført flere møter med Lesja og Dovre Brannvesen.

3 Planstatus og rammebetingelser

Området er i dag regulert av Sentrumsplan for Dombås og Kommunedelplan for Dombås (heretter KDP).

3.1 Kommunedelplan for Dombås

Områder innenfor planavgrensningen er i henhold til KDP avsatt til erverv, bensinstasjon (E12) og offentlig bebyggelse/kommunalteknisk anlegg (O11).

- Erverv (E12), bestemmelse 1.2.1 «Disse områdene omfatter forretninger, kontor, håndverk, servicebedrifter og reiselivsvirksomhet. Områdene er ikke ment for lager, industri, eller typiske produksjonsbedrifter».
- Erverv bensinstasjoner, bestemmelse 1.2.2, se; rapporten «Dombås – en knute på tråden: Bensinstasjoner, lokalisering og utforming i henhold til retningslinjer» des. 96 (oljeselskapene har deltatt i utarbeidelsen av rapporten). Utnyttelse BRA=1000 m². For avgrensning av område erverv bensinstasjon må gjeldene reguleringsplan for området legges til grunn. Dvs. avgrensning vist som formålsområde BE4 i denne reguleringsplanen gjelder.
- Offentlig bebyggelse/kommunalteknisk anlegg (O11). Planlagt formål vil ikke være i henhold til gjeldende formål. Utnyttelse 100 % TU i KDP.
- Friområde (F5) bestemmelse 3.

KDP sier følgende:

Deler av friområder kan selges eller endres til andre formål dersom:

- Arealet ikke tjener som viktig rekreasjonsområde
- Arealet ikke tjener som skjerming eller naturlig avgrensning av et byggeområde
- Arealet ikke inneholder kommunale bygg eller anlegg

3.2 Gjeldene reguleringsplan - Dombås Sentrum,

Reguleringsplan for Dombås sentrum er vedtatt 1997, bestemmelsene ble endret 5. september 2002. I reguleringsplanen er området regulert til brannstasjon (O3) og bensinstasjon (BE4)/forretning (F10), samt spesialområde friluftsområde (FL1 – fremtidig trase for E6).

I henhold til Kommunedelplanen for Dombås (KDP vedtatt 2009) ser det ut til at reguleringsplanen for Dombås sentrum (1997) ikke er gjeldene, da den ikke er listet opp på side 25 i KDP. Reguleringsplanen er likevel gjeldende, siden det ikke er gjort et formelt opphevingsvedtak på denne planen.

3.3 Dombås – en knute på tråden, bensinstasjoner

I sammenheng med utviklingsarbeidet av Dombås tettsted i 1996, ble det utarbeidet et program «tettstedforming» til innspill til reguleringsplan for sentrum. Det ble sammen med diverse bensinstasjonsselskaper laget en veileder for opprustning og utforming av bensinstasjoner.

Da planområdet omfatter en tidligere bensinstasjon er veileder ansett som relevant for planforslaget. Det er i veilederen omtalt at tidligere bensinstasjon på eiendommen «konkurrerer» med landemerket «Dombås hotell». Til tross for veilederens alder, utfordrer den utformingen av det tidligere bensinstasjonsbygget og det dominerende takoverbygget på eiendommen.

3.4 Statlige planretningslinjer, rammer og føringer

Statsforvalteren har i sitt innspill vist til følgende relevante retningslinjer, rammer og føringer som skal utarbeides i sammenheng med planforslaget:

- Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i plan- og bygningsloven
- Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven
- Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Vurdering av virkninger for naturmangfold, jf. §§ 8 til 12 i naturmangfoldloven
- Universell utforming av uteareal og bygninger, jf. §1-1 i plan- og bygningsloven
- Tilstrekkelige og egnede leke- og uteoppholdsareal for barn og unge, jf. rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, rundskriv T-2/08 og veilederen Barn og unge i plan og byggesak
- Kartlegging av og sikring mot støy, jf. retningslinje T-1442/2021
- Vurdering av luftkvalitet og behov for avbøtende tiltak, jf. retningslinje T-1520
- Sikring av miljømessig forsvarlige fellesløsninger for avløp og vannforsyning
- Bevaring av dyrka mark, jf. nasjonal jordvernstrategi
- Utbygging tilpassa landskap og omgivelser, jf. Europarådets landskapskonvensjon

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet, avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet er lokalisert sør-vest for Dombås sentrum og vest for E6 sørgående, i Dovre kommune. Se oversiktskart med planområde markert i grønn sirkel under:



Eiendomsinformasjon:

Gnr./bnr. 8/53

Adresse Gudbrandsdalsvegen 2552 og Blæstervegen 14, 2660 Dombås

Planavgrensning

Planavgrensningen overlapper følgende eksisterende reguleringsplaner:

Reguleringsplan for Dombås Sentrum (plan ID 0511006, vedtatt i 1997 med endringer i 2002) for eiendommen gnr./bnr. 8/53 med del av E6 og tilliggende friluftsområde.

Områdereguleringsplan for Dombås vest (plan ID 5110001, vedtatt i 2012) for vegkryss E6/ Fv. 2660 Blæstervegen med ny avkjøring til fylkesvegen.

Planavgrensningen inneholder to deler (to vertikalnivåer): en for utbyggingsområdet og en for faresone (rød skravert – vertikalnivå 3). Dette da det må reguleres inn hensynssone rundt hydrogenanlegget. Avgrensningen for hensynssonen vil ytterligere avgrensnes når anlegget er ferdig prosjektert og har lagt inn eventuelle skjermingstiltak. Hensynssonene vil reguleres i tre risikonivåer – anlegget vil prosjekteres slik at eksisterende bruk ivaretas for omkringliggende eiendommer.

Se utsnitt av planavgrensning:



4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i dag av en nedlagt brannstasjon og bensinstasjon med to direkte utkjøringer på E6. Nord på planområdet er det et næringsbygg med publikumsrettede forretninger (Aspehol salg og service). Lokalet har utkjøring via sideveg (Blæstervegen). Dagens drift skal videreføres for næringsbygget. Hele eiendommen innlemmes i planområdet.

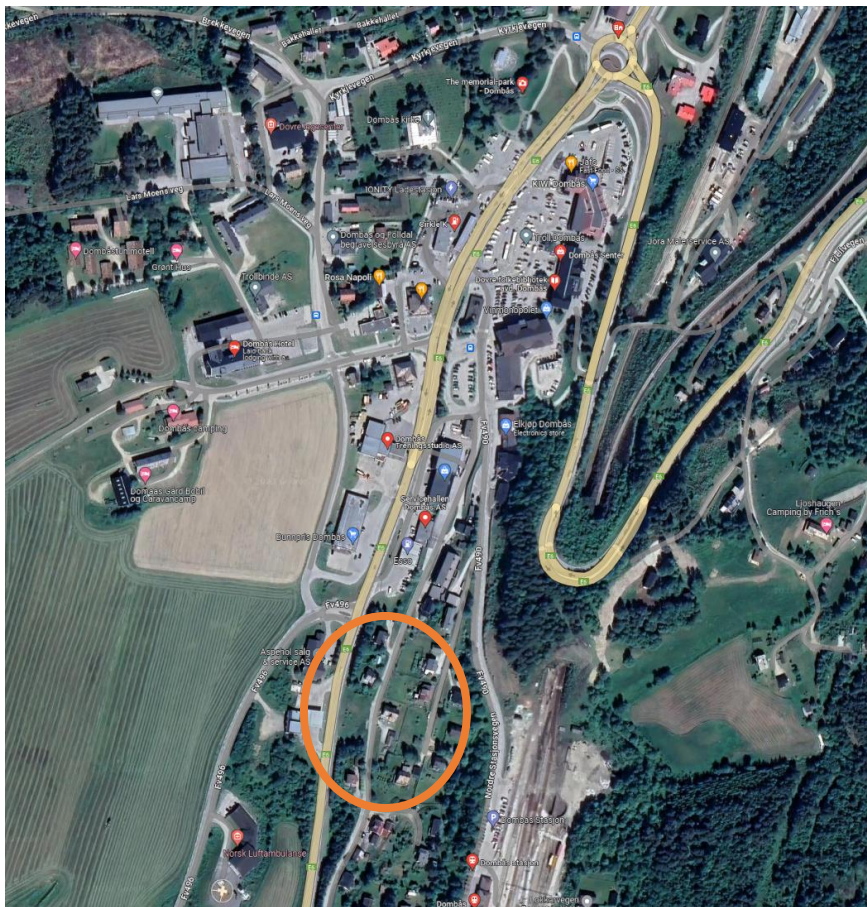
Planområdet ligger som en av de første næringseiendommene på vei inn mot Dombås sørfra.



Tilstøtende arealbruk

Vest for planområdet er det store arealer dyrka mark. På østsiden er det spredt boligbebyggelse mellom E6 og Dovrebanen. Nord for planområdet ligger Dombås sentrum med diverse tilbud innen forretninger og tjenesteyting, samt hotell og turistvirksomhet.

Sør for eiendommen ligger Norsk luftambulanses base med sin base.



4.3 Topografi og landskap – Dombåshaugen, landskapsanalyse

Dombås er omgitt av høye fjellmassiver. Influensområdet består av fjellkjeder som Rondane og Dovrefjell, som gir området en markant topografi. Planområdet ligger på et platå innenfor sørlig del av tettstedet Dombås. Platået strekker seg vestover under Lyshaugen og Dombås stasjon mot øst.

Dombåshaugen er en markant morenehaug fra siste istid som ligger som en høyde i Dombås. Den høye beliggenheten gir panoramautsikt over det omkringliggende landskapet.

Dombåshaugen har en betydelig kulturell verdi, med røtter som går tilbake til istiden, og gir identitet til tettstedet. Som en morenehaug gir den et glimt av den geologiske historien i området. Bevaring av denne naturlige formasjonen er derfor viktig for å sikre den historiske kontinuiteten og kulturarven knyttet til Dombås.



(Dombåshaugen, Foto: digitalmuseum.no)



(Dombåshaugen, Foto: digitalmuseum.no)

Bevaring av siktlinjene fra Dombåshaugen gir innbyggere og besøkende en mulighet til å nyte den praktfulle naturen og den estetiske appell som området har å tilby. Nær- og fjernvirkning sett i forhold til landskapet er viktig ved utbygginger i området.

Bensinstasjonen med takoverbygget slik det fremstår i dag stenger siktlinjer fra E6 mot Dombåshaugen og Dombås hotell. Takoverbygget på bensinstasjonen er dominerende og blir et forstyrrende element som konkurrerer med fjernvirkningen.



(Eksisterende stasjon sett fra E6 mot nord, Foto: google streetview)



(Eksisterende stasjon sett fra E6 mot nord, Foto: google streetview)

Det er utarbeidet en egen veileder for bensinstasjonsutforming i Dombås «Dombås en knute på tråden». Taket til eksisterende bensinstasjon er spesielt omtalt som et hinder for siktlinjer opp mot Dombåshaugen.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet. KDP for Dombås vurderer det likevel som viktig å ivareta og sikre siktlinjer til kulturlandskapet i Dombåshaugen, inkludert Dombås hotell. Dagens Dombås hotell er forholdsvis nytt, og er en erstatningsbygning etter at gamle Dombås hotell brant ned til grunnen i 2007. Hotellet anses allikevel som et viktig landemerke på Dombås.

Bildet viser gamle Dombås hotell:



(Foto; digitalmuseet – Joramo, Hans/Maihaugen)

Bildet viser slik hotellet fremstår i dag etter brannen i 2007:



(Foto: dombashotell.no)

4.5 Naturverdier og naturressurser

Planområdet er i dag delvis utbygget, og består derfor ikke av uberørt natur.

Det er innenfor planområdet gjort registrering av den rødlistede sopparten *Sandbeger - Geopora arenicola*. Lokasjonen for denne arten er avmerket i kommunens temakart natur, geologi og forurensning.

Søndre del av planområdet mellom den gamle brannstasjonen og Norsk luftambulans består av en skogkledd skråning som er bevoskt med løvtrær i ulike aldersgrupper.

Kartutsnittet viser lokasjon av arten som er markert med rød sirkel.



(Foto: artsdatabanken.no)



(Foto: wikipaida.no)

4.6 Trafikkforhold

Eksisterende trafikkmønster til planområdet har to inn- og utkjøringer til E6 fra tiltaksområdet. Inn- og utkjøringene er vist med røde linjer i bilde under. Eksisterende næringsdel har egen avkjøring umiddelbart etter avkjøring fra E6, og er markert med blå linje i bilde under. Det er ingen gang- og sykkelveier langs hovedadkomstene til planområdet.



Trafikktall i planområdet er fordelt på E6 og Blæstervegen vest for E6. Nyeste tilgjengelige ÅDT er basert på tall fra Statens vegvesen 2022 og med tellepunkt som vist i bilde over. Trafikkfordeling på tellepunktene er vist i tabell under.

Tellepunkt	Årsdøgntrafikk (ÅDT)
Gudbrandsdalsvegen, E6	5500
Gudbrandsdalsvegen, E6	4640
Blæstervegen	550

4.7 Barns interesser

Dagens bruk av planområdet vurderes ikke å være av en slik karakter at barns interesser gjør seg gjeldende.

4.8 Friluftsliv

Det er i eksisterende reguleringsplan og kommunedelplan avsatt en strip til friområde (F5). Kommunedelplanen har følgende bestemmelser for friområdet:

Deler av friområder kan selges eller endres til andre formål dersom:

- Arealet ikke tjener som viktig rekreasjonsområde
- Arealet ikke tjener som skjerming eller naturlig avgrensing av et byggeområde
- Arealet ikke inneholder kommunale bygg eller anlegg

Det er i reguleringsplanen for området vist en fremtidig trase for E6 (FL1) inne i friområdet.

Det er ikke kjent at friområdet har en bruk som rekreasjonsområde. Friområdet er på bakgrunn av beliggenhet og arrondering lite aktuelt som rekreasjonsområde. Friområdet har en funksjon som skjerming/naturlig avgrensing mellom virksomheter.

4.9 Teknisk infrastruktur

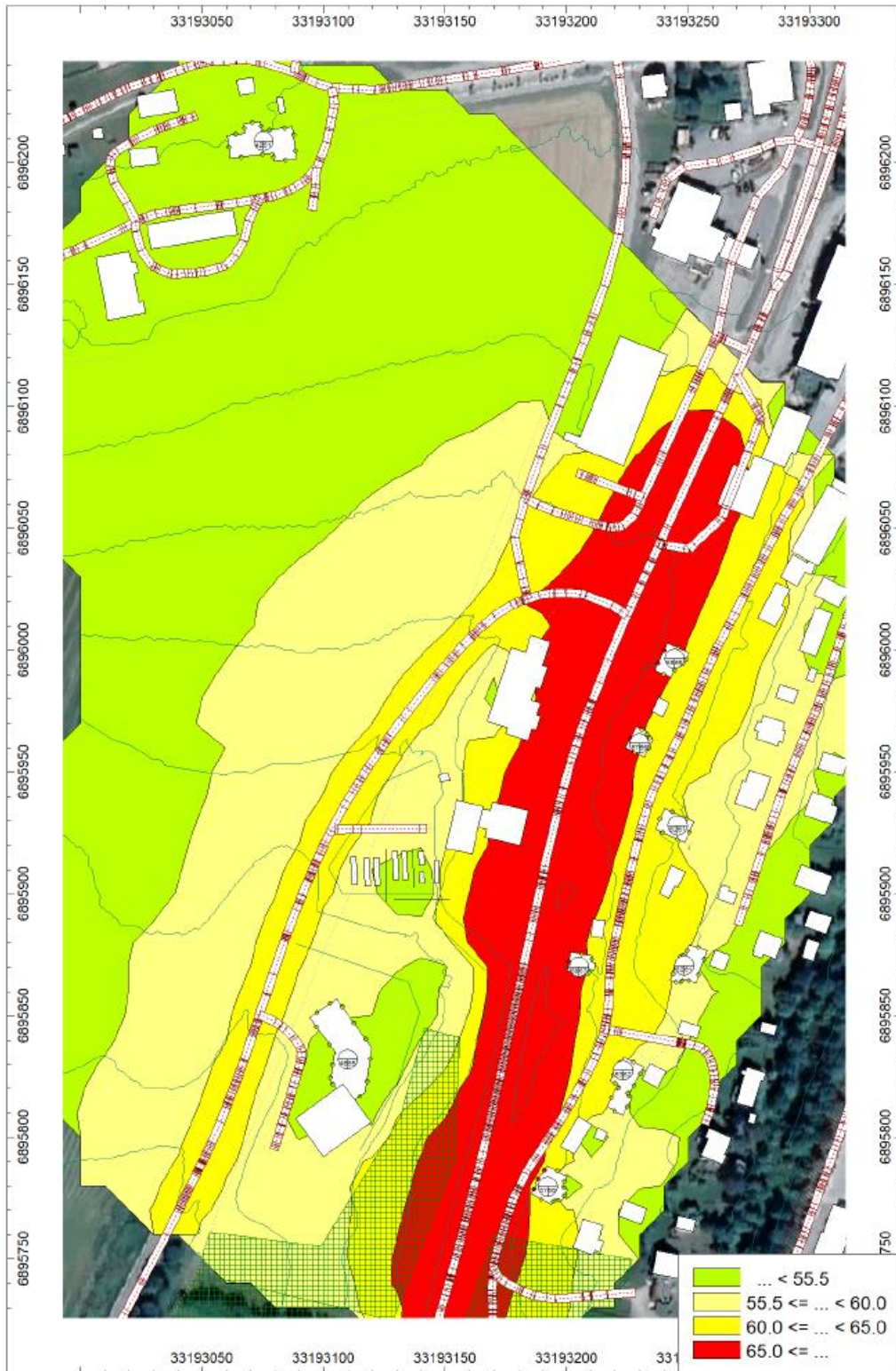
Planområdet er tilknyttet eksisterende offentlig vegnett med europavei E6 og fylkesvei Blæstervegen. Området er også knyttet til offentlig vann- og avløpsnett.

Anlegget vil kobles på nettet til Fjellnett. Det er bekreftet strømtilgang for drift av fyllestasjon (1 MW). Strømtilgang for produksjon; 3 MW krever utbygging av eksisterende regional-nett, det er gitt signaler om at dette vil realiseres ila 3-5 år.



4.10 Støyforhold

Eksisterende støy i planområdet er sterkt påvirket, og dominert av veitrafikkstøy fra E6. Planområdet ligger i sin helhet innenfor område som er påvirket av veitrafikkstøy hvor hovedvekten av planområdet ligger i gul støysone, og deler av området, mot E6 i vest, ligger innenfor rød støysone, se utsnitt under fra rapport Støyberegninger fyllestasjon for hydrogen på Dombås.



(kartutsnitt, eksisterende støyforhold – Lifetec)

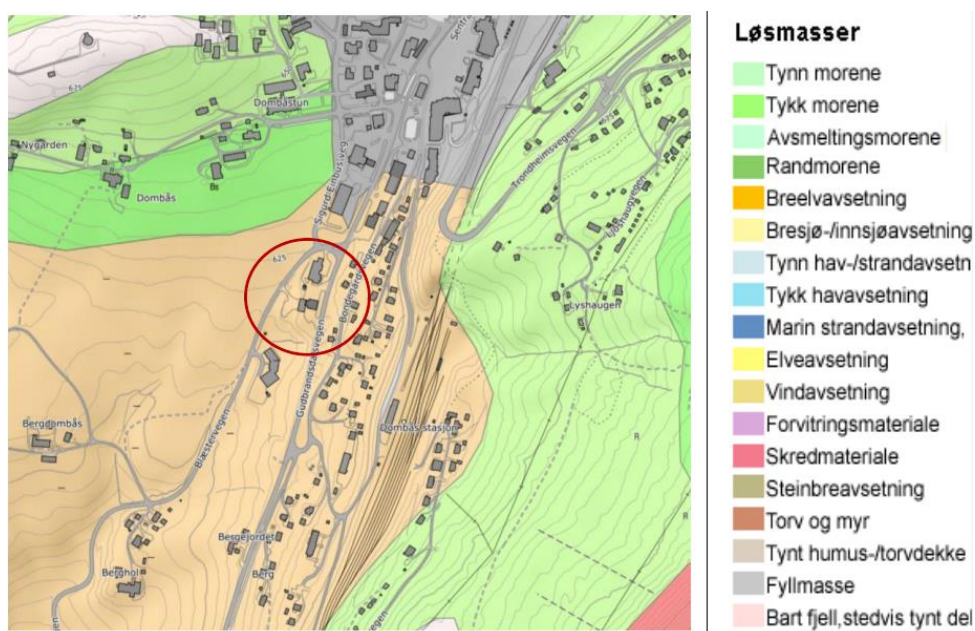
4.11 Grunnforhold

Mulig forurenset grunn

Grunnforholdene i planområdet er vurdert gjennom rapport «Skrivebordsundersøkelse forurenset grunn». Det er ikke utført registreringer av grunnforurensning innenfor planområdet. Ut fra historisk kartlegging og tidligere bruk av området som bensinstasjon og brannstasjon er det likevel mistanke om at det kan finnes forurensning i massene i tiltaksområdet.

Geoteknikk

Tiltaksområdet ligger ca. 627 moh. Terrenget reduseres i høyden fra 627 til 612 moh med gjennomsnittlig helning 1/1.5 mot sør. I henhold til geoteknisk rapport består planområdet av løsmasser ved bresjøavsetninger. Det fremgår her at grunnen består av bresjø- eller breelvavsetninger av høy mektighet; Bresjø refererer til en innsjø som dannes foran eller inni en isbre som følge av smeltende is og snø. Avsetningene kan være mange titalls meter tykke, har stor utbredelse og kan utgjøre en betraktelig del av noen dalfyllinger. Dette kan inkludere jordarter, steiner, sand, leire og annet materiale som blir avsatt og lagret et sted.



(kartutsnitt, kvartærgeologisk kart – NGU)

Det planlagte tiltaksområdet ligger over marine grense. I tillegg befinner ikke de planlagte tiltakene seg verken innenfor eller nedenfor områder med eventuelt marin leire. Det er derfor ikke potensial for kvikkleire innenfor planområdet.

Prosjekteringsforutsetninger og behov for å avklare grunnforhold må gjøres nærmere av ansvarlig prosjekterende geoteknikk (RIG).

Områdestabilitet

Det er ut fra geotekniske vurderinger konkludert med at det ikke er fare for områdeskred i samsvar med retningslinjene i NVEs veileder 1/2019. Det vurderes derfor at kravet til sikkerhet mot kvikkleireskred i henhold til TEK17 §7-3 Sikkerhet mot skred og NVEs kvikkleireveileder 1/2019 er oppfylt. Vurderinger er utført på overordnet nivå. Det forutsettes geoteknisk detaljprosjektering når man vet hvilken type konstruksjoner som skal etableres ved eiendommen. I forbindelse med byggeproper for fundamentering av bygninger, må det gjøres supplerende vurderinger.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Innenfor planområdet planlegges det å legge til rette for etablering av produksjon, lagring og fyllestasjon for hydrogen.

Dombås har en hensiktsmessig lokalisering for produksjon og distribusjon av hydrogen ut fra sin sentrale beliggenhet opp mot hovedvegnettet E6 i retning sør/nord med videre forgreninger øst/vest. Hydrogen som blir produsert på området har dermed kort vei til sluttkunde som i hovedsak er tung- og langtransport. Eksisterende bygning for nedlagt brannstasjon/bensinstasjon vurderes revet i forbindelse med fremtidig tiltak. Planen legger til rette for fortsatt drift av næringsbygg med publikumsrettede forretninger (Aspehol salg og service) nord i planområdet.

5.2 Reguleringsformål

Området som er regulert er vist i plankart (to vertikalnivåer) og har fått følgende reguleringsformål jf. pbl. § 12-5:

Arealformål	Areal m²	Felt navn
Forretning/kontor	2335,361	B/F/K
Forretning/industri	4124,223	BV
Kjøreveg	579,005	f_KV1
Kjøreveg	702,198	f_KV2
Naturområde – grønnstruktur	806,988	GN
Annen veggrunn-grøntareal	140,867	o_AVG1
Annen veggrunn-grøntareal	420,861	o_AVG2
Annen veggrunn-grøntareal	523,921	o_AVG3
Annen veggrunn-grøntareal	536,635	o_AVG4
Annen veggrunn-grøntareal	252,464	o_AVG5
Annen veggrunn-grøntareal	264,428	o_AVG6
Kjøreveg	30,276	o_KV3
Kjøreveg	1564,654	o_KV4
Kjøreveg	47,511	o_KV5

5.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Forretning/kontor

Arealbruken er i samsvar med eksisterende bruk av eiendommen i dag. Det tillates forretninger og kontorer med tilhørende funksjoner innenfor arealformålet. BYA er satt til 60 % for arealformålet, dette for å ivareta parkeringsplasser etc. inn i utnyttelsesgraden til virksomheter. Høyder er satt i henhold til høydebestemmelser i plan- og bygningsloven på 8 og 9 m.

Forretning/industri

Arealet kan brukes til industri og forretning ved vegserviceanlegg i form av energistasjon. Planforslaget er tilrettelagt til hydrogenproduksjon- og fyllestasjon, men er formet slik at en evt. annen energistasjon-aktør kan etablere seg på samme reguleringsplan. Det tillates lagerbygg og øvrig industri innenfor området, med tilhørende nødvendig anlegg og infrastruktur, herunder trafostasjon. BYA er satt til 60 % for arealformålet. Høyder er satt i henhold til høydebestemmelser i plan- og bygningsloven på 8 og 9 m. Vegger til produksjonsanlegg og takoverbygg til fyllestasjoner vil bygges

med en høyde på ca. 4 meter.

Det planlegges et anlegg for produksjon, lagring og tanking av hydrogen (fyllestasjoner). Tomten har arrondering i to nivåer. Produksjonsdelen er planlagt på det nedre platået, med adkomst via fylkesveien. Planlagt anlegg dimensjoneres for en produksjon på opptil 1.3 tonn hydrogen per døgn, og inntil fire tonn hydrogen lagret på området. Produksjonsdelen utformes av flere moduler (containere) som utgjør prosessanlegget. Det tilrettelegges for «trucked in containers» for tilkjøring eller bortkjøring av hydrogen.

Det planlegges for to fyllestasjoner. Fyllestasjon blir primært bygget for tung/langtransport. Kapasitet på hydrogen til fyllestasjonene planlegges for minimum 2 tonn per døgn, med mulighet for utvidelse opp til 4 tonn/døgn på lang sikt. Dispenserne er planlagt tenkt installert med 2 stk. dualfuel dispensere, som har egen slange og kobling for henholdsvis 350 bar og 700 bar.

Illustrasjonen viser et tilsvarende anlegg som er under bygging i Hellesylt:



(Produksjonsanlegg Hellesylt, Norwegian hydrogen AS/HRP AS)

Kjøreveg

Formålet er for kjøreveger da ved fylkesvei og europavei, i tillegg til adkomster på europaveien. Offentlige kjøreveger er merket med eierform.

Naturområde - grønnstruktur

Naturområde ligger som en barriere mellom planområdet og arealene til nabovirksomhet. Naturområdet sikrer en grønn korridor mellom aktørene. Det tillates etablering av teknisk infrastruktur i formålet.

Annen veggrunn – grøntarealer

Annen veggrunn er grøntarealer mellom utbyggingsformål og vegarealer. Arealene skal benyttes til overvannshåndtering og snøopplag fra veg. Det tillates etablering av teknisk infrastruktur i formålet.

Hensynssone – frisiktsone

Frisiktsone H140 er vist med stiplet linjer i plankartet. I frisiktsonen skal det være fri sikt i en høyde av 0,5 m over tilstøtende vegers planum. Nye bygg, anlegg eller vegetasjon som kan hindre sikten er ikke tillatt. Snøopplag må ikke være til hinder for frisiktsonen.

Hensynssone – bevaring naturmiljø

Hensynssone H560 omfatter arealer for bevaring av naturverdier for rødlistearten sandbeger *Geopora arenicola*. Områder innenfor hensynssonen skal bevare sitt naturlige preg med stedegen vegetasjon. Det er lagt inn muligheter for å utrede lokasjonen ytterligere for vurdering om flytting eller fjerning av lokasjonen. Dette må vurderes konkret ved en kartlegging. Endring av lokasjon er derfor ikke utredet direkte i planforslaget.

Hensynssone – brann-/eksplosjonsfare

Faresone brann- og eksplosjonsfare H330 er vist i plankart og gjelder produksjon og lagring innenfor område F/I. Innenfor område F/I kan det produseres inntil 1,3 tonn hydrogen i døgnet. Det skal til enhver tid ikke være mer enn 4 tonn hydrogen lagret på anlegget.

Vertikalnivå 2 (på bakken) gjelder fra terrengnivå og 7,0 meter over bakken. Vertikalnivå 3 (i lufta) gjelder fra 7,0 meter over terrengnivå og høyere. Hensynssonen er laget konservativ, og vil justeres etter valg av leverandør av prosessutstyr. Det lages en revidert QRA etter valg av prosessutstyr. Reviderte risikokonturer kan vurderes å legges inn ved en forenklet endring av plankartet.

Hensynssonen er delt inn i tre risikokonturer, hensynssonene er beskrevet i «veileder for etablering av energistasjoner for tungtransport» med følgende:

Indre hensynssone (H350_1_1):

Dette er i utgangspunktet virksomhetens eget område. I tillegg til at det er et eget anleggsområde. Kun kortvarig forbipassering for tredjeperson. På energistasjoner vil tredje person kunne oppholde seg her når de fyller kjøretøy.

Midtre hensynssone(H350_2_2):

Personell som jobber på andre virksomheter i nærheten av anlegget kan oppholde seg her. Hensynssonen kan også omfatte trafikk- og ferdselsårer hvor personer oppholder seg midlertidig som f.eks. offentlig vei, jernbane, kai og lignende. I denne sonen skal det ikke være overnatting eller boliger.

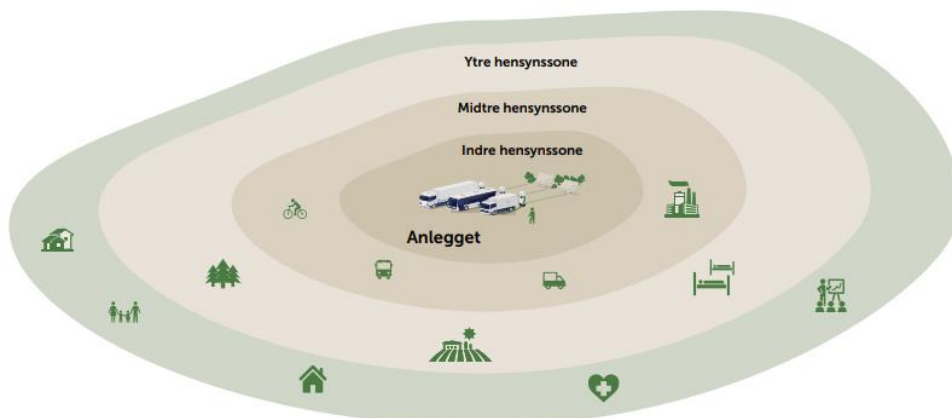
Ytre hensynssone (H350_3_3):

Områder regulert for boligformål og andre funksjoner der folk normalt oppholder seg, herunder butikker og mindre overnattingssteder.

Utenfor ytre hensynssone:

Spesielt sårbare objekter, som skoler, sykehus og pleiehjem, kjøpesenter, hoteller og store publikumsarenaer.

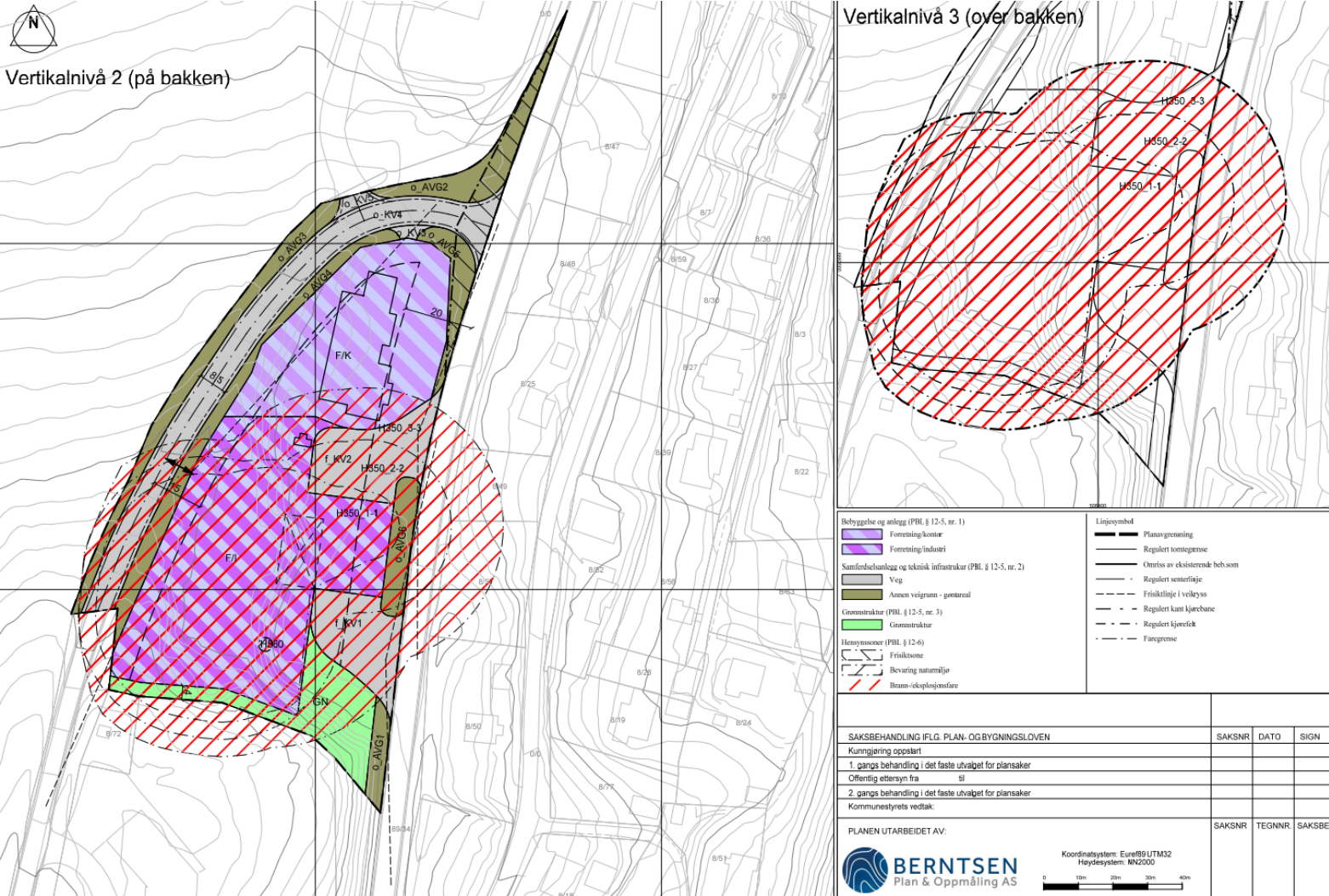
Illustrasjon av de ulike risikokonturene:



Figur 4-4: Illustrasjon av hensynssoner omkring en energistasjon, og hva som kan være plassert rundt

(Hentet fra «veileder for etablering av energistasjoner for tungtransport»)

Se utsnitt av plankart:



6 Virkninger av planforslaget

6.1 Forhold til overordnende planer og reguleringsplaner

Eksisterende planer tilrettelegger for bensin- og brannstasjon på eiendommen. Energistasjon i form av hydrogenfyllstasjon er en moderne form for bensinstasjon, og kan anses som å være samme formål.

Det å tilrettelegge og bygge ut et nettverk av energistasjoner for grønne drivstofftyper er i henhold til regionale- og statlige føringer for grønn omstilling.

Se ellers beskrivelse av eksisterende planforhold og planprogram.

6.2 Kulturminner

Det er ingen registrert kulturminner innenfor planområdet. Det legges inn bestemmelse vedr. kulturminneloven § 8 for å ivareta evt. funn i anleggsperiode.

6.3 Kulturmiljø og landskap

Ved vedtak av planen vil eksisterende tak over pumper tas ned, eksisterende bygg vurderes revet. Det er spesifikk kommentert i «Dombås – en knute på tråden», side 5 at eksisterende beninstasjonsanlegg konkurrerer med oppmerksomheten til Dombåshaugen og Dombås hotell. Endringer på eiendommen vil sørge for at Dombås hotell vil få «tilbake» sine siktlinjer og fjernvirkning fra E6. Dette ved at bygningsmassen fjernes og landskapet åpnes. Det vil i oppføring av hydrogenfyllestasjoner ikke lages høyt tak over pumper. Pumpene vil få enkeltstående mindre takoverbygg som tar liten oppmerksomhet.

Eksempelvis med denne utformingen:



(Illustrasjon, Vireon AS)

Lagring- og produksjonsanlegg vil legges ved tidligere brannstasjon, på et nedre platå – slik at anlegget ikke vil synes fra veien – anlegget legges derfor på en høyde slik at siktlinjene ikke brytes.

6.4 Naturressurser og naturverdier

Planområdet er i dag delvis utbygget. Nye tiltak berører ikke uberørte områder, og berører derfor ikke naturverdier. Det vil være behov for å fjerne deler av kantvegetasjonen mot Blæstervegen og mot eksisterende grøntbelte mellom planområdet og arealene til Norsk luftambulans.

Den rødlistede sopparten *Sandbeger – Geopora arenicola* som er registret innenfor planområdet vil sikres med egen hensynssone i plankart.

6.5 Trafikkforhold

Eksisterende adkomster til planområdet beholdes. Det reguleres en breddeutvidelse av inn- og utkjøring på E6 for å tilrettelegge for sporing for tunge -og lange biler.

Tilkjøring av hydrogen og driftspersonell vil benytte nedre avkjøring ut på Blæstervegen. Kantvegetasjon langs Blæstervegen vil ryddes for å bedre siktlinjer i denne avkjøringen.

En økt trafikkbelastning på mellom 14 og 162 biler per døgn vil ikke være mye, isolert sett, og tiltaket anses derfor ikke som en trussel for trafikksikkerheten i seg selv.

6.6 Barns interesser

Dagens og fremtidig bruk av planområdet vurderes ikke å være av en slik karakter at barns interesser gjør seg gjeldende. Forholdet er derfor ikke relevant for planarbeidet.

6.7 Friluftsliv

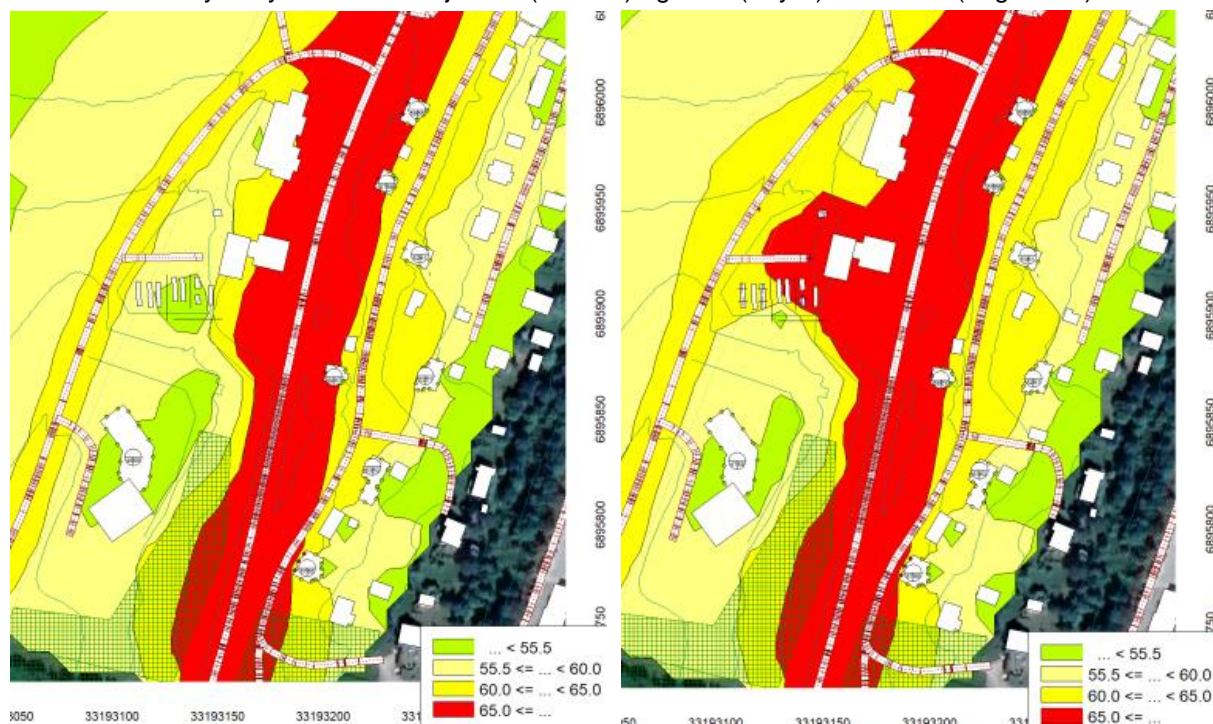
Planforslaget vil ikke få konsekvenser for friluftslivet da arealene ikke er til bruk for formålet i dag. Avsatte grøntområder mellom hydrogenanlegget og luftambulansen vil ivaretas, men antas ikke å ha noen direkte verdi som friluftsområde.

6.8 Støyforhold

Støyen i området domineres kraftig av veitrafikkstøy fra E6. Det har ikke blitt avdekket overskridelser i området som følge av hydrogenfylllestasjon og produksjon, med unntak av et punkt på østlig fasade av luftambulansen der Lnatt kan øke fra 46 til 47 dBA etter at hydrogenfyllestasjonen og produksjonen har blitt startet opp.

I og med det ikke skal tilrettelegges for støyømfintlig bebyggelse i området, så er det valgt å ikke regulere inn støysoner i plankartet.

Se utsnitt fra støyanalyse med situasjon før (venstre) og etter (høyre) for tiltaket (dag -Lden):



Støybildet som følge av etableringen anses derfor som ubetydelig for omkringliggende bebyggelse. Det økte støybildet skjer kun inne på det nye anlegget.

For øvrige detaljer se støyanalyse utarbeidet av Lifetec.

6.9 Næringsliv og sysselsetting

Selve anlegget er ubetjent, og vil generere behov for tilsyn fra driftspersonell.

I byggefase vil det vektlegges valg av lokale entreprenører, samme for drift av anlegget.

6.10 Teknisk infrastruktur

Produksjonsanlegget vil kobles på offentlig vann og avløp. Ved kun fyllestasjon er det som utgangspunkt ikke behov for tilkobling til vann- og avløp.

Underlag mottatt fra kommunen opplyser om to vanninntak til bensinstasjonen. 1 stk Ø50 PE og 1 stk Ø63 PE. Kommunen har forpliktelse til å levere et minimumstrykk på kommunal ledning pålydende 2,5 bar. Enkel analyse viser at eksisterende drikkevannsledninger har tilstrekkelig kapasitet til å levere 0,4 l/s til produksjon av hydrogen.

Iht. gjeldende krav i TEK17 skal det til være slokkevann for brannvesenet på industrianlegg på minimum 50 l/sekund (preakseptert løsning). Det er ikke bekreftet at kommunen kan levere tilstrekkelig vannforsyning i tråd med minimumskrav i forskrift, da det må tappetestes. Tiltakshaver vil derfor detaljprosjekterte brann og behovet for evt. slokkevann til anlegget før søknad om igangsettingstillatelse.

Overvannshåndtering prosjekteres etter tre-trinnstrategien og etter øvrige anbefalinger gitt i OVA-notatet. Overvannshåndtering skal fortrinnsvis løses lokalt fremfor å sendes ut på anlegget.

Anlegget vil kobles på nettet til Fjellnett. Det er bekreftet strømtilgang for drift av fyllestasjon. Strømtilgang for produksjon; 3 MV krever utbygging av eksisterende regional-nett. Ledninger i området ligger i bakken. Det må søkes konsesjon etter energiloven for nettstasjon, kabelanlegg etc. Kobling til eksisterende nett vil kreve etablering av nye trafoer for anlegget.



(utsnitt av NVE atlas, viser regional – og distribusjonsnettet i området)

Hydrogen som drivstoff kan spille en avgjørende rolle i overgangen til fornybare energikilder. Som energilagringsmedium gir hydrogen muligheten til å lagre overskuddsenergi fra variabel fornybar produksjon, for eksempel sol- og vindkraft. Denne lagringskapasiteten bidrar til å jevne ut svingningene i energiproduksjonen og sikrer en mer pålitelig og stabil energiforsyning.

6.11 Økonomiske konsekvenser

Det er vurdert at tiltaket vil ikke ha noen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

6.12 Klima – veien til det grønne skiftet

En stor fordel med hydrogen er at det brenner rent. Når hydrogen brenner, blir det bare vanddamp som kommer ut, uten farlige klimagasser som karbondioksid. Dette gjør hydrogen til et drivstoff som er bra for klimaet, og det hjelper mye med å redusere utslippene fra transportsektoren.

Hydrogen kan brukes til ulike funksjoner; transport, industri og lagring av energi. Hydrogen som drivstoff er spesielt egnet til i tungtransport, der det kan være vanskelig å elektrifisere. Hydrogen gir dermed en realistisk sjanse til å kutte utslippene og støtte grønne transportløsninger.

Hydrogen som drivstoff klarer seg bra i lave temperaturer, er konkurransefortrinn mot eksempelvis elektriske kjøretøy, som får betraktelig lavere rekkevidde på kalde dager.

6.13 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er utarbeidet som en arbeidsplan for hele verden med det mål å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030.

Planarbeidet skal legge til grunn bærekraftsmålene, og forankre de relevante målene slik at vi sammen kan utvikle verden uten å ødelegge for fremtidige generasjoner; bærekraft. Hydrogen som drivstoff er på lang vei helt i tråd med bærekraftsmålenes hensikt.

For denne planen fokuseres det særskilt på følgende seks bærekraftsmål:



Bærekraftsmål 7 – Ren energi til alle

Bærekraftsmål 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst

Bærekraftsmål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur

Bærekraftsmål 11 – Bærekraftig byer og lokalsamfunn

Bærekraftsmål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon

Bærekraftsmål 13 – Stoppe klimaendringer

6.14 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Analysen er gjennomført i tråd med DSBs veileder for *Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen*, med enkelte prosjektspesifikke tilpasninger fra veileder for Helhetlig ROS i kommunen.

Det er identifisert og kartlagt til sammen 79 uønskede hendelser. Av disse ble 29 vurdert til å være aktuelle for planområdet og risikovurdert for konsekvenser for liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Syv hendelser ble vurdert til ubetydelige, da de har ikke konsekvens for de vurderte konsekvenstypene eller har ubetydelig konsekvens. Disse hendelsene vurderes i konsekvensutredningen der de har konsekvens for vurderte temaer.

I sum viser ROS-analysen at kartlagt risiko for de vurderte hendelsene er akseptabel eller tolerabel for alle hendelser. Ingen hendelser er vurdert til å ha uakseptabel risiko (rød risiko) etter implementering av risikoreduserende eller prosjekterte tiltak. Videre er det åtte hendelser som er vurdert å ha en tolerabel risiko (markert med gul), hvor tiltak skal gjennomføres for å redusere risiko så mye som mulig. 14 hendelser er vurdert til akseptabel som følge av prosjekterte løsninger og etter risikoreduserende tiltak er implementert.

For konkrete tiltak vises det til hver enkelt hendelse i kapittel 4.

Det presiseres at analysen viser akseptabel risiko for Norsk luftambulans, E6 og støy som følge av tiltaket, på bakgrunn av vurderingene i gjennomførte utredninger for støy og kvantitativ risikoanalyse. Videre viser analyse av påvirkning på lokal beredskapsmyndighet og vilde handlinger tolerabel risiko.

ROS-analysen følger som eget dokument til planforslaget.

6.15 Kvantitativ risikoanalyse (QRA)

Safetec har utført en kvantitativ risikoanalyse i henhold til DSBs retningslinjer med tilhørende Risikokonturer for det planlagte anlegget for produksjon, lagring og distribusjon av hydrogen på Dombås.

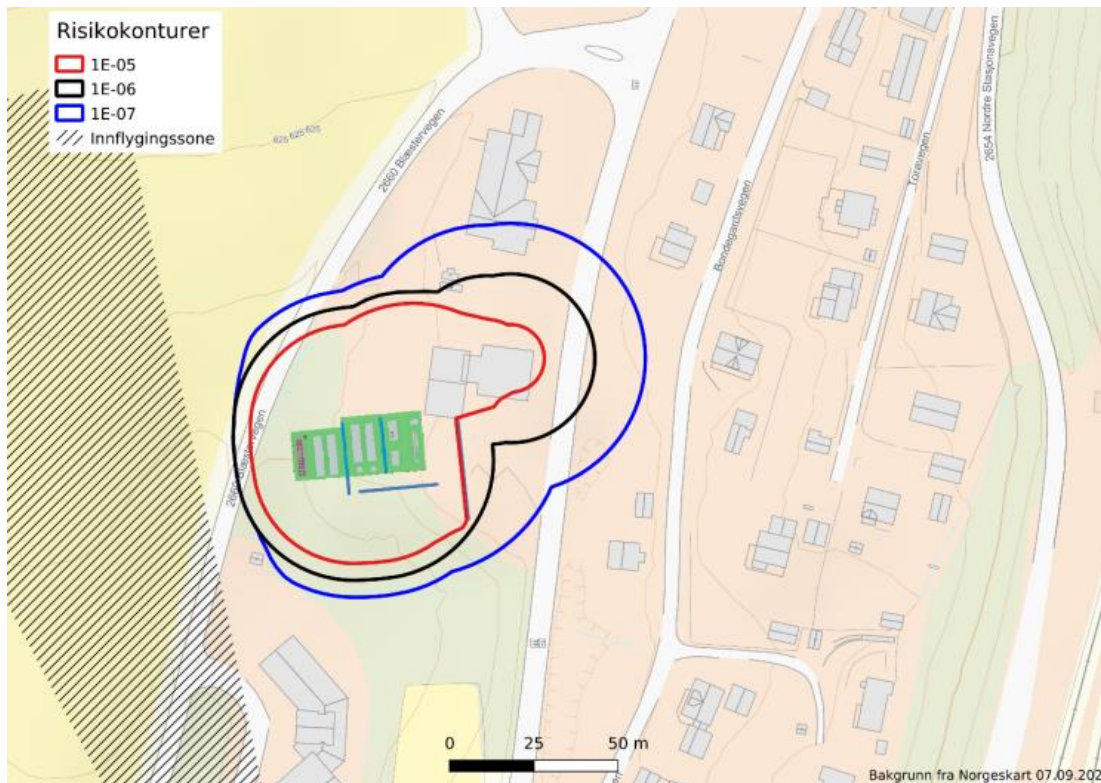
Hensikten med analysen er å kartlegge risikoen anlegget utsetter omgivelsene for ved å sammenligne den beregnede risikoen med veiledende risikoakseptkriterier gitt av myndighetene (Ref. 5).

Scenariene som vurderes i QRA er hendelser innenfor anleggsgjerdet som kan eksponere tredjepartspersonell. Transport av hydrogen på utsiden av anleggsområdet omfattes av ADR-regelverket (Ref. 1), og er ikke inkludert i arbeidsomfanget.

Resulterende risikokonturer for Dombås hydrogenproduksjon og – fyllstasjon er vist i i figur i QRA. Risikokonturene tar hensyn til planlagte betongvegger rundt anlegget for å beskytte 3. part:

- vegg mot E6 (mot øst)
- vegg mot sør (mot Norsk Luftambulans)
- vegger på øst- og vestsiden av transportkonteinere

Innflygningssone for helikopter (Norsk Luftambulans) er vist som skravert felt på figuren:



Resultatene viser at hensynssonene ikke er i konflikt med Norsk luftambulanses anlegg eller innflyngssone, naboer i nord, eller E6.

10-5 sonen har en liten overlapp med Fv496. Det bemerkes at sonen er relativt høyt over veien (gasslekkasje) og at beregningen er vurdert til å være på den konservative siden.

Risikoanalysen (QRA) følger som et eget dokument til planforslaget.

6.16 Konsekvensutredning

Det er vurdert at tiltaket omfattes av konsekvensutredningsforskriften § 6 første ledd bokstav b, etter vedlegg I punkt 6b. Det er utredet ti temaer, i tråd med metodikk som beskrevet i Miljødirektoratets veileder M-1941 og Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder for Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven. Metodikken er noe supplert med Statens vegvesens håndbok V712 Veileder for konsekvensanalyser.

Kunnskapsgrunnlaget for utredningen er offentlig tilgjengelig kilder, samt utredninger utført i forbindelse med planen herunder:

- Kvantitativ risikoanalyse (QRA), Safetec AS
- Støynotat, Lifetec AS
- Trafikknotat, HRP AS
- Geoteknikk, HRP AS
- Miljøteknikk – forurenset grunn, HRP AS
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, HRP AS

Skjemaet under oppsummerer konsekvensvurderingene for de ulike temaene behandlet i konsekvensutredningen:

Tema	Nullalternativ, verdi	Konsekvens ved hydrogenanlegg
Brann- og eksplosjonsfare	middels	Tiltaket får konsekvensgrad 0 (null) .
Beredskaps og ulykkesrisiko	middels	Konsekvensgrad noe konsekvens (-) .
Trafikk og trafikksikkerhet	uten betydning	Konsekvensgrad + (noe bedring)
Vann, overvann og vassdrag	uten betydning	Konsekvensgrad + (noe bedring)
Annen infrastruktur (EL, nett, mm)	uten betydning	Konsekvensgrad 0 (ubetydelig konsekvens)
Støy	uten betydning	Konsekvensgrad 0 (null) .
Geologi og forurenset grunn	noe verdi	Konsekvensgrad + (noe bedring).
Naturmangfold	middels verdi.	Konsekvensgrad 0 (ubetydelig konsekvens)
Naturressurser og landbruk	ubetydelig verdi	Konsekvensgrad 0 (ubetydelig konsekvens)
Kulturmiljø, landskapsbilde og omgivelser	ubetydelig verdi	Konsekvensgrad + (noe bedring).

Med bakgrunn i de vurderte konsekvensene, er det ikke avdekket noen store, vesentlige skadevirkninger ved tiltaket. Det vurderes derfor ikke at det er behov for skadereduserende tiltak eller kompensierende tiltak som kan senke negative konsekvenser som følger av tiltakene utover prosjekterte tiltak.

Konsekvensutredningen følger som eget vedlegg til planforslaget.

7 Avsluttende kommentar

Samtlige innspill mottatt ved oppstart av planarbeid og ved høring av planprogram er gjennomgått og innarbeidet i planforslaget. Forslagstiller anser at alle interessenter er ivaretatt i planforslaget slik det foreligger ved innsendelse. Slik forslagstiller ser det foreligger det ingen direkte interessemotsetninger som ikke er ivaretatt etter grundige utredninger og tilpasninger av planforslaget.

Planforslaget har særlig utredet den mulige konflikten ved at Norsk luftambulans har sin virksomhet på naboeiendommen. Forholdet er spesielt beskrevet i ROS-analysen og QRA-analysen.

Hydrogenproduksjon ved anlegget er avhengig av utbygging i det regionale kraftnettet. Slik strømtilgangen er pr. i dag vil det i første omgang bygges hydrogenfyllerestasjon på området. Produksjonsdelen kommer ved tilgang på tilstrekkelig kraft. Vannforbruket til produksjonsanlegget vil være lavt (0,4 l/sek) og anses å ikke påvirke vannforsyningen til området for øvrig.

Samlet sett fører ikke planforslaget til betydelige konsekvenser for klima- og miljøforhold, ressursbruk, risiko for ulykker, tekniske forhold eller økonomiske forhold.

Planforslaget og anlegget vil sette Dombås i førersetet for grønn omstilling og grønn transport med ren energi uten utslipp. Tiltaket har som formål å bidra til oppfyllelse av FNs bærekraftsmål om blant annet ren energi til alle.