

InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv

Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv

- Akseptert
 Akseptert m/kommentarer
 Ikke akseptert / kommentert
 Revider og send inn på nytt
 Kun for informasjon

Sign:

Sverre Setvik, 28.04.2022
13:29:01

03A	Oppdatert tekst side 114	26.04.2022	ABRLIL	RBAN	LBGLIL
02A	Oppdatert figur 6-85	04.04.2022	ABRLIL	RBAN	LBGLIL
01A	100 % leveranse	23.03.2022	ABRLIL/ RBAN	KBELIL	LBGLIL
00A	90 % leveranse	26.01.2022	ABRLIL/ RBAN	KBELIL	LBGLIL
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av

Tittel:
Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal –
Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport
friluftsliv/ by- og bygdeliv

Antall sider: 139
+ vedlegg

Entrepriise:

Produsent:



Produsent dok.no:

Erstatning for:

Erstattet av:

Prosjekt: InterCity-prosjektet

Dokument-/tegningsnummer:

Revisjon:

Parsell: 10

ICD-10-A-23009

03A

Drifts dokument-/tegningsnummer:

Revisjon drift:

[hvis relevant]

[hvis relevant]

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 2 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

FORORD

Modernisering av Dovrebanen er en del av InterCity-satsingen for Østlandet. Strekningen Eidsvoll – Lillehammer skal etter gjeldende Nasjonal transportplan stå ferdig i 2034. Gjennom statsbudsjett for 2020 er det satt av penger til planlegging av strekningen Brumunddal - Moelv. Målet er å få på plass forslag til kommunedelplan i 2022. Bane NOR er tiltakshaver for prosjektet.

Denne fagrapporten omhandler tema friluftsliv/ by- og bygdeliv.

Fagrapporten er en del av den totale konsekvensutredningen av strekningen. Konsekvensutredningen skal avklare eksisterende miljø- og samfunnsverdier og sikre at det blir tatt hensyn til disse når tiltaket planlegges.

Fagutredningen er utført i henhold til metode angitt i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. I tillegg besvarer utredningen problemstillinger som er beskrevet i *Revidert planprogram dobbeltspor Brumunddal – Moelv, Ringsaker kommune*, fastsatt 18.11.2020

Fagansvarlig for fagrapporten er landskapsarkitekt Anette Blomli Rudi.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 3 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	2
1 SAMMENDRAG	5
1.1 Planområdet	5
1.2 Dagens situasjon	5
1.3 Konsekvenser	7
1.4 Skadereduserende og kompenserende tiltak og miljøoppfølging	8
2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV	10
2.1 Bakgrunn for planen	10
2.2 Prosjekt mål	11
2.3 Utredningskrav fra planprogrammet.....	12
2.4 Planområdet	12
3 TILTAKSBESKRIVELSE	14
3.1 Dagens bane	14
3.2 Referansealternativet, 0-alternativet	14
3.3 Overordnede mål og føringer for fagtemaet	23
3.3.1 Statlige føringer.....	23
3.3.2 Regionale føringer	24
3.3.3 Kommunale føringer.....	24
3.4 Tiltaksbeskrivelse	27
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak	27
3.4.2 Deponi	32
3.4.3 Anleggsbelte	35
4 METODE	36
4.1 Definisjon av fagtema	36
4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712	38
4.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder	38
4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer	43
5 KUNNSKAPSGRUNNLAG	44
5.1 Kunnskapsinnhenting	44
5.2 Beskrivelse av området – friluftsliv/ by- og bygdeliv	44
5.3 Influensområde.....	46
6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER	47
6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	49
6.1.1 FBB 01 Brumunddal sentrum	53
6.1.2 FBB 02 Fagerlund.....	55
6.1.3 FBB 03 Brumunddal sør-vest.....	57
6.1.4 FBB 04 Strandsaga.....	60
6.1.5 FBB 07 Byhagan.....	63
6.1.6 FBB 05 Fangberget.....	65
6.2 Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda.....	69
6.2.1 FBB 05 Fangberget.....	73
6.2.2 FBB 06 Botsenden.....	76
6.2.3 FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen.....	78
6.2.4 FBB 09 Løykjedalen.....	81
6.3 Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv	84

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 4 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

6.3.1	FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	88
6.3.2	FBB 11 Prøysen.....	90
6.3.3	FBB 12 Hamborg	93
6.3.4	FBB 13 Tande – Tokstad	98
6.3.5	FBB 14 Skarpsno	101
6.3.6	FBB 15 Fossmarka	104
6.4	Delstrekning 4 Moelv – Vea	107
6.4.1	FBB 16 Mjøsa	111
6.4.2	FBB 17 Bruvollhagan	114
6.4.3	FBB 18 Mo.....	116
6.4.4	FBB 19 Moelv sentrum.....	118
6.4.5	FBB 20 Ødemo	121
6.4.6	FBB 21 Kamperud	124
6.4.7	FBB 22 Fjelstad	126
7	TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER	128
7.1	Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	128
7.2	Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda.....	128
7.3	Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv	129
7.4	Delstrekning 4 Moelv – Vea	130
7.5	Sammenstilling av konsekvenser.....	131
8	USIKKERHET	134
9	SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK.....	135
10	REFERANSER	137

VEDLEGG

Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A

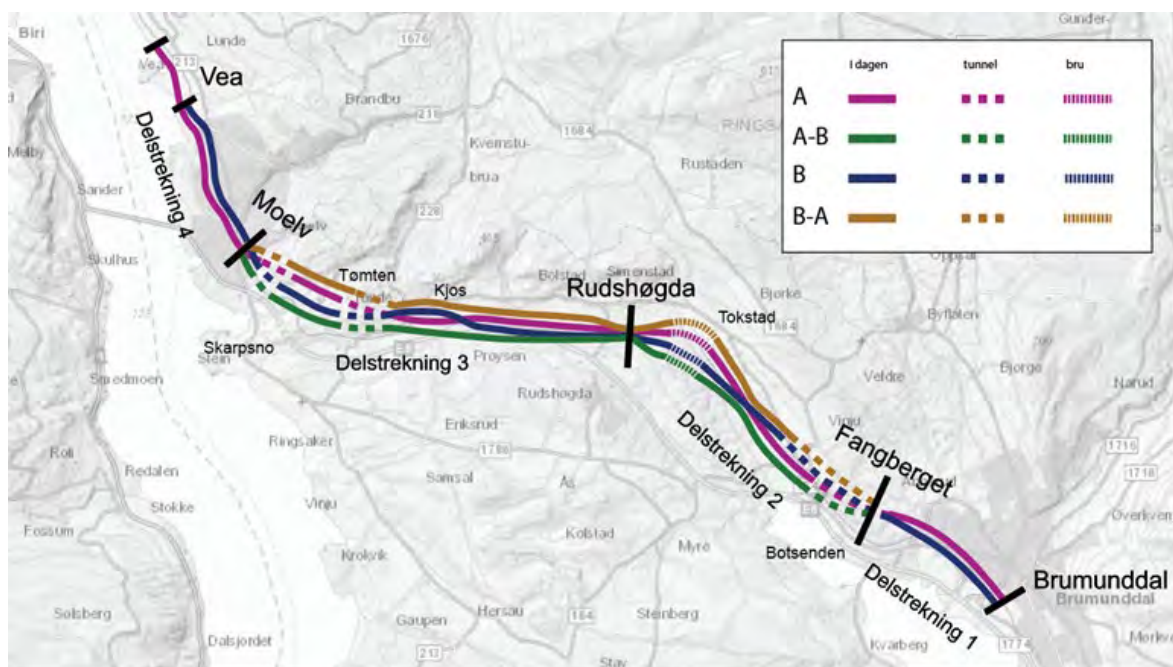
Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B

1 SAMMENDRAG

1.1 Planområdet

Korridoren som det planlegges for nytt dobbeltspor er ca. 15 km lang og går fra rett nord for Nils Ambli's veg nord for Brumunddal stasjon, til Veia fagskole nord for Moelv. Det er i hovedsak to alternativer som er konsekvensutredet; alternativ A og alternativ B.

Hele strekningen er delt inn i fire delstrekninger. Disse delstrekningene har flere alternativer for linjevalg. På delstrekning 2 og 3 er det i tillegg til A og B også to kombinasjoner som er benevnt A-B og B-A. Alternativene kan kombineres fritt mellom delstrekningene, for eksempel kan alternativ B i delstrekning 1 kombineres med alternativ A-B i delstrekning 2.



Figur 1-1: Oversiktskart som viser utredningskorridor, delstrekninger og linjealternativene.

1.2 Dagens situasjon

Utredningsområdet ligger i Ringsaker kommune og har en utstrekning på ca. 15 km i lengde, med byene Brumunddal i sør og Moelv i nord. Ringsaker kommune har et totalt innbyggertall på 34 897 (2021). Hovedvekten av befolkningen bor i Brumunddal og Moelv med henholdsvis 11 019 og 4465 innbyggere (2021). Begge bysentra har god tilknytning til rekreasjons- og turområder med Mjøsa i vest og bymarka i øst. Byene har blågrønn struktur gjennom sentrum langs elvene Brumunda og Moelva, og begge sentrum har en rekke nærmiljøanlegg som idrettsanlegg, skoler, barnehager og parker.

Omtrent midt mellom Brumunddal og Moelv ligger Rudshøgda. Her går Pilegrimsleden som viktig ferdselsforbindelse gjennom, og Prøysenland som rekreasjons- og nærmiljøanlegg har beliggenhet her.

Det er flere leder og turstier i utredningsområdet. Både Pilegrimsleden og by-i-mellom (sti- og turvegsystem) er skiltede ruter mellom Brumunddal og Moelv. Pilegrimsleden går gjennom sentrum av Brumunddal og følger Prestvegen på strekningen forbi Rudshøgda. Gjennom

Moelv følger Pilegrimsleden grøntområder langs Mjøsa. By-i-mellom følger stier gjennom marka nord-øst og ligger utenfor utredningskorridoren. Mjøstråkk er en rute som følger ulike veger og er tiltenkt syklende. Mjøsleden er skiltet tursti langs Mjøsa i Moelv. Ellers er flere av de lokale kjørevegene og skogsvegene viktige som lokale ferdselsforbindelser for gående og syklende.

Jakt i Ringsaker foregår i all hovedsak på Hedmarksvidda og utenfor planområdet. Det viktigste fiskeområdet innenfor planområdet er Mjøsa, og i tillegg er både Brumunda og Moelva er populære fiskeelver.



Figur 1-2: Mjøsparken ved Brumunddal (foto: Rambøll Sweco).



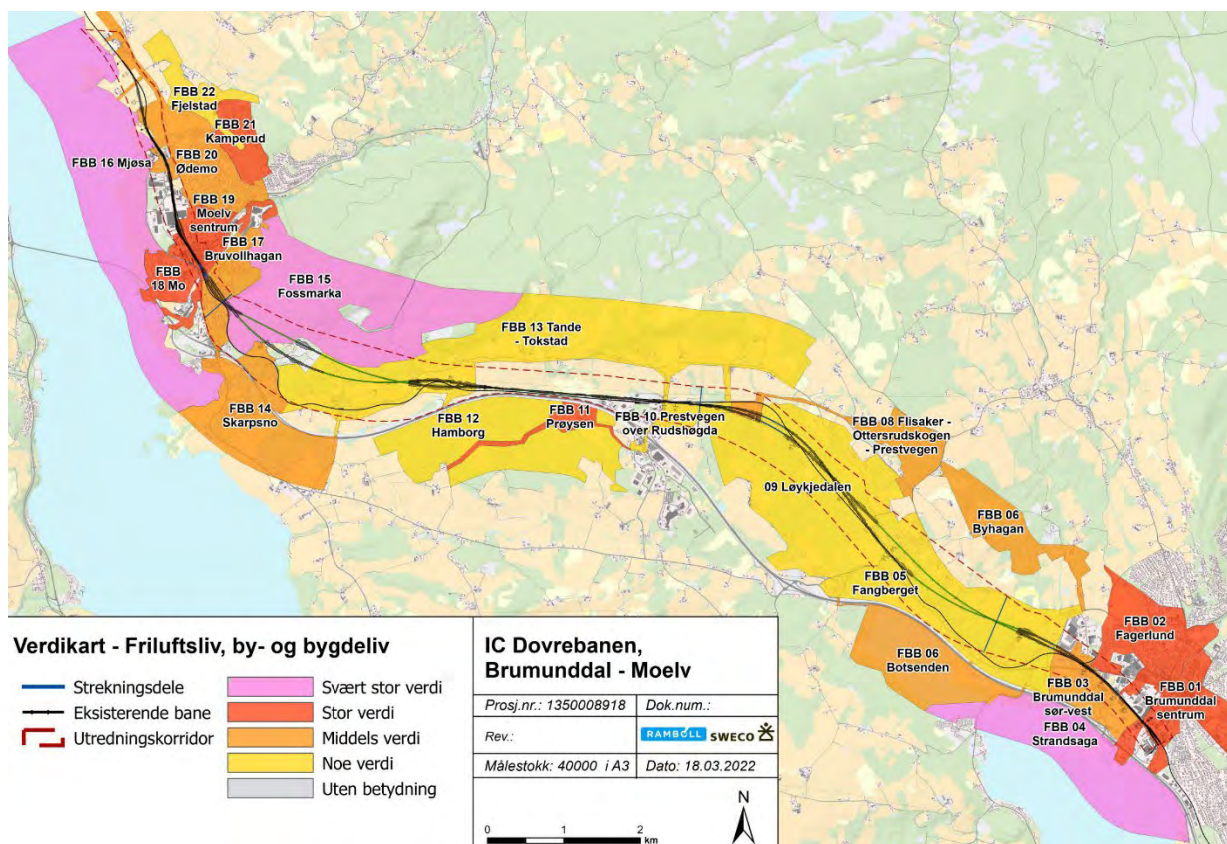
Figur 1-3: Rudshøgda (foto: Rambøll Sweco).



Figur 1-4: Garveriparken, Moelv sentrum (foto: Rambøll Sweco).

Tabell 1-1: Oversikt over fagtema og deres verdier.

Delområder	Verdi
FBB 01 Brumunddal sentrum	Stor
FBB 02 Fagerlund	Stor
FBB 03 Brumunddal sør-vest	Middels
FBB 04 Strandsaga	Svært stor
FBB 05 Fangberget	Noe
FBB 06 Botsenden	Middels
FBB 07 Byhagan	Middels
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels
FBB 09 Løykjedalen	Noe
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe
FBB 11 Prøysen	Stor
FBB 12 Hamborg	Noe
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe
FBB 14 Skarpsno	Middels
FBB 15 Fossmarka	Svært stor
FBB 16 Mjøsa	Svært stor
FBB 17 Bruvollhagan	Middels
FBB 18 Mo	Stor
FBB 19 Moelv sentrum	Stor
FBB 20 Ødemo	Middels
FBB 21 Kamperud	Stor
FBB 22 Fjelstad	Noe



Figur 1-5: Utsnitt som viser delområder med verdisetting. Viser strekningen mellom Brumunddal og Rudshøgda.

1.3 Konsekvenser

På delstrekning 1 mellom Brumunddal og Fangberget, er to alternativer vurdert: A og B. Alternativ A og B er tilnærmet like, og medfører ikke forskjell i konsekvensgrad og rangering.

For delstrekning 2 mellom Fangberget og Rudshøgda, er fire alternativer vurdert: A, A-B, B og B-A. Forskjellen mellom A/A-B og B/B-A er henholdsvis kort og lang tunnel gjennom Fangberget. Selv om B/B-A med lang tunnel skåner delområdet for arealbeslag, vurderes A/AB med kort tunnel å ha såpass liten påvirkning på ferdselsforbindelser, krysningspunkt og fellesverdier for utearealer at konsekvensgraden vurderes å ikke slå dårligere ut. Ved kryssing av Prestvegen, gir alternativ B/A-B noe omveg ved krysningspunktet, men dette vurderes heller ikke å påvirke rangeringen.

For delstrekning 3 mellom Rudshøgda og Moelv, er fire alternativer vurdert: A, A-B, B og B-A. Alternativene har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet, og har derfor fått samme konsekvensgrad og rangering.

For delstrekning 4 mellom Moelv og Veia, er to alternativer vurdert: A og B. Alternativ B har større arealbeslag i Moelv sentrum og forringer oppholdsarealer og gangforbindelse i større grad enn alternativ A. Alternativ A vurderes å være bedre enn alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv		Side: 8 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
			Rev.: 03A
			Dato 26.04.2022

Tabell 1-2: Samlet oversikt over konsekvenser for de fire delstrekningene på utbyggingsparsellen.

FRILUFTLIV/ BY- OG BYGDELIV – Samlede konsekvenser for alle fire delstrekninger					
Alternativ	Alt. 0	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
Delstrekning 1	0	Ubetydelig konsekvens		Ubetydelig konsekvens	
Rangering	1	2		2	
Delstrekning 2	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Delstrekning 3	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Delstrekning 4	0	Noe negativ konsekvens		Middels negativ konsekvens	
Rangering	1	2		3	

1.4 Skadereduserende og kompenserende tiltak og miljøoppfølging

Skadereduserende og kompenserende tiltak (tilpassinger/endringer) som ikke ligger inne i kostnadene og som kan bidra til å minimere eller redusere negative virkninger av tiltaket (i anleggsfasen eller når tiltaket er ferdig).

Tiltakene er ikke med i selve konsekvensvurderingen.

Tiltaksforslagene er rangert i kategoriene *Høy effekt*, *Middels effekt* og *Noe effekt*, alt etter hvor stor effekten av tiltaket antas å være. Skala for effekt er ikke hentet fra noen kjent metodikk, men er en skjønnsmessig vurdering utført av fagutredere. Effektvurderingen er tenkt som veiledning for prioritering av tiltak i videre planlegging.

Skadereduserende tiltak, ut over tiltak som er en del av utredningsgrunnlaget

- FBB 05 Fangberget (alternativ A og B)
Beholde gangkulvert gjennom dagens bane for å opprettholde kryssing og koblingen for gående mellom Ringsakervegen og Fremstadvegen.
Noe effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Turveger og stier som blir avskåret av tiltaket, legges om slik at dagens tilbud opprettholdes.
Middels effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Opparbeide nye oppholdsplasser med benker, piknikkområde, gapahuk eller lignende i skogsområde i nærheten av bebyggelse.
Middels - høy effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 09 Løykjedalen, FBB 13 Tande-Tokstad (alternativ A og B)
Tilrettelegging for naturlig revevegetering og/ eller vegetering på deponiområder som ikke skal bli dyrka mark.
Noe effekt

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 9 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

- FBB 05 Fangberet, FBB 13 Tande-Tokstad, FBB 14 Skarpsno, FBB 17 Bruvollhagan (alternativ A og B)
Gjenbruk av dagens jernbanespor til gang-/ sykkelveg på strekning Fremstadvegen - Veldre stasjon og Tande – Bruvollhagan.
Høy effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 19 Moelv sentrum (alternativ A og B)
Felles utearealer og grøntstruktur som går tapt kompenseres gjennom etablering av nye felles utearealer og ny grønnstruktur i nærliggende områder, med tilsvarende størrelse og kvalitet.
Middels - høy effekt
- FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Omlegging og tilpassing av turstier og skispor på terreng over tunnelløsning.
Middels effekt
- FBB 17 Bruvollhagan (alternativ B)
Erstatte grøntstruktur og tursti/ gangveg som har kobling mellom Ekredalsvegen og Ekredalen.
Middels effekt
- FBB 19 Moelv sentrum (alternativ B)
Forlenging av bru i Moelv for å unngå skråningsutslag og skåne Garveriparken.
Høy effekt

Erstatte turveg/ gangveg som har kobling mellom stasjonen og Skogvegen.
Middels effekt

2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV

2.1 Bakgrunn for planen

InterCity-prosjektet (IC) bygger på konseptutredning (KVU) fra 2012 hvor hensikten er å knytte bo- og arbeidsmarked i byene på Østlandet sammen, og samtidig løse fremtidig transportbehov. Prosjektet skal gi kortere reisetid, flere avganger, mer gods på bane og et togtilbud med færre feil og forsinkelser.

Dovrebanen går mellom Eidsvoll og Trondheim, via Lillehammer. Strekingen mellom Eidsvoll og Lillehammer er en del av IC-prosjektet, og prosjektet kalles IC Dovrebanen. Konseptet for IC Dovrebanen er at det skal etableres et nytt dobbeltspor, dimensjonert for opp mot 250 km/t. Prosjektet har vurdert at det er vesentlige besparelser på å gå ned på dimensjonerende hastighet og sportraséen for strekingen Brumunddal-Moelv er dimensjonert for 200 km/t og med lavere hastighet gjennom stasjonen. For å raskest mulig kunne tilby et bedre togtilbud, ble det besluttet å starte planlegging og bygging nærmest Oslo – og så jobbe seg videre utover mot ytterpunktene. Dette har resultert i at deler av strekingen er ferdig utbygd og tatt i bruk, mens mot ytterpunktene har planleggingen kommet kortere.



Figur 2-1: InterCity oversikten. Nord i utsnittet ser vi Moelv-Brumunddal.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 11 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

Strekningen mellom Brumunddal og Moelv er en del av ytre IC. Formålet med dette planarbeidet er å få på plass en kommunedelplan som avklarer plassering av nytt dobbeltspor mellom Brumunddal og Moelv i Ringsaker.

2.2 Prosjektmål

Det er satt mål for utbyggingen av IC Dovrebanen, samfunns mål og effektmål, som også gjelder for dette planarbeidet.

Følgende **samfunns mål** er definert:

- IC-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.

Følgende overordnede **effektmål** er definert:

- Bedre pålitelighet
- Flere tog
 - o Minst fire regiontog per time til/fra Hamar, hvorav to tog per time til/fra Lillehammer
 - o Et fjerntog per time per retning
 - o Flere godstog
- Kortere reisetid
 - o 1 times reisetid mellom Oslo og Hamar og 1,5 timers reise mellom Oslo og Lillehammer
 - o Kort overgangstid mellom transportmidler i sentralt lokaliserte trafikknutepunkter
- Høy kapasitet og frekvens til å dekke fremtidig etterspørsel etter personreiser og godstransport

Blant de mest sentrale overordnede føringene som planarbeidet må forholde seg til, er målsetningene som går på: “*mer jernbane for pengene*”. Målsetningen stammer fra Jernbanereformen i 2015, og står sentralt i nåværende NTP (2022-2023), og sannsynligvis i kommende NTP. Dette legges til grunn når ulike løsninger skal utarbeides og vurderes opp mot hverandre. Videre vil det legges stor vekt på internasjonale og nasjonale verdier i måloppnåelsen.

For å underbygge overordnede føringer har Utbyggingsdivisjonen i Bane NOR i 2019 etablert et felles ambisjonsnivå for klima og miljø i infrastrukturprosjekter.

Dette er **miljømålene** som også gjelder for planarbeidet for IC Brumunddal - Moelv.

- Klimagassutslipp reduseres i tråd med en omstilling mot lavutslippssamfunnet
- Tap av verdifulle natur og jordbruksområder begrenses
- God tilstand i økosystemene opprettholdes
- Nasjonale mål for luftkvalitet og støy opprettholdes
- Ingen skade på ikke frigitte kulturminner

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 12 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

2.3 Utredningskrav fra planprogrammet

Rammene for planarbeidet er gitt i planprogrammet som ble fastsatt av Ringsaker kommunestyre 18.11.2020. Planprogrammet angir blant annet mål for planarbeidet og fastsetter utredningskorridor og utredningstema og -metode som skal inngå i konsekvensutredningen. Planprogrammet er bindende for det videre planarbeidet.

Det er gjennomført utredninger i henhold til metodikk beskrevet i planprogrammet.

Overordnet gjelder at konsekvensutredningen baseres på forskrift om konsekvensutredninger (2017) og veileder konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningssloven (2020), samt deler av V712 der dette er hensiktsmessig.

Konsekvensutredningen skal inneholde en beskrivelse av de metodene som er brukt for å kartlegge virkningene for miljø og samfunn. Beskrivelsen skal omfatte utfordringer tekniske mangler og kunnskapsmangler som har påvirket sammenstillingen av informasjonen og de viktigste usikkerhetsfaktorene ved utredningen. Følgende tema skal konsekvensutrednes:

- Støy og vibrasjoner
- Landbruk og naturressurser
- Naturmangfold
- Landskapsbilde
- Friluftsliv/ by- og bygdeliv
- Kulturarv og kulturmiljø

I tillegg skal det gjøres en risiko- og sårbarhetsvurdering.

Utredningskrav for fagområdet i denne rapporten: For temaet friluftsliv/ by- og bygdeliv skal det gjøres vurderinger ut fra hvordan mennesker bruker områder til ferdsel og rekreasjon. Det inkluderer både betydningen av lokalmiljøet, i alt fra bygder til storbyer, og betydningen av områders verdi for friluftsliv, jakt og fiske. Temaet inkluderer barn og unge og deres interesser, herunder lekeplasser og andre lekeområder, snarveger, barnehager og skoleområder.

Antatte problemstillinger for friluftsliv/ by- og bygdeliv er:

- Virkningen av ny jernbane for de eksisterende bystrukturer i Brumunddal og Moelv sentrum, inkludert ferdselsforbindelser på tvers av jernbanen.
- Virkningen dersom ny jernbane krysser Pilegrimsleden i dagsone.
- Påvirkning av Fossmarka når ny jernbane berører dette området. Fossmark er i den kommunale kartleggingen gitt svært viktig verdi.
- Vurdere påvirkning av stier og mindre veier, som er lokalt viktige som gang- og sykkelforbindelser.

Temaet omfatter ikke virkninger på bomiljø som følge av økt støy (behandles under støy og vibrasjoner), landskapets mangfold inkludert bylandskap (behandles under landskapsbilde), eller områders kulturhistoriske verdi (behandles under kulturarv og kulturmiljø).

2.4 Planområdet

Korridoren som planlegges for nytt dobbeltspor er ca. 15 km lang og går fra rett nord for Nils Ambli's veg nord for Brumunddal stasjon, til Vea fagskole nord for Moelv. Hele strekningen ligger i Ringsaker kommune, som er en del av Innlandet fylke. Nytt dobbeltspor nordover tar

utgangspunkt i eksisterende kommunedelplan for jernbane ved Strandsagvegen i Brumunddal (*Kommunedelplan Jessnes - Brumunddal (Jernbaneverket, 2016)*).

Planområdet omfatter de to byene Moelv og Brumunddal, samt jordbruksareal og skog på strekningen mellom. I tillegg er det industriområder i utkanten av byene og på Rudshøgda. Eksisterende jernbane og E6 går delvis parallelt gjennom området og forbinder tettstedene i dag. Mjøsa ligger i tilknytning til de to byene og er stedvis synlig, men ligger et stykke fra planområdet. Et viktig landemerke og kulturminne er Tolvsteinsringen som ligger lengst nord i planområdet. Elven Moelva renner igjennom Moelv by, via sentrum og ut i Mjøsa. I Brumunddal renner elven Brumunda gjennom byen og ut i Mjøsa.



Figur 2-2: Kartutsnittet viser utredningskorridoren.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 14 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

3 TILTAKSBESKRIVELSE

3.1 Dagens bane

Dagens bane består av enkeltspor mellom Brumunddal og Moelv med et krysningsspor på Rudshøgda. Kurvaturen er stedvis krapp og hastigheten varierer mellom 70 km/t og 120 km/t.

Dagens trafikk består av en blanding av IC-tog, fjerntog og godstog. Det er trafikk på banen hele døgnet på virkedager, unntatt i kortere perioder på maksimum 2 timer. Følgende tog trafikkerer strekningen i dag:

- 20 InterCity-tog per døgn per retning
- 4 fjerntog per døgn per retning
- 8 godstog per døgn per retning

Stasjonen i Moelv har to spor til plattform og plattformene er 250 meter lange. Persontog som trafikkerer strekningen i dag, har en maksimal lengde på 220 meter og godstog en maksimal lengde på 450 meter. Dagens plattformer er for korte for fremtidens tog, da det kan bli aktuelt med 330 meter lange persontog.

3.2 Referansealternativet, 0-alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles referansealternativet eller «0-alternativet». Her skal konsekvenser av at planlagte tiltak ikke blir gjennomført, vurderes.

0-alternativet er sammenligningsgrunnlag for de utredede alternativene. 0-alternativet representerer dagens situasjon i planområdet. I tillegg medregnes den utviklingen som forventes fremover i planområdet i hele analyseperioden uten at det gjennomføres tiltak. I denne utredningen består 0-alternativet av eksisterende jernbanelinje uten investeringer, men med vanlig vedlikehold slik at funksjon og tilbud opprettholdes som i dag.

Følgende reguleringsplaner omfattes av 0-alternativet:

Granerud del IV (PlanID: 2004102710556)

Ikrafttredelsesdato: 27.10.2004



Figur 3-1: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Granerud del IV er markert med hvit strek.

Reguleringsplan for Granerud del IV legger til rette for at eksisterende parkeringsareal og landbruksareal kan omdannes og bebygges til næringsvirksomhet, til sammen omtrent 16,5 dekar. I gjeldende reguleringsplan er forholdet til kulturminner som er funnet i området avklart.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres temaene naturmangfold og landskapsbilde.

Brumunddal Sør-Vest (PlanID: 2014010835)

Ikrafttredelsesdato: 13.9.2017



Figur 3-2: Utsnitt over området med Reguleringsplan for Brumunddal og dagens situasjon (ortofoto).

Reguleringsplan for Brumunddal Sør-Vest legger opp til at sentrumsnære og Mjøsanære landbruksområder bebygges med bolig og næring. Landbruksområdene ligger tett på store infrastrukturer og i tilknytning til allerede bebygde nærings- og boligområder.

Dersom tiltaket bygges i tråd med gjeldene reguleringsplan, er det særlig landbruksinteresser som vil påvirkes negativt. Landbruksområdene er allerede omdisponert gjennom denne reguleringsplanen. Boligbebyggelsen blir skjermet fra næringsvirksomheten med innregulerte grønnstruktur.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres i tillegg temaene landskapsbilde, friluftsliv, samt by- og bygdeliv.

Slåttsveen (PlanID: 2003030710506)

Ikrafttredelsesdato: 7.3.2003



Figur 3-3: Utsnitt over området for Slåttsveen reguleringsplan med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto).

Området som omfattes av reguleringsplan for Slåttsveen er i dag et landbruksområde. Reguleringsplanen er eldre (vedtatt 2003), men det foreligger et planforslag om en mindre reguleringsendring. Reguleringsendringen legger til rette for at landbruksområdet bebygges med 20 eneboliger og 4 tomannsboliger.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres temaene naturressurser, friluftsliv, by- og bygdeliv og landskapsbilde.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 18 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

Korgerstuvika (PlanID: 1988112310108)

Ikrafttredelsesdato: 23.11.1988



Figur 3-4: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Korgerstuvika er markert med hvit strek.

I gjeldende reguleringsplan for Korgerstuvika er det flere areal som ikke er utbygd i tråd med gjeldende plan. Særlig gjelder dette næringsarealet øst for E6. Her er det til sammen ca. 80 dekar regulert næringsareal, hvorav kun ca. 7 dekar er bebygd.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres temaene naturressurser, landskapsbilde og friluftsliv, samt by- og bygdeliv.

Moelv skole (PlanID: 2010080784)

Ikrafttredelsesdato: 5.9.2012



Figur 3-5: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Moelv skole er markert med hvit strek.

I gjeldende reguleringsplan for Moelv skole er det et sentrumsnært næringsareal som ikke er bebygd. Næringsområdet ligger i forlengelse av et større nærings- og industriområde.

Ved en fremtidig utbygging blir et skogsområde på omtrent 40 dekar bygget ned til fordel for næringsutvikling.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres temaene kulturarv og landskapsbilde.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 20 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

Moelv Nord (PlanID: 2019020931)
Ikrafttredelsesdato: 21.4.2021



Figur 3-6: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Moelven Nord er markert med hvit strek.

Om Moelv Nord utbygges i tråd med gjeldene reguleringsplan, vil området stå fremfor en større transformasjon. Planen ble vedtatt så sent som i 2021, og det er sannsynlig at dagens situasjon blir endret.

I reguleringsplanen legges det til rette for bolig/sentrumsutvikling på eksisterende nærings- og landbruksarealer. Det er gitt rekkefølgebestemmelse i planen om at det ikke tillates nye boenheter eller ny bybebyggelse på jernbanenære deler av BNT 1, 3, 4, 6 og 7 eller vesentlige tiltak for tilrettelegging for nye virksomheter før framtidig trasé for Dovrebanen er avklart.

Dersom området blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, berøres temaene naturressurser, naturmangfold, kulturarv og landskapsbilde.

Smestadskogen (PlanID: 2001020710558)

Ikrafttredelsesdato: 7.2.2001

Reguleringsplan for Smedstadskogen ble revidert i 2020. Revisjonen innebærer en utvidelse av industriområdet og omlegging av turvegen.

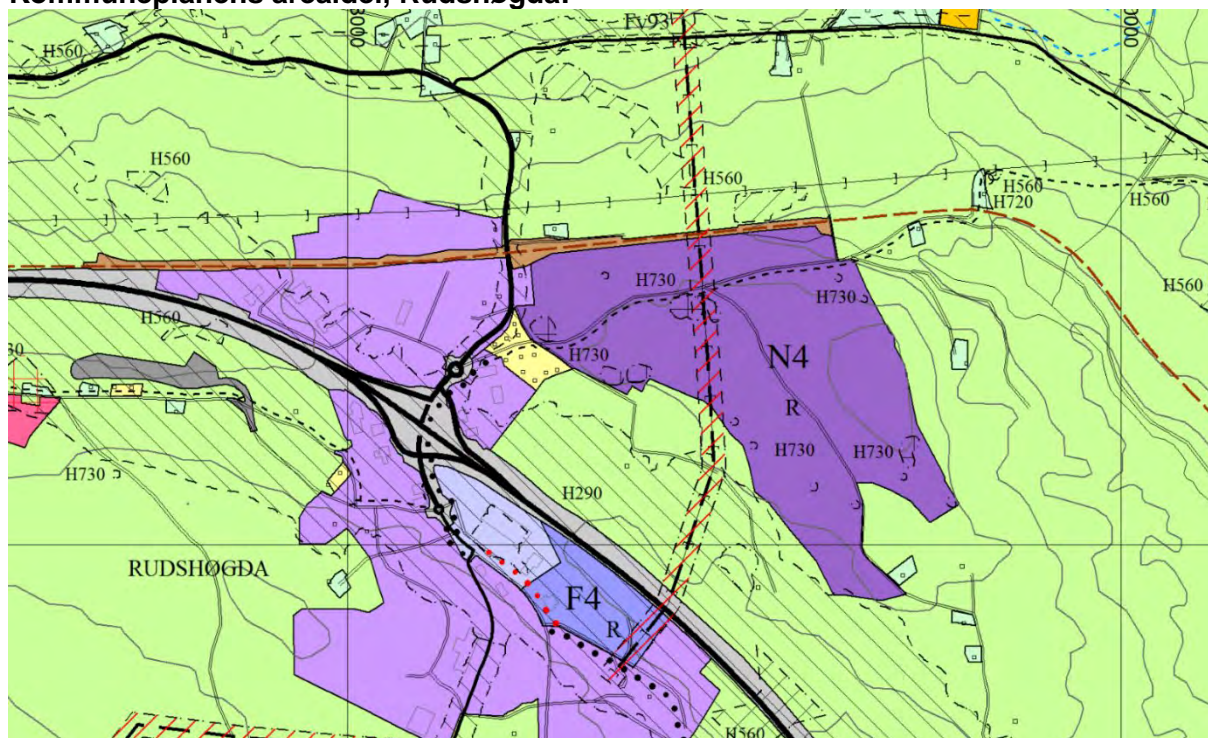
I reguleringsplanen er det store områder som ikke er utbygget, men som det er naturlig å tenke blir utbygget.

Dersom industriområdet blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, er det særlig friluftsinnteresser knyttet til Smedstadskogen som blir berørt. I tillegg berøres temaene naturmangfold, kulturarv og landskapsbilde.



Figur 3-7: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Smedstadskogen er markert med hvit strek.

Kommuneplanens arealdel, Rudshøgda:



Figur 3-8: Kommuneplanens arealdel, Rudshøgda.

Vanligvis inkluderes ikke planer på kommunedelplannivå inn i 0-alternativet. Det er likevel i denne sammenhengen svært sannsynlig at område N4 i kommuneplanen for Ringsaker bebygges i 0-alternativet. Bakgrunnen for dette er at det foreligger en opsjonsavtale mellom Ringsaker kommune og Moelven Industrier ASA om utnyttelse av området. Opsjonen utløses dersom Moelven Industriers ønsker å flytte.

Hvis opsjonsavtalen ikke utløses, er det likevel svært sannsynlig at området N4 bygges ut av andre parter. Rudshøgda er et stort etablert næringsområde, og de utbygde arealene er en naturlig utvidelse av næringsområdet.

Et viktig aspekt i utviklingen av N4, er Prestvegen. Dette er en viktig kulturhistorisk veg og en viktig ferdselsåre i området. Ved utviklingen av N4 til næringsområde, forringes Prestvegens verdier. Det er registrert mange andre ulike forekomster av kulturminner i området (*kulturminnesok.no*). Pilegrimsleden går via Prestvegen.

I denne konsekvensanalysen defineres N4 som et fullt utbygd næringsområde, men at Prestvegen (Pilegrimsleden) blir opprettholdt som ferdselsårer gjennom området.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 23 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

3.3 Overordnede mål og føringer for fagtemaet

Formålet med delutredningen for fagtemaet er å skaffe kunnskap om hvilke virkninger det planlagte tiltaket vil kunne ha for verdier innen fagtemaet. Bakgrunnen for selve planen er beskrevet i kapittel 2.1 og i sammenstillingsdokumentet for konsekvensutredningen. Relevante mål og føringer for fagtemaet friluftsliv/ by- og bygdsliv:

3.3.1 Statlige føringer

- **St.meld 18, 2015-2016: Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livs-kvalitet**

Stortingsmeldingen om friluftsliv skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. Med naturopplevelse menes i tillegg til det naturgitte, også opplevelse av kulturminner i natur, og spor i landskapet fra tidligere og nye tiders bruk. Opplevelser knyttet til bynatur, som gatealléer og grønne promenader, er inkludert i begrepet friluftsliv.

Bevaring og utvikling av parker, grønnstrukturer, turveger og grønne områder i byene og tettstedene er avgjørende for å nå regjeringens mål om å øke antall aktive i friluftsliv. Å skape grønne korridorer for ferdsel fra bebygde områder og inn i naturområdene rundt byene og tettstedene, er viktige grep for å øke bruken av bymarkene. Lett tilgang til friluftslivsområder både innenfor og utenfor byer og tettsteder er avgjørende for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen, og gang-, sykkel- og tur-vegssystemet må sees i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling. Utvikling og ivaretagelse av stier og turveger i alle naturområder er avgjørende for en høy deltakelse i friluftsliv, og er svært viktig for friluftslivets «infrastruktur».

Meldingen understreker at friluftsliv langs kysten og i de store skogs- og fjellområdene er en viktig del av trivselen og livskvaliteten til mange mennesker og sentralt i det norske friluftslivets historie, identitet og forankring. Meldingen understreker derfor betydningen av å ivareta muligheten til friluftsliv langs kysten og i fjellområdene. I strandsonen er det viktig å unngå bygging som hindrer allmennhetens ferdsel og opphold.

- **St.meld 18, 2016-2017: Bærekraftige byer og sterke distrikt**

I Stortingsmeldingen heter det at «*utforminga av dei fysiske omgjevningane har mykje å seie for kvardagen og livsutfaldinga til folk. Gode offentlege rom og møteplassar kan fremje kontakt mellom menneske og er viktig for det sosiale livet på staden. Grøne område og korridorar opnar for rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevingar. Ved å ta vare på kulturminne og kulturmiljø styrkjer ein særpreget og identiteten til byane og tettstadene. Arkitektur, historiske bygg og bymiljø er òg med på å skape identitet og opplevingar av senterområda. Dette er ressursar kommunane kan nytte for å utvikle klima og miljøvenlege, attraktive by- og tettstadsenter, for innbyggjarar, næringsliv og turistar.*»

- **Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (2015)**

Retningslinjene skal sikre barn og unge gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser skal vurderes og beskrives i ethvert planarbeid. Retningslinjene gir følgende føringer:

- Arealer som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det skaffes fullverdig erstatningsareal ved omdisponering

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 24 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike områder bygges ned. Et slikt krav kan overføres til utbygger.

3.3.2 Regionale føringer

o Innlandet fylkeskommune – *Planprogram for regional plan, 29.06.2021*

Planprogrammet, Kapittel 4.3. *Lokalsamfunn, møteplasser og kultur* beskriver følgende under *Gode møteplasser*: «Gode møteplasser er avgjørende for et attraktivt og levende sted. I tillegg til relevante jobber og offentlige tjenester og tilbud, er steder for å spise, kulturtilbud, lek og læring i inspirerende og vakre omgivelser med på å bestemme hvor vi syns det er attraktivt å bo og leve. Et nærmiljø med lett tilgjengelige møteplasser som inviterer til sosialt samvær, aktivitet og fysisk utfoldelse uavhengig av alder og funksjonsevne legger gode rammer for innbyggernes hverdagsliv. Bibliotekene kan fungere som åpne møteplasser med rom for dialog, kulturaktivitet og opplevelser. Parker, anlegg og arenaer for fritidsaktivitet og idrett, stier og løyper er også viktige møteplasser. Inkluderende lokalsamfunn handler også om toleranse og egnede lokaler og gravplasser for praktisering av ulike tros- og livssyn».

Videre beskrives følgende under *Tilgjengelighet for alle - Nærmiljøets tilgjengelighet*: «Universell utforming handler om å utforme lokalsamfunn slik at alle opplever god tilgjengelighet. Dette gjelder nærmiljø, gater og bolig. Like viktig er nærhet til sentrale steder i hverdagen, blant annet barnehage, skole, butikk, arbeidsplass, møteplass og friområde. Nærhet og god tilgjengelighet for å utføre hverdagens aktiviteter vil stimulere flere til å gå, sykle eller bruke lette elektriske kjøretøy (el- og sparkesykler, rullestoler) dit de skal».

I samme kapittel beskrives det følgende for tema *Idrett og friluftsliv*: «Idretts- og friluftslivorganisasjonene skaper gode møteplasser som fremmer aktive liv og bidrar til inkluderende lokalsamfunn. Innlandet har også en unik og mangfoldig natur som gir både oss som bor her og tilreisende gode muligheter for friluftsliv og rekreasjon. Verdien ligger i samspillet mellom naturopplevelser og fysisk aktivitet. Friluftsliv i nærmiljøet gir den enkelte god mulighet for daglig fysisk aktivitet og kan skape uformelle møteplasser for folk i alle aldre. I samfunns- og arealplanleggingen er det viktig å ivareta behovet for friområder og sammenhengende sti- og turvegnett som kan inspirere befolkningen til å ta uterommene i bruk som møteplasser.»

3.3.3 Kommunale føringer

o Ringsaker kommune – *Kommuneplanens arealdel 2014-2025, planbeskrivelse*

Kapittel 2 *Kommunens muligheter og utfordringer i arealplanleggingen*, beskrives følgende tiltak og hensyn i arealplanleggingen:

«- Det kan stimulere til fysisk aktivitet ved å sikre trygge forbindelser mellom bolig, byområder og fritidsområder, herunder planlegge og etablere gang- og sykkelveger, turveger og stiforbindelser, som gjør det sikkert for spesielt barn- og unge å være fysisk aktiv.
- Tilby sosiale møteplasser i form av trygge uteområder og uformelle møteplasser som frister til opphold og sosial kontakt, og sikre sammenbinding av boligområder og møteplasser.
Grønne områder må være lett tilgjengelig og tilrettelagt for friluftsliv, idrett, lek og avkobling.»

Kapittel 4.10 *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*, følgende beskrives:

«Gang- og sykkelvegnett For å legge til rette for gående og syklende, er det i kommuneplanen vist et hovednett for gang- og sykkelveger i sentrumsområdene og

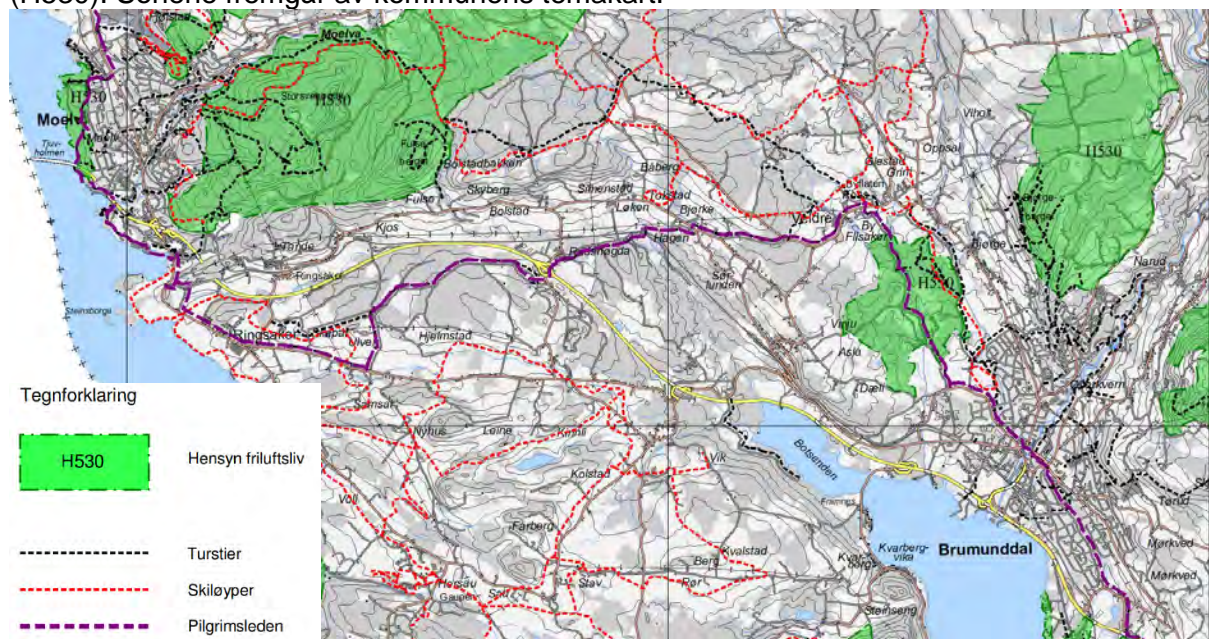
omkringliggende boligbebyggelse i Brumunddal og Moelv. Deler av nettet er utbygd, mens andre deler er vist som framtidig gang- og sykkelveg.»

Kapittel 4.11 *Grønnstruktur og lekeplasser*, følgende beskrives:

- Det skal tas hensyn til overordnet grønnstruktur
- Bestemmelsene til kommuneplanen legger til grunn at det skal være tilgang til tursti, elvepromenade eller annen grønnstruktur innen maksimalt 500 meter avstand. Både Brumunddal og Moelv har flotte naturområder med gode turmuligheter rundt byene. For å øke tilgjengeligheten til naturområdene er det i kommuneplanen utarbeidet et hovednett for gående gjennom byene som knytter strandsonen, boligområdene og omkringliggende friluftsområder sammen.

- o **Ringsaker kommune – Kommuneplanens arealdel 2014-2025, bestemmelser og retningslinjer, 17.06.2015.**

I kapittel 8 beskrives det at strengt hensyn til friluftslivsinteressene bør legges til grunn ved behandling av enkeltsaker og eventuelle søknader om dispensasjon etter plan- og bygningsloven. Soner med særlig krav om hensyn er regulerte hensynssoner for friluftsliv (H530). Sonene fremgår av kommunens temakart.



Figur 3-9: Utsnitt fra Ringsaker kommune temakart Friluftsliv.

- o **Ringsaker kommune – Revisjon av Kommunedelplanens arealdel, 08.03.2021**

Kapittel 6.9 Sykkelby (Kapittel 3 samferdselsanlegg, bestemmelser eller retningslinjer): «Synliggjøre sykkelnettverk også på kommuneplannivå i tråd med sykkelbyprosjektet. Påse at tidligere vedtak innarbeides. Kvalitetssikre krav om traséer for gange og sykkel mellom utbyggingsområder og viktige målpunkt/sentrum i større byer og tettsteder.»

- o **Ringsaker kommune – Planprogram for Kommunedelplan Moelv 2011-2035**

Kapittel 2.3.8 Barn og unge: «Moelv vurderes å være et oversiktlig og trygt samfunn som gir gode rammer for oppvekst. Skoler, idrettsanlegg, kulturskole, sentrum med bla. Garveriparken og Byparken ved Folkets hus er aktuelle møteplasser for barn og unge. I

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 26 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

forbindelse med planarbeidet for utbygging av Moelv skole ble det avklart tiltak i vegnettet for å sikre trygge skoleveger. Trafikksikker adkomst mellom boligområder, skole og fritidsarenaer må belyses, og krav om tiltak for aktuelle strekninger må innarbeides.»

Kapittel 3.1.3 Overordnet grønnstruktur: «Moelv har en unik beliggenhet med et godt utgangspunkt for å ivareta og tilrettelegge for gode og attraktive friområder, friluftsområder og grøntdrag/turveger. Overordnet grønnstruktur er i utgangspunktet god, men identifisering og sikring av viktige rekreasjonsområder, grøntdrag og ferdselsårer fra Mjøsstranda via byen til marka er grunnleggende for fortetting og utvikling. Eventuelle utbygging av sykehus i deler av Moskogen vil berøre attraktive og viktige friluftsområder. Det ligger godt til rette for å utvikle en attraktiv «sykehus park» i Moskogen som kan binde strandområdene nord og sør for sykehustomta sammen. Generelt blir det viktig å sikre forbindelseslinjer på tvers av utbyggingsområder, veg og jernbane, og mellom strandområdene og byen.

- Utvikling av friområder/friluftsområder/ferdselslinjer i kombinasjon med endret arealbruk og eventuelt sykehus ved Mjøsbrua.
- Sikre eksisterende badeplasser og adkomst til disse, inkludert nye muligheter når trafikkmønster og arealbruk endres.
- Sikre turdrag/grønncorridorer som grunnlag for framtidig fortetting/omforming av byggeområder inkludert behov for traséer gjennom eventuelt sykehusområde.
- Sikre tilstrekkelig dekning med strøkslekeplasser og vurdere hvordan krav til kvartalslekeplasser og nærlekeplasser kan dekkes ved fortetting og omforming, og sikre god tilgjengelighet til overordna grønnstruktur.

3.4 Tiltaksbeskrivelse

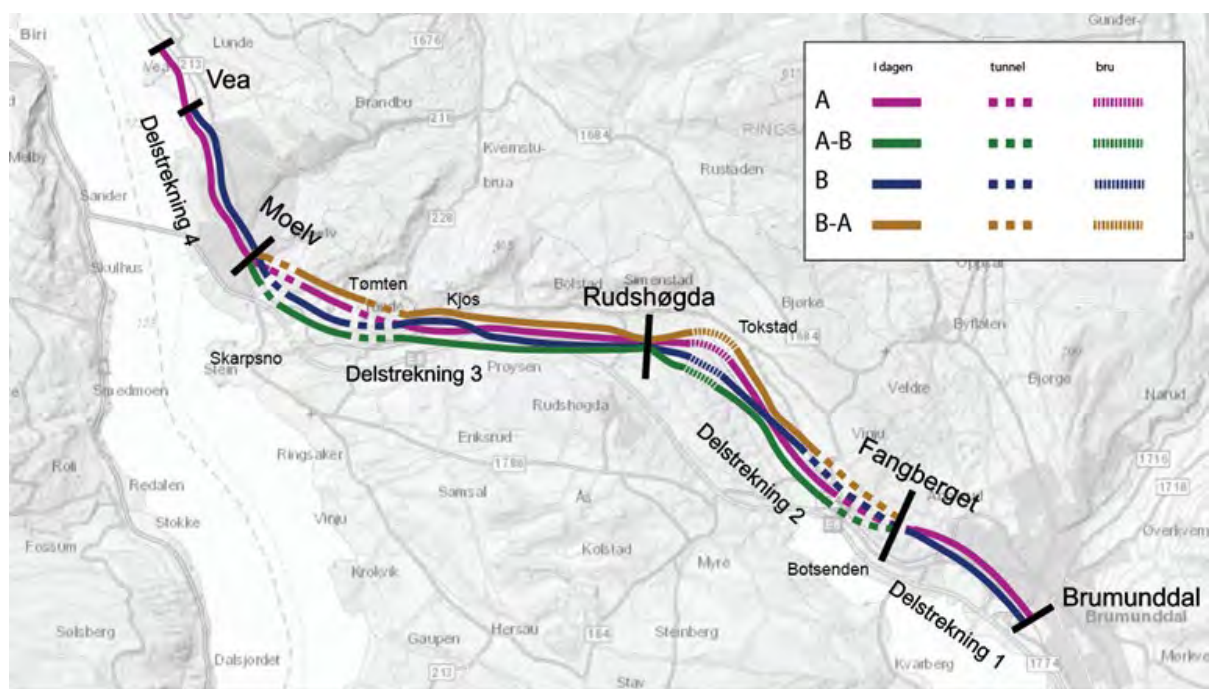
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak

Det er i hovedsak to alternativer som er konsekvensutredet, alternativ A og alternativ B.

Hele strekningen er delt inn i fire delstrekninger. Disse delstrekningene har flere linjevalg som vist i tabellen under. Alternativ A og B kan kombineres fritt mellom delstrekningene, for eksempel kan "alternativ B" i delstrekning 1 kombineres med "alternativ A-B" i delstrekning 2.

Tabell 3-1: Oversikt over alternativene i hver delstrekning

Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget	Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda	Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv	Delstrekning 4 Moelv - Veia
Alternativ A	Alternativ A	Alternativ A	Alternativ A
	Alternativ A-B	Alternativ A-B	
Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B
	Alternativ B-A	Alternativ B-A	

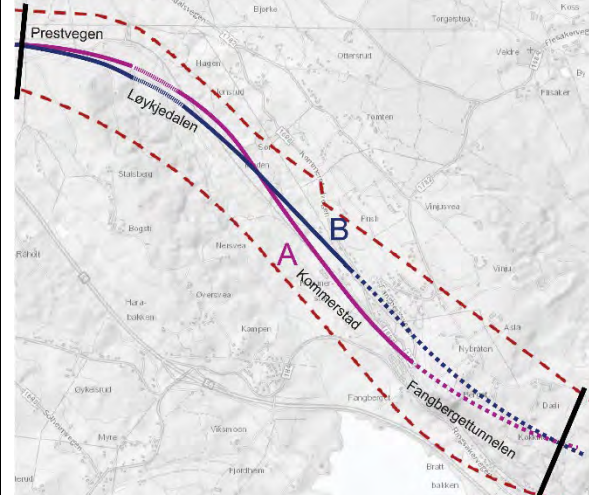
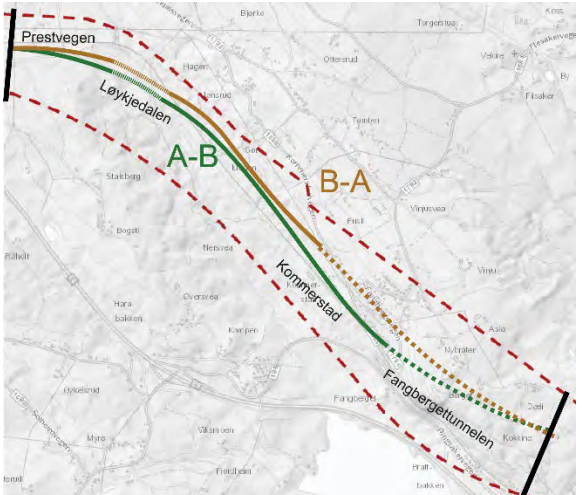


Figur 3-10: Oversikt over delstrekninger (1,2,3,4) og alternativer (A, B, A-B, B-A).

Hvilke kryssningspunkt som bevares slik de er i dag, erstattes eller blir borte, har Bane NOR vurdert i rapporten «Barrierevirkninger». Denne fagutredningen har tatt utgangspunkt i vurderinger og anbefalinger som beskrives der.

Tabell 3-2: Oversikt over delstrekninger og alternativer

Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget	
Alternativ A	Alternativ B
<p>Starter ved Jernbanevegen nord for Brumunddal stasjon der den kobler seg på dobbeltspor sørrfra. Ligger parallelt med dagens bane og delvis på Fremstadvegen fram mot Skansvegen. Krysser under Ringsakervegen som legges i ny bru over dagens bane og nytt dobbeltspor. Krysser i bru over Skanseelva og Skansevegen. Går inn i tunnel, Fangbergettunnelen, like vest for Fagerlundvegen.</p>	<p>I hovedsak som A, men ligger mellom dagens bane og Fremstadvegen. Krysser Skanseelva og Skansvegen i noe kortere bru enn A.</p>

Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda			
Alternativ A	Alternativ A-B	Alternativ B	Alternativ B-A
<p>Går i tunnel under Fangberget, ca. 1 500 meter lang tunnel som avsluttes ved Fangbergvegen. Fangbergvegen legges noe om og krysser dobbeltsporet på ny bru like øst for Veldre stasjon. Herfra går banen parallelt med dagens bane, og det etableres ny undergang ved Kommerstad. Dobbeltsporet krysser Løykjedalen på en 350 meter lang bru, ca. 20 meter over dalen og videre på fylling på vestsiden av dalen. Prestvegen legges noe om, og krysser under nytt dobbeltspor i ny undergang. Banen går på fylling frem til Rudshøgda der ny bane ligger parallelt med dagens.</p>	<p>Som A fram til rett nord for Kommerstad, derfra som B.</p>	<p>Går i tunnel under Fangberget, ca. 2 300 meter lang tunnel som avsluttes ved Kommerstad. Dobbeltsporet krysser Løykjedalen på en 360 meter lang bru, ca. 25. meter over Løykjedalen og videre på fylling på vestsiden av dalen. Prestvegen legges om over en noe lengre strekningen enn i A, og krysser under nytt dobbeltspor i ny undergang. Fram mot Rudshøgda er B likt som A.</p>	<p>Som B fram til rett nord for Kommerstad, derfra som A.</p>
			

Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv			
Alternativ A	Alternativ A-B	Alternativ B	Alternativ B-A
<p>Følger dagens bane ved Rudshøgda og videre mot Tande der den krysser dagens bane to ganger. Går inn i Tandetunnelen som er ca. 1 200 meter, over i en dagsone gjennom Tømten på ca. 370 meter før den går inn i Fossmarkatunnelen som er ca. 800 meter. Dagsonen mellom de to tunnelene er lang nok slik at tunnelene defineres som to separate tunneler. Delstrekningen slutter sør for Moelv.</p>	<p>Som A fram til rett øst for Tandevegen, så med en overgangssone som strekker seg inn i tunnelen derfra som B.</p>	<p>Følger dagens bane ved Rudshøgda og videre mot Tande der den passerer tett opptil, men nord for dagens bane. I B ligger Tande tunnelen noe lenger sør enn i A, men lengden på tunnelen er også ca. 1 200 meter. Dagsonen gjennom Tømten ligger lenger sør og er også lenger enn i A, ca. 860 meter. Det gjør også at Fossmarka tunnelen er kortere, ca. 480 meter. Også i B er dagsonen lang nok til at tunellene defineres som to separate tunneler. Delstrekningen slutter sør for Moelv.</p>	<p>Som B fram til rett øst fra Tandevegen, så med en overgangssone som strekker seg inn i tunnelen derfra som A.</p>

Delstrekning 4 Moelv - Veia	
Alternativ A	Alternativ B
<p>Passerer mellom boligfeltet på Ekreskogen og dagens bane med en ganske høy skjæring ved Ekreskogen. Krysset ca. 15 meter over Moelva på ny dobbeltsporbru. Videre på to nye, parallelle enkeltspor-bruer over Storgata. Moelv stasjon består som i dag som 2-spors stasjon med sideplattform på hver side, men med forlengede plattformer på 350 meter. Det etableres forbi kjøringsspor for godstog nord for Moelv stasjon.</p>	<p>Ligger lenger nordøst enn A, gjennom deler av boligfeltet på Ekreskogen med ganske høy skjæring. Krysset ca. 15 meter over Moelva på to nye bruer hvorav en dobbeltsporbru og en enkeltsporbru. Krysset også Storgata på to nye, parallelle bruer. Moelv stasjon etableres som 3-spors stasjon med en sideplattform på østsiden som er vendt inn mot byen og en mellomplattform for spor 2 og 3 mot Mjøsa.</p>
<p>Forskjellen på lengden på de to alternativene i nord skyldes plasseringen av forbi kjøringsspor. I alternativ A er det to spor på Moelv stasjon, det må da etableres et forbi kjøringsspor nord for Moelv. I alternativ B er det tre spor på Moelv stasjon og det er da ikke nødvendig med forbi kjøringsspor nord for stasjonen.</p>	

3.4.2 Deponi

Det er lagt inn ni områder for deponi av overskuddsmasser i tiltaket, der deponiområde 5 er delt i to, a og b. Der deponiene legger beslag på dyrka mark skal matjord tas av og mellomagres for bruk som toppdekke i tilbakeføring og istandsetting av dyrka mark, etter ferdigstillelse.

I utredningene er det tatt inn et overskudd av massedeponier i prosjektet. Det vil si at alle deponiene utredes, men at en i senere planfase kan gjøre et utvalg av hvilke en benytter.



Figur 3-11: Mulige deponiområder for alternativ A.



Figur 3-12: Mulige deponiområder for alternativ B.

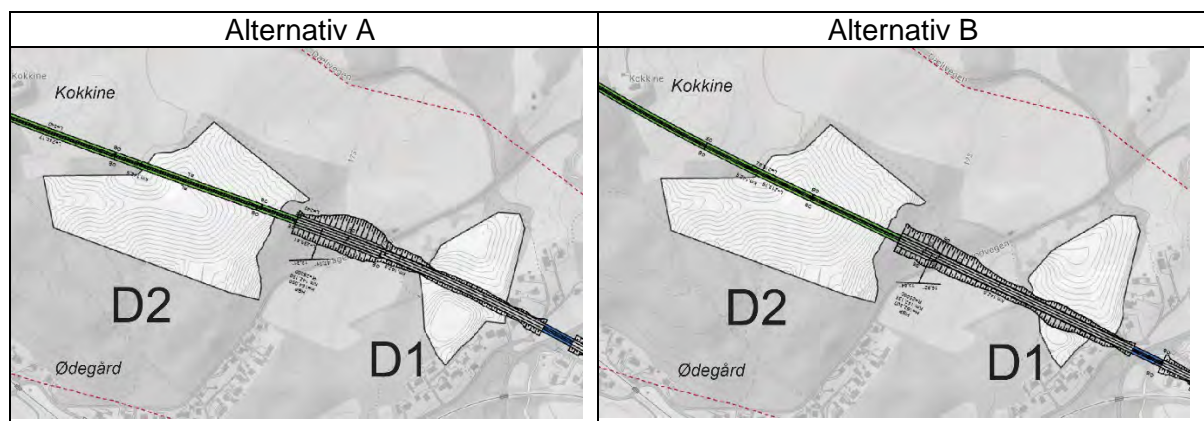
Deponiene er gitt løpenummer langs strekningen.

Delstrekning 1:

Det er identifisert to mulige deponi plasseringer på denne strekningen.

Deponiene er gitt foreløpige løpenummer langs strekningen. På delstrekning 1 ligger D1 og

D2. Disse deponiene er tiltenkt masser som kommer fra tunnelen og andre stedlige masser som må omdisponeres i anleggsområdet.

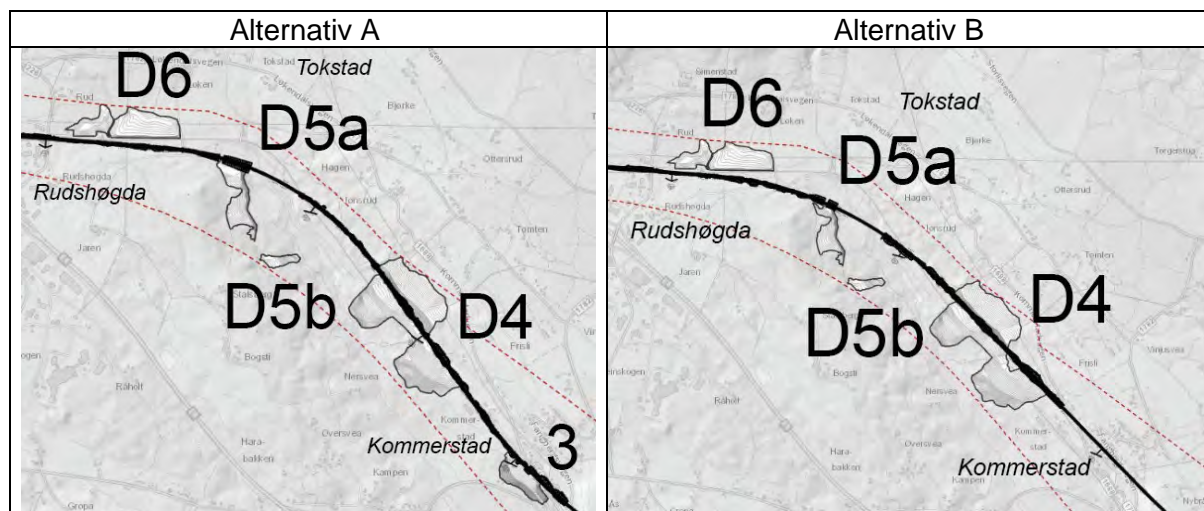


Figur 3-13: Plassering av deponi 1 og 2. Delstrekning 1. Alternativ A og B.

Delstrekning 2:

Det er identifisert fem mulige deponiplasseringer på denne strekningen.

Langs denne delstrekningen ligger deponi D3 til D6. Deponi D3 er kun aktuelt for alternativ A, men er med sin nærhet til tunnelen gjennom Fangberget godt egnet for å ta imot stein fra tunnelen direkte med store anleggsmaskiner. D4 er tenkt som et hoveddeponi langs linjen i et område hvor det er stort behov for å deponere løsmasser og fjell. D5a, D5b og D6 er deponier som egner seg for å ta imot løsmasser i fra linjen.



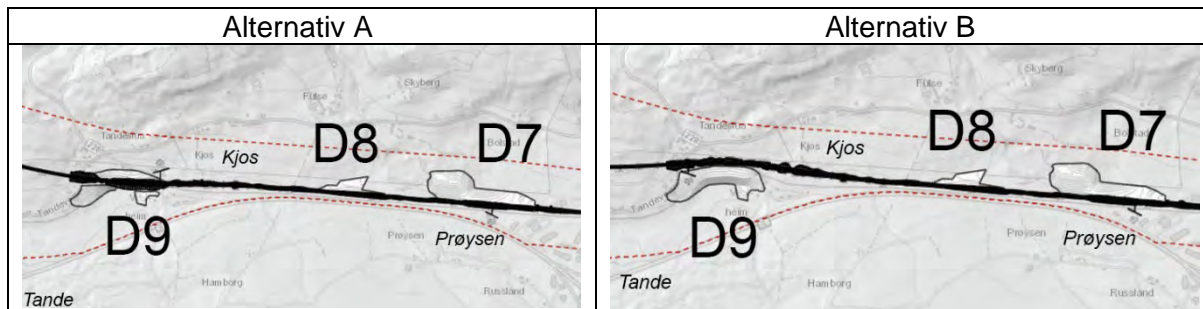
Figur 3-14: Plassering av deponi 3, 4, 5a, 5b og 6. Delstrekning 2. Alternativ A og B.

Delstrekning 3:

Det er identifisert 3 muligheter for deponi i denne delstrekningen.

I delstrekningen ligger deponiene D7, D8 og D9. Disse deponiene er tiltenkt masser som kommer fra tunnelen og andre stedlige masser som må omdisponeres i anleggsområdet. De to østlige deponiene er i områder som er ønskelig å opparbeide til jordbruksareal etter at ny

jernbane er bygd. D9 som ligger nærmest Tandetunnelen egner seg godt til å ta imot masser fra tunnelen, mens de to andre egner seg for løsmasser fra etablering av ny trasé for jernbanen langs Rudshøgda.



Figur 3-15: Plassering av deponi 7, 8 og 9. Delstrekning 3. Alternativ A og B.

Delstrekning 4:

I delstrekning 4 er det lagt opp til at masser fra skjæringer kan legges i et deponi i Tømten fjelltak.

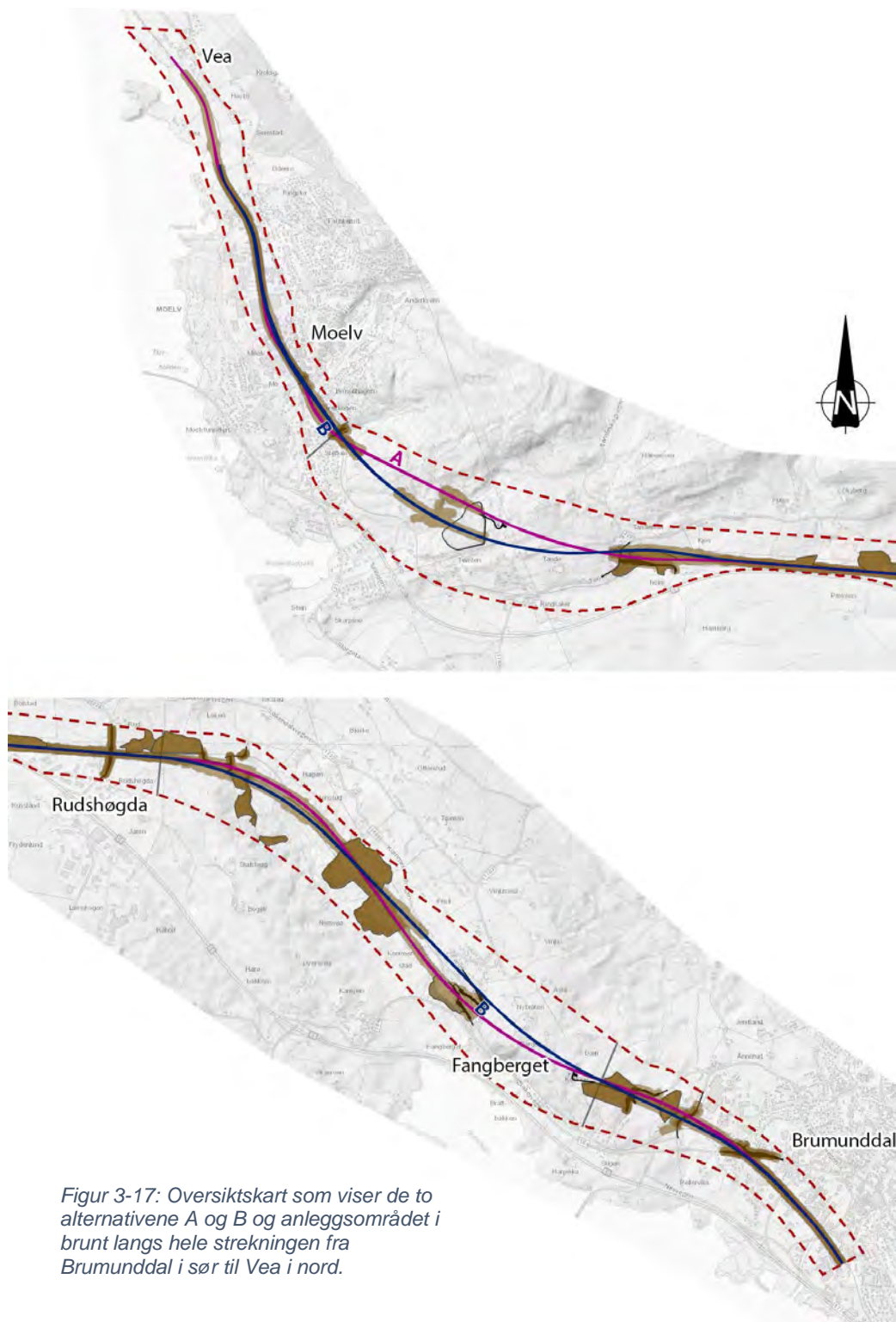
I tillegg finnes det muligheter ved Rudshøgda pukkverk, som er et pukkverk som etter hvert vil bli avviklet fordi forekomsten er brukt opp.



Figur 3-16: Ortofoto med markering av Tømten fjelltak og Rudshøgda pukkverk med oransje.

3.4.3 Anleggsbelte

I tiltaket som utredes legges det til grunn et anleggsbelte på 30 meter til hver side av tiltaket. Deponiene er også inkludert. Det forutsettes i dette tiltaket at det ikke er nødvendig å rive bygninger som ligger innenfor anleggsbeltet.



Figur 3-17: Oversiktskart som viser de to alternativene A og B og anleggsområdet i brunt langs hele strekningen fra Brumunddal i sør til Veia i nord.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 36 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

4 METODE

Metoden for konsekvensutredning av ikke-prissatte temaer er beskrevet i kapittel 6 i Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (2021). Etter metodikken skal konsekvenser bare telles en gang. Grensesnittet mellom de ulike tema går fram av kapittel 6.1.1 i V712.

Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører. En forkortet versjon av de viktigste trinnene i metoden er gjengitt under. For den komplette metoden henvises det til håndbok V712.

Denne fagutredningen gjøres etter V712, men sammenstillingen følger egen metode beskrevet i sammenstillingsrapporten.

Konsekvensutredningen ønske å sette helheten i fokus, fremfor å summere en sammenstilling med kvantitativ konsekvensgradering av mange mindre enkeltområder. Konsekvensene synliggjøres, selv om det ikke skjer som en kvantitativ sammenstilling iht. V712, men som en kvalitativ sammenstilling av de ikke-prissatte konsekvensene.

Det er kun sammenstillingen av konsekvensene som går bort fra metodikken til V712. Dette er for å unngå problemstillinger knyttet til aggregering og sammenligning av konsekvensgrader for de ulike fagtemaene. Sammenstillingen tar for seg hvert enkelt fag separat, og vil på en oversiktlig og lettfattelig måte presentere de viktigste verdiene og problemstillingene.

4.1 Definisjon av fagtema

Under fagtemaet Friluftsliv/ by- og bygdeliv vurderes folks bruk og opplevelse av et gitt landskap, med fokus på opphold og fysisk aktivitet, inkludert barn og unges interesser (Vegdirektoratet 2018 og Miljødirektoratet 2013). Under er nærmere forklaring på definisjon av fagtemaet og begreper som brukes i rapporten.

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse, dvs. turer i større grøntområder og i skog og mark.

Følgende verdier defineres under *friluftsliv*:

- Større områder for turer i skog, mark, på fjell eller på/ved vann
- Marka/bymarka
- Sjø og vassdrag
- Statlig sikra friluftsområder
- Blå/grønne korridorer som del av områder for friluftsliv
- Ferdselsforbindelser som del av områder for friluftsliv
- Utfartsområder/startpunkter for lengre turer
- Sykkeleruter (lengre ruter)
- Leder (Pilegrimsleden)

By- og bygdeliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. By- og bygdeliv omfatter menneskenes daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 37 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

Følgende verdier defineres under *by- og bygdsliv*:

- Nærturterreng i eller i umiddelbar nærhet til boliger
- Urbane uteområder (inkl. torg, plasser, gater)
- Leke- og rekreasjonsområder
- Idrettsanlegg
- Skole-/barnehageområder
- Institusjonsområder som er i allmenn bruk
- Grendemiljø
- Strandsone i byen
- Jordbruks-/kulturlandskapet i byen eller byens randsone
- Blå/grønne korridorer i byen
- Ferdselsforbindelser/ fotgjengerstrømmer i byen eller byens randsone
- Ferdsel på sykkel i byen og i nærmiljøet for rekreasjon
- Private områder med allmenn bruk

Følgende er presisering av fagtemaet (Vegdirektoratet 2018)

- Temaet omfatter kun uteområder som er allment tilgjengelig i hele eller deler av døgnet.
- Det er sterkt fokus på rekreasjon og friluftsliv.
- Sykkel inngår i fagtemaet, men da som tur- og rekreasjonssykling.
- Områder som er i kommersiell drift, og som ikke er allment tilgjengelig, inngår ikke.
- Enkeltvise private områder og eiendommer inngår ikke.
- Støy vurderes, men kun som endring i eksisterende lydbilde.
- Innløsning av bygg inngår kun der dette påvirker kvaliteten i nærmiljø og bomiljø.
- Fagtemaet omfatter ikke virkning transport og trafikk vil kunne gi på byutvikling og utvikling.

Følgende begreper benyttes ofte i beskrivelser av temaet: *nærturterreng*, *rekreasjonsområder*, *nærmiljøanlegg* og *felles utearealer tilknyttet bomiljøer*. Nærmere forklaring av begrepene:

Begrepet *nærturterreng* er definert som vegetasjonskledde områder i tettsteder eller som grenser til tettsteder. Flere mindre områder som er forbundet med grøntkorridorer eller lite trafikkerte veger i grønne omgivelser, parker, strandsoner, markaområder og enkelte typer idrettsanlegg, inkluderes i betegnelsen. Nærturterreng bør være tilgjengelig innenfor 500 meter (gangavstand) fra bosted/bostedsområder, skoler og barnehager (Miljødirektoratet 2013).

Med begrepet *rekreasjonsområder* menes offentlige tilgjengelige områder for felles opphold, rekreasjon og lek. I rekreasjonsområdet er det helst tilrettelagt for allsidige aktiviteter i varierte omgivelser. Parker, turveger og de fleste idrettsanlegg er inkludert.

Nærmiljøanlegg omhandler områder som lekeplasser, ballplasser, hundremetersskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker og lignende. Bolignære leke- og rekreasjonsområder er viktige nærmiljøanlegg. Slike områder er spesielt viktige for barn, eldre og andre grupper med liten aksjonsradius fra bosted. Områdene kan utgjøre deler av skolers uterom eller andre offentlig tilgjengelige anlegg. (Miljødirektoratet 2013).

Felles utearealer tilknyttet bomiljøer brukes i denne sammenhengen for å beskrive verdier som ligger i eller i nærheten av grender eller boligfelt, som gater, møteplasser eller

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 38 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

grøntarealer, og som tilfører en verdi for beboere og brukere i området. Vurderingen har ikke sammenheng med økonomisk verdi av boligene eller private areal.

4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712

Konsekvensutredning for ikke-prissatte tema gjennomføres etter en tre-trinnsmetode. Trinn 1 og trinn 2 skal gjøres for alle fagtemaene. Trinn 3 er en samlet konsekvensvurdering av alle ikke-prissatte fagtema, og inngår ikke i denne temarapporten, men i samlingsrapport for konsekvensutredningen.

4.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

På grunnlag av innsamlet kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig funksjon, karakter og/eller verdi, og som derfor skiller seg fra tilgrensende areal.

Konsekvensutredningen benytter registreringskategorier, verdisseting, påvirkning og konsekvens angitt i Håndbok V712. 0-alternativet er i denne konsekvensutredningen en framskriving av dagens situasjon, se kapittel 3.2. Videre gis det forslag til skadereduserende tiltak, og potensialet for å gjøre funn av nye, til nå ukjente verdier vurderes.

Tabell 4-1: Registreringskategorier for fagtemaet etter Håndbok V712.

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdelsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønkorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagsturområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Vær oppmerksom på at inndelingene av delområder er tilpasset dette prosjektet. I andre sammenhenger vil det kunne deles inn på andre måter.

1. Verdivurdering

Vurdering av hvor verdifullt et delområde er, det vil si hvor stor betydning delområdet har i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv, med særlig vekt på nasjonale verdier. Verdier for fagtemaet deles inn i fem kategorier – ubetydelig verdi, noe verdi, middels verdi, stor verdi og svært stor verdi – og settes med etter kriteriene i Håndbok V712. Verdivurdering skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta» i figur 4-1.



Figur 4-1 Skala for vurdering av verdi. Linjalen er glidende, pilen flyttes bortover for å nysere verdivurderingen.

For fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv gjøres en helhetlig vurdering av områdets egenskaper basert på kategoriene bruksfrekvens, betydning og kvalitet. Verdien leses ut fra tabell 4-3 med følgende kriterier:

- **Bruksfrekvens** er et uttrykk for hvor mye og hvor ofte et område blir brukt.
- **Betydning** handler om viktigheten som et område har for en gruppe eller et lokalsamfunn.
- **Kvalitet** handler om attraktivitet og opplevelsesverdier.

Tabell 4-2: Verdikriterier for fagtemaet etter Håndbok V712.

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivområder i Naturbase ⁴⁷		← C →	← B →	← A →	

A = Svært viktige friluftsområder, B = Viktige friluftsområder, C = Registrerte friluftsområder

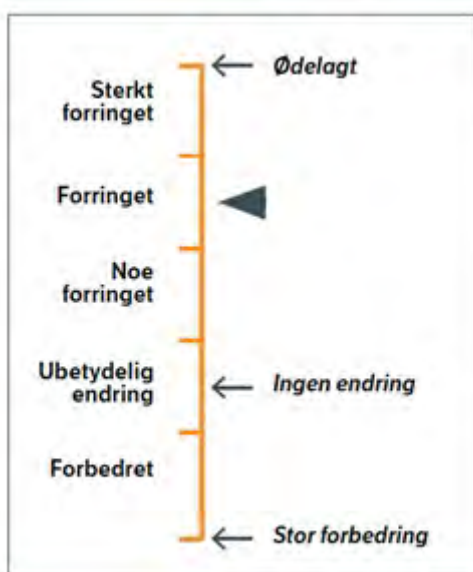
2. Vurdering av tiltakets påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som det aktuelle tiltaket vil medføre på et delområde. Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden, inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer.

Vurderingene av påvirkning gjøres av den ferdig etablerte situasjonen i forhold til 0-alternativet. Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet via ingen endring til forbedret.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdelig	Side: 40 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

For fagtemaet vurderes det at friluftslivsområder og områder med by- og bygdelig har ulik sårbarhet for påvirkning. Dette er relevant når det avveies grad av påvirkning. Det anses at større friluftsområder er mindre sårbare for påvirkning enn verdier for by- og bygdelig. For eksempel vil større turområder og ferdselsforbindelser knyttet til friluftsinnteresser være enklere å tilpasse tiltaket med omlegging eller flytting, mens for by- og bygdelig, med for eksempel en skole, idrettsanlegg eller park, vil være mindre fleksible for flytting eller tilpasning og slik vurderes som mer sårbare for påvirkning.



Figur 4-2: Skala for vurdering av påvirkning. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen.

For fagtemaet friluftsliv/ by- og bygdelig vurderes tiltakets påvirkning ut fra endring av følgende kvaliteter, etter håndbok V712:

Opplevelseskvalitet

Attraktive uteområder som er en viktig del av trivselen og livskvaliteten. Grønne områder og korridorer gir mulighet for rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevelser. Natur og kulturverdier er med på å skape stedsidentitet og er viktige for den lokale identiteten.

Areal / Omfang

Et tiltak kan medføre at et område blir redusert i omfang eller ødelagt som følge av arealbeslag. Omvendt kan nye friluftslivsområder bli opparbeidet ved bruk av deponimasser. Utreder må vurdere om tiltaket vil påvirke omfanget av området og hvilken betydning dette har for området.

Tilgjengelighet / Barriere

Tilgjengelighet handler om hvor lett eller vanskelig det er å komme seg til et område. Med barrierer menes hindringer som påvirker tilgangen til områder. Et tiltak kan medføre nye barrierer eller medføre økt tilgjengelighet til et område.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 41 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

Bruken av området / ferdselsforbindelse

Et tiltak kan medføre at området eller forbindelseslinje ikke lenger kan brukes på samme måte som før. Omvendt kan et tiltak medføre økt bruk, for eksempel ved at det anlegges en gang/sykkelveg.

Lydbilde

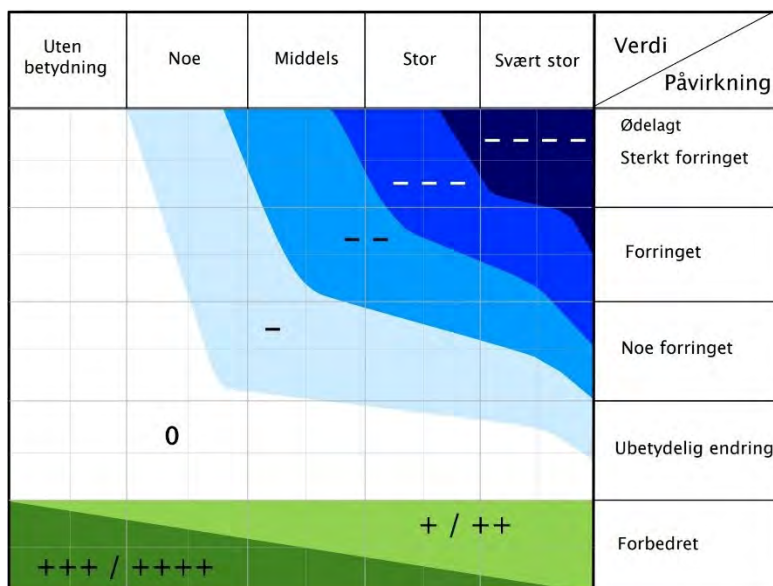
Utredningen klargjør på overordna nivå i hvilken grad eksisterende lydbilde påvirkes av støy fra tiltaket. For prosjektet er det tatt utgangspunkt i fagrapport støy og vibrasjoner (ICD-10-A-23005) for vurdering av om lydbildet blir endret eller uendret.

Tabell 4-3: Veiledning for vurdering av påvirkning for fagtemaet etter Håndbok V712.

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselsforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

3. Vurdering av tiltakets konsekvens

Tiltakets konsekvens for fagtemaet framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta» (tabell 4-5). Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre forbedring eller forringelse av et delområde.



Figur 4-3: «Konsekvensviften». Skalaene for verdi og påvirkning utgjør henholdsvis x-akse og y-akse i figuren. Kilde: Håndbok V712.

Vurdering av påvirkning og konsekvens relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer.

Tabell 4-4: Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder. Kilde: Håndbok V712.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den alvorligste miljøskaden et delområde kan få. Gjelder bare for delområde med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/minimal (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Skal i hovedsak brukes der delområde med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 43 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ. Skala og kriterier framgår av tabell 4-5. Utreder begrunner vurderingene i en kort og konsis tekst. Beslutningsrelevant usikkerhet beskrives også. Forslag til skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring skal beskrives, jf. V712 kapittel 6.1.4.

Tabell 4-5: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Kilde: Håndbok V712.

Skala Trinn 2: Kriterium for fastsetting av konsekvens for hvert alternativ	
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (----). Brukes unntaksvis.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (----), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (---)
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (---).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (--) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnete
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnete
Liten konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 44 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

5 KUNNSKAPSGRUNNLAG

5.1 Kunnskapsinnhenting

Kunnskapsgrunnlaget for fagtemaet er hentet fra offentlige planer; kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner, med tilliggende temanotat og temakart. Det er også brukt en del andre tilgjengelige nettsider. En oversikt over brukte kilder er lagt ved til slutt i rapporten i kapittel 10. Det har vært direkte kontakt med Ringsaker kommune for innhenting av lokalkunnskap og det er gjort egne befaringer.

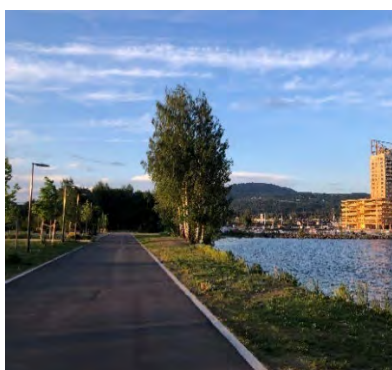
5.2 Beskrivelse av området – friluftsliv/ by- og bygdeliv

Utredningsområdet ligger i Ringsaker kommune og har en utstrekning på ca. 15 km i lengde, med byene Brumunddal i sør og Moelv i nord. Ringsaker kommune har et totalt innbyggertall på 34 897 (2021). Hovedvekten av befolkningen bor i Brumunddal og Moelv med henholdsvis 11 019 og 4465 innbyggere (2021). Begge bysentra har god tilknytning til rekreasjons- og turområder med Mjøsa i vest og bymarka i øst. Byene har blågrønn struktur gjennom sentrum langs elvene Brumunda og Moelva, og begge sentrum har en rekke nærmiljøanlegg som idrettsanlegg, skoler, barnehager og parker.

Omtrent midt mellom Brumunddal og Moelv ligger Rudshøgda. Her går Pilegrimsleden som viktig ferdselsforbindelse gjennom, og Prøysenland som rekreasjons- og nærmiljøanlegg har beliggenhet her.

Det er flere leder og turstier i utredningsområdet. Både Pilegrimsleden og by-i-mellom (sti- og turvegsystem) er skiltede ruter mellom Brumunddal og Moelv. Pilegrimsleden går gjennom sentrum av Brumunddal og følger Prestvegen på strekningen forbi Rudshøgda. Gjennom Moelv følger Pilegrimsleden grøntområder langs Mjøsa. By-i-mellom følger stier gjennom marka nord-øst og ligger utenfor utredningskorridoren. Mjøstråkk er en rute som følger ulike veger og er tiltenkt syklende. Mjøsleden er skiltet tursti langs Mjøsa i Moelv. Ellers er flere av de lokale kjørevegene og skogsvegene viktige som lokale ferdselsforbindelser for gående og syklende.

Jakt i Ringsaker foregår i all hovedsak på Hedmarksvidda og utenfor planområdet. Det viktigste fiskeområdet innenfor planområdet er Mjøsa, og i tillegg er både Brumunda og Moelva er populære fiskeelver.



Figur 5-1: Mjøsparken ved Brumunddal (foto: Rambøll Sweco)



Figur 5-2: Rudshøgda (foto: Rambøll Sweco)



Figur 5-3: Garveriparken, Moelv sentrum (foto: Rambøll Sweco)

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 45 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

Registrerte viktige friluftslivs-/by- og bygdelivsområder innenfor utredningskorridor og influensområdet:

- Friluftsområder og nærturterreng:
Byhagan, Flisaker-Ottersrudsskogen, Fangberget, Fossmarka, Fjølstadmarka, Mjøsa, Moskogen, Smestadskogen, Helgeberget, Botsenden, Prestvegen og Tokstadfurua, Skarpsno, Brumunda, Moelva.
- Skoler og barnehager i Brumunddal:
Brumunddal ungdomsskole, Ringsaker videregående skole, Fagerlund skole, Butterkvern barnehage, Tunet barnehage, Bjørkebo barnehage, Vesleparken barnehage.
- Idrettsparker, lekeplasser, rekreasjonsområder og nærmiljøanlegg, Brumunddal:
Veldrevegen balløkke, Fagerlundhallen, Brumunddalshallen flerbrukshall, Fagerlund kulturskole, Sveum idrettspark, Brumunddal småbåthavn, Furnesfjorden kajakkklubb, Broparken lekeplass, City park, Elvepromenaden lekeplass og turveg, Brumunddal torg, Husebyparken, Biblioteket bocciabane, Nerkevnerstranda med volleyballbane og håndballbaner, Hvervenstranda, Mjøsparken, Pellervikodden badeplass, Strandbakkstranda badeplass, Fangberget badeplass, Fiskeplass Tokstadbekken ved utløp til Mjøsa.
- Institusjoner i Brumunddal:
Brumunddal kirke og Brumunddal sykehjem
- Prøysenland, Rudshøgda.
- Skoler og barnehager i Moelv:
Moelv ungdomsskole, Moelv barneskole, Fossen barneskole, Kremmerhuset barnehage, Moelv barnehage, Fossen barnehage.
- Idrettsparker, lekeplasser, rekreasjonsområder og nærmiljøanlegg i Moelv:
Moelv idrettspark, Garveriparken, Parken, Moelv brygge (Skibladnerbrygga), Korgerstuguvika vannskiklubb, Hagavika småbåthavn, Moelv golfbane. Badeplasser: Evjuvika, Sanda, Møkkvika, Smestadvika og Boligvika.
- Institusjoner i Moelv:
Moelv bo- og aktivitetssenter og Moelv sykehjem

Kart med registrerte verdier vises for hver delstrekning i starten av kapitlene 6.1, 6.2, 6.3 og 6.4.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 46 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

5.3 Influensområde

Influensområdet er det samlede området der tiltaket kan medføre konsekvenser.

Influensområdet vil variere fra tema til tema.

For fagtemaet friluftsliv/ by- og bygdeliv er dette vurdert til å gjelde i en radius på ca. 1 000 meter fra plangrensen. Bakgrunn for grensen er at dette er definert som aksjonsradius til en gjennomsnittlig ungdom, som anses å være den aldersgruppen med størst bevegelsesradius.

Dokumentasjon viser at for at friluftsområder skal brukes aktivt, må områdene finnes innenfor en avstand på 50-1 000 meter fra der folk bor. Aksjonsradius avhenger av aldersgruppe. For eksempel har småbarn en grense på 50 meter, eldre 300 meter, voksne i følge med barn 400 meter og ungdom 1 000 meter. Dersom avstanden øker utover dette, synker bruken av områdene (T-1535, Regjeringen, 2014-2020).

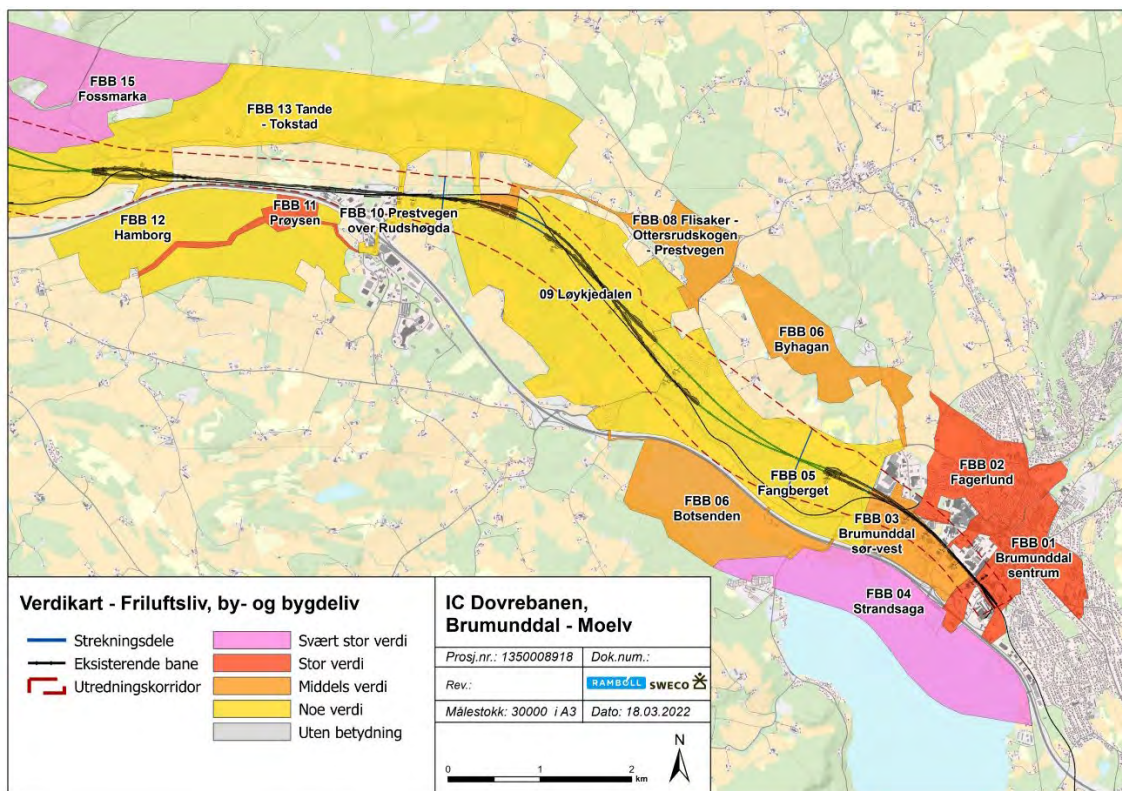
BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 47 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	--

6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER

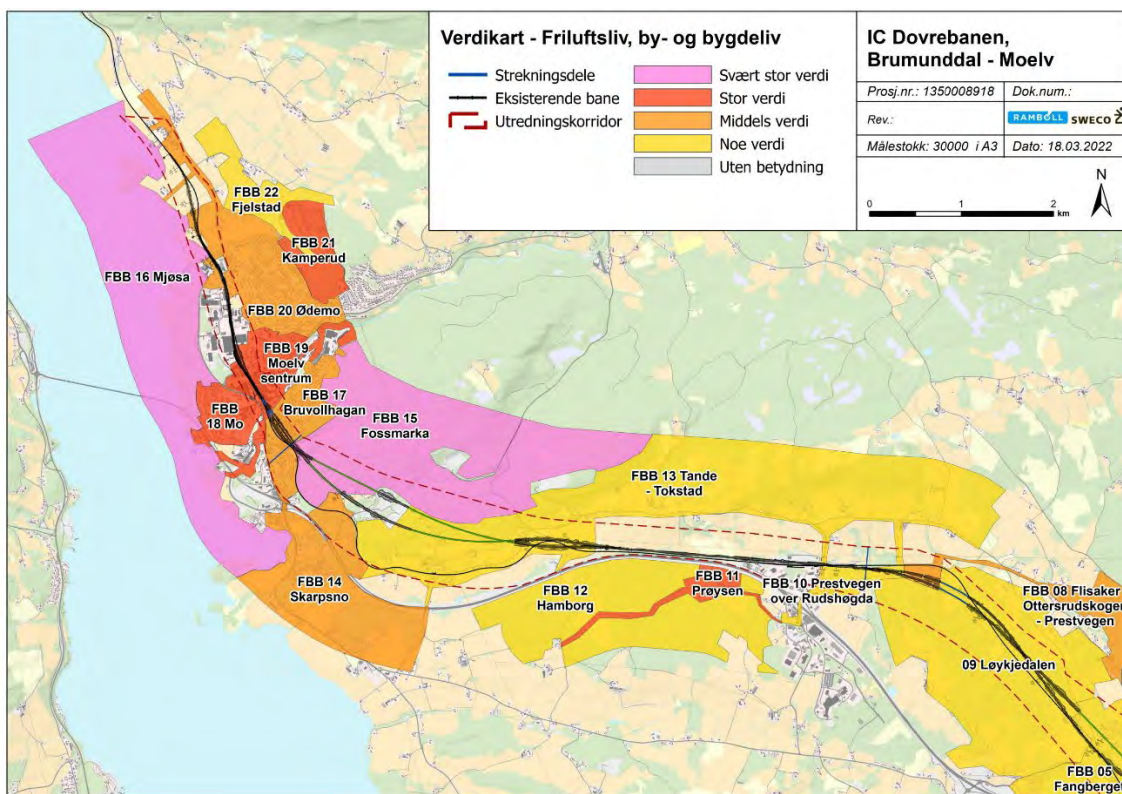
Plan- og influensområdet til Intercity Brumunddal – Moelv er delt inn i 22 verdiområder for fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv. Tabell 6-1 viser oversikt over delområder og verdiene for fagtemaet. Under følger beskrivelse og vurdering av hver av de enkelte delområdene som er definert i rapporten.

Tabell 6-1: Oversikt over fagtema og deres verdier.

Delområder	Verdi
FBB 01 Brumunddal sentrum	Stor
FBB 02 Fagerlund	Stor
FBB 03 Brumunddal sør-vest	Middels
FBB 04 Strandsaga	Svært stor
FBB 05 Fangberget	Noe
FBB 06 Botsenden	Middels
FBB 07 Byhagan	Middels
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels
FBB 09 Løykjedalen	Noe
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe
FBB 11 Prøysen	Stor
FBB 12 Hamborg	Noe
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe
FBB 14 Skarpsno	Middels
FBB 15 Fossmarka	Svært stor
FBB 16 Mjøsa	Svært stor
FBB 17 Bruvollhagan	Middels
FBB 18 Mo	Stor
FBB 19 Moelv sentrum	Stor
FBB 20 Ødemo	Middels
FBB 21 Kamperud	Stor
FBB 22 Fjelstad	Noe



Figur 6-1: Utsnitt som viser delområder med verdisetting. Viser strekningen mellom Brumunddal og Rudshøgda.

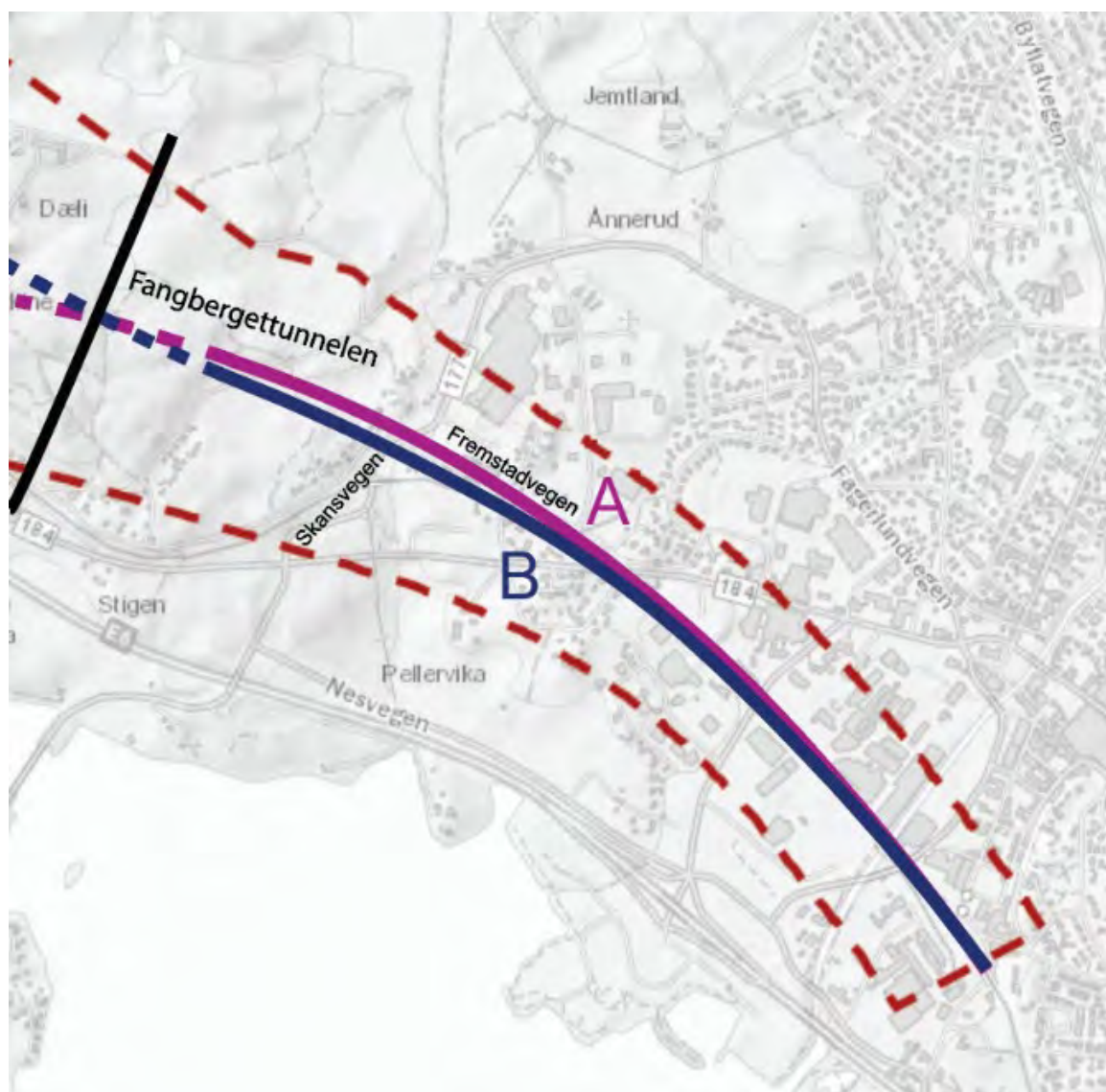


Figur 6-2: Utsnitt som viser delområder med verdisetting. Viser strekningen mellom Rudshøgda og Moelv.

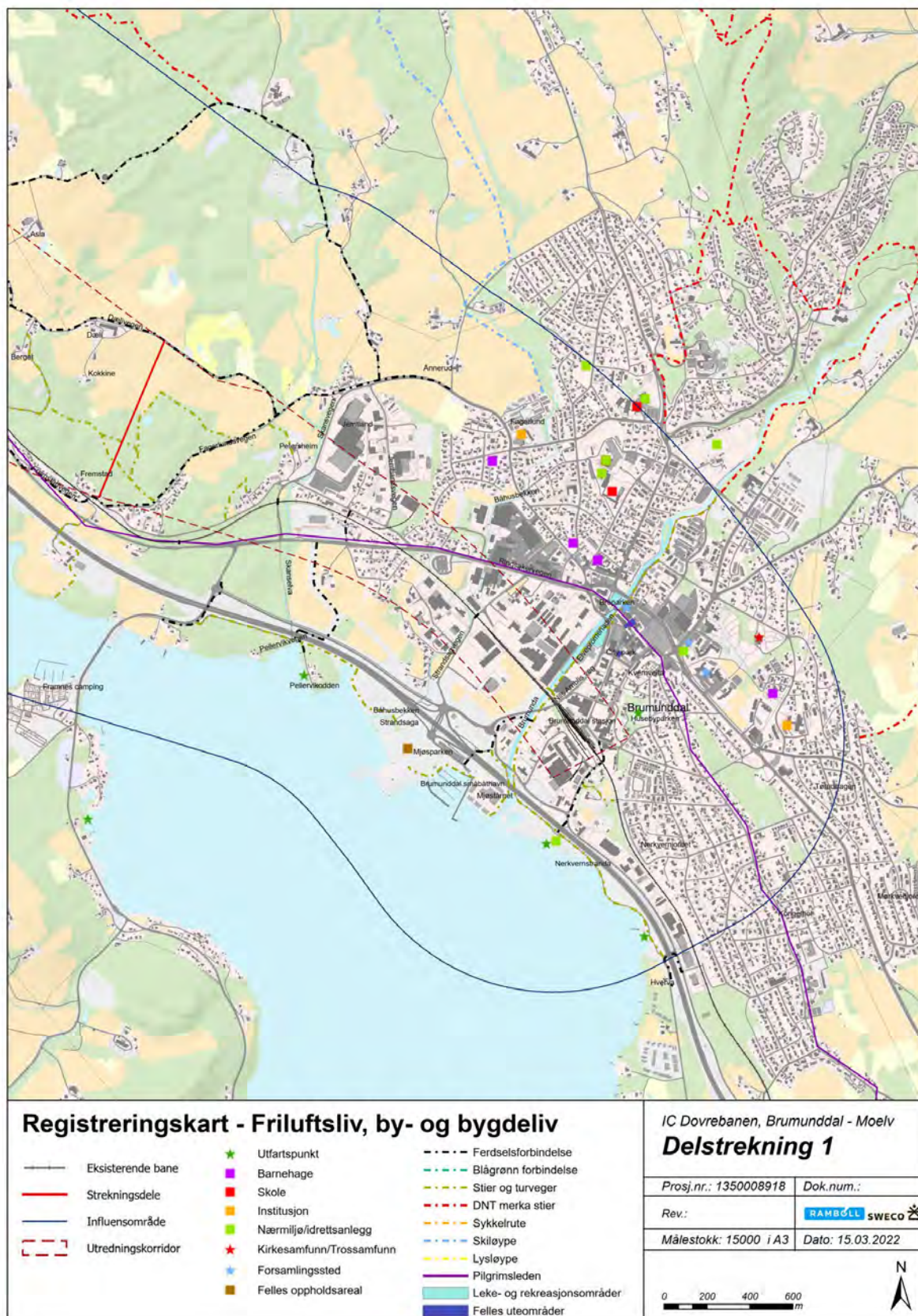
6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Innenfor delstrekning 1 omtales fem delområder:

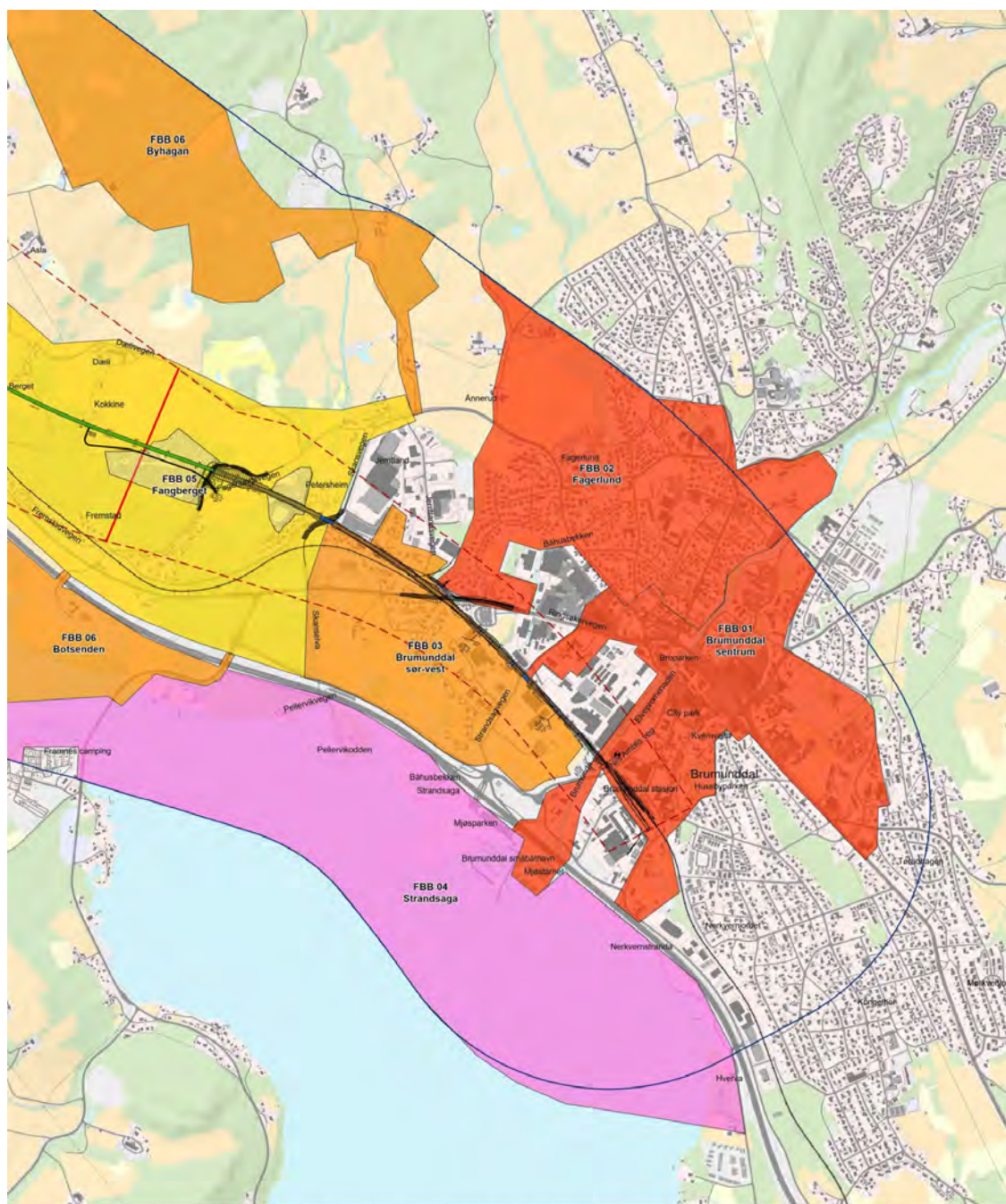
- FBB 01 Brumunddal sentrum
- FBB 02 Fagerlund
- FBB 03 Brumunddal sør-vest
- FBB 04 Strandsaga
- FBB 05 Fangberget
- FBB 07 Byhagan



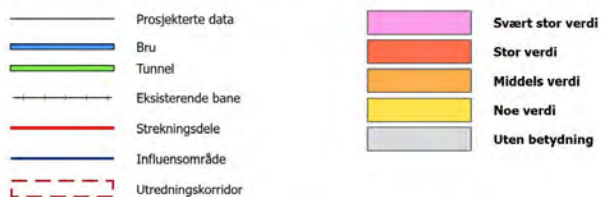
Figur 6-3: Delstrekning 1. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



Figur 6-4: Registrerte verdier for friluftsliv/ by- og bygdeliv i influensområdet for delstrekning 1.

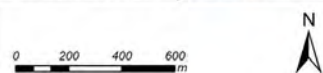


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

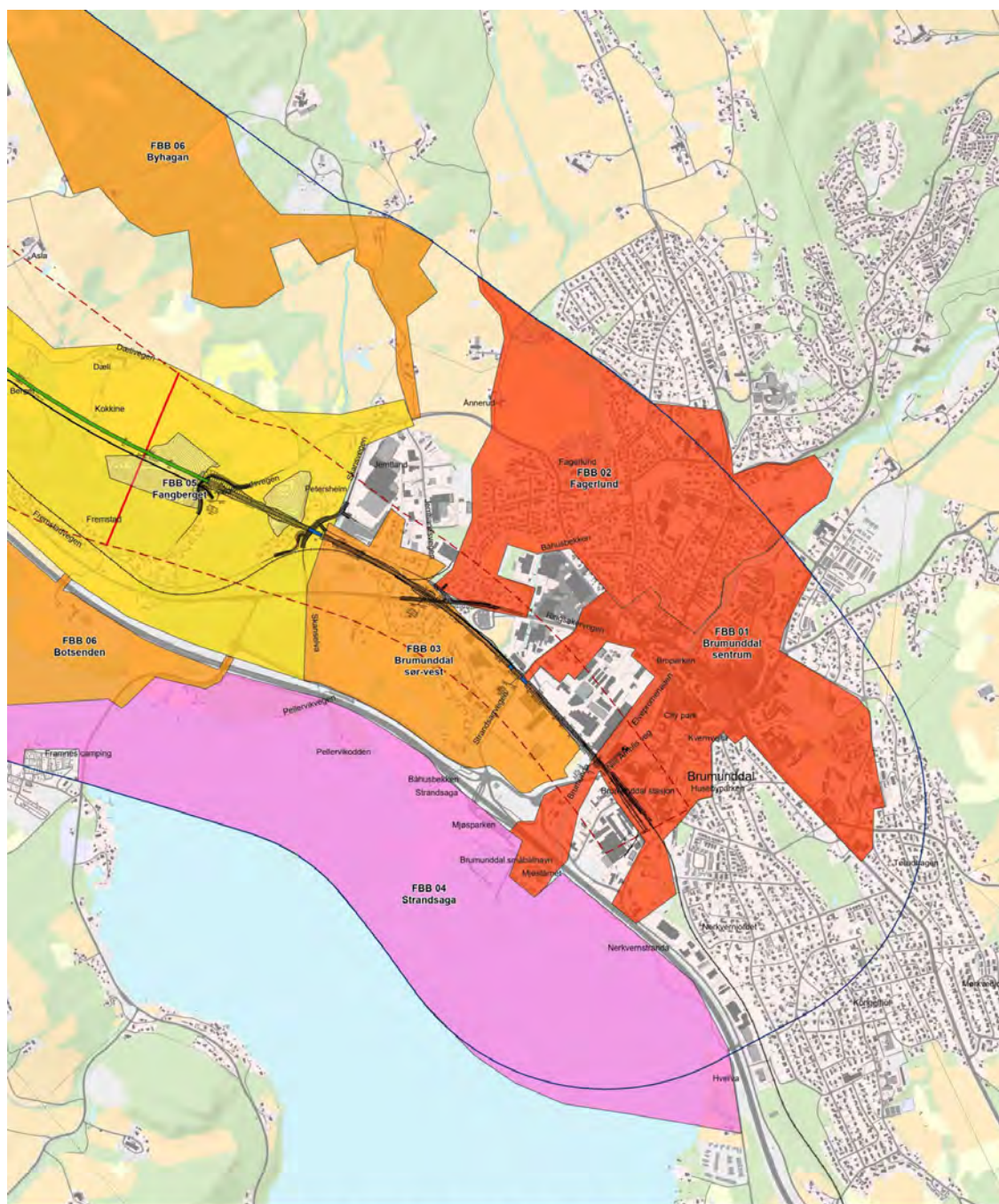


IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

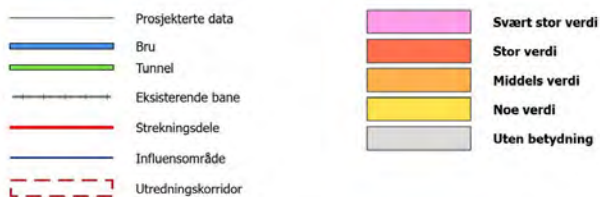
Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 1A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-5: Verdiområder for delstrekning 1 – alternativ A.

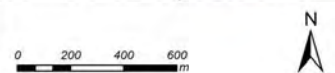


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-6: Verdiområder for delstrekning 1 – alternativ B.

6.1.1 FBB 01 Brumunddal sentrum

Urbane uteområder, leke- og rekreasjonsområder og blå/ grønne korridorer

Delområdet består av sentrumskjernen i Brumunddal. Sentrum med handel og boliger er samlet nord for jernbanestasjonen og øst for elva Brumunda. Brumunda renner gjennom Brumunddal sentrum.

Det har i løpet av de siste tiårene skjedd en større utvikling av Brumunddal sentrum, med etablering av flere nye leilighetsbygg og boliger, samt opparbeiding av offentlige rom med gode tilbud for lek, aktiviteter og opphold for innbyggere i ulike aldersgrupper. Aktivitets- og oppholdsplasser i sentrum er Husebyparken, Kvernveita, Broparken og Elvepromenaden. Andre populære møteplasser i sentrum er biblioteket med bocciabane utenfor, og Newtonrommet i Gudahlsgården som har sentral beliggenhet i sentrum og som er en spesielt attraktiv møteplass for barn og unge. Institusjoner med beliggenhet i sentrum er Butterkvern eldresenter og omsorgsboliger, Brumunddal Bo- og aktivitetssenter, og Brumunddal kirke og kirkegård. I sentrum er også barnehagene Tunet og Butterkvern.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Elvepromenaden, langs Brumunda, med kulvertkryssing under jernbanesporet.
- Pilegrimsleden, som er en historisk ferdselsåre gjennom Brumunddal og som følger Furnesvegen gjennom sentrum.
- Strandsagvegen, fv.1774, sykkelveg med fortau, som leder til Mjøsparken.

Elva Brumunda fører storørret/Mjøsørret og er derfor også en god og spennende fiskeelv. Langs elva er det i tillegg et til dels rikt fugleliv, med flere sjeldne arter observert. Dyrelivet og fiskeplassene langs elva gir en opplevelseskvalitet for friluftsliv.



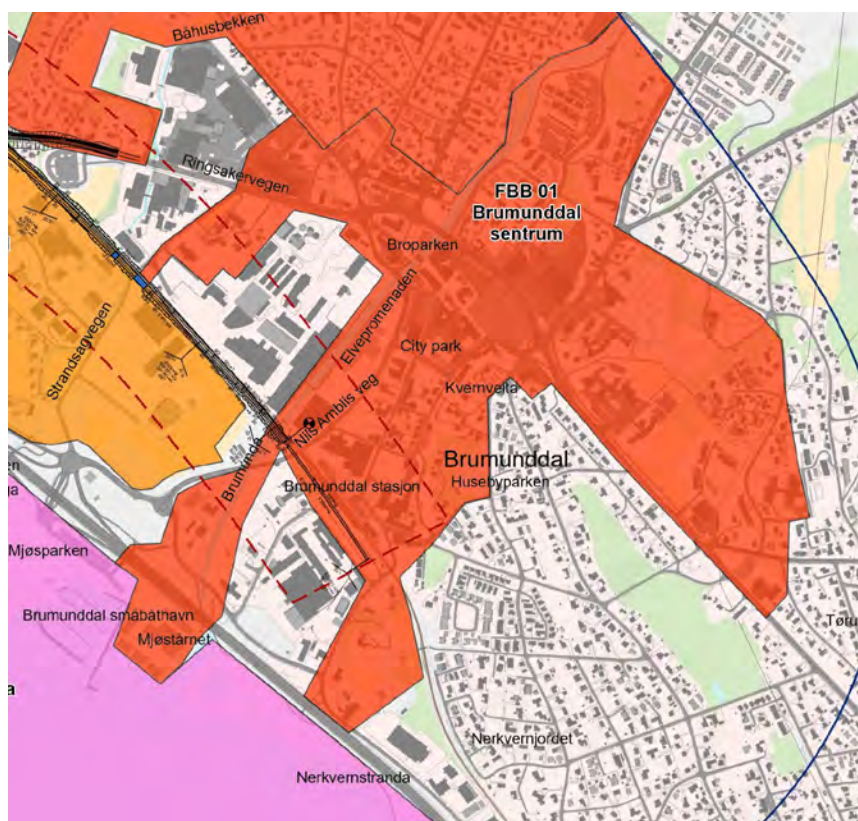
Figur 6-7: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 01 Brumunddal sentrum.



Figur 6-8: City Park I Brumunddal sentrum (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-9: Elvepromenaden med forbindelse under Nils Amblis veg og videre mot jembankulvert (foto: Bane NOR).



Figur 6-10: Kartutsnitt av delområde FBB 01 Brumunddal sentrum og alternativ A.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 55 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

Tabell 6-2: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Brumunddal sentrum.

Verdivurdering: Delområde FBB 01 Brumunddal sentrum							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
			▲				
Verdi vurderes til stor for delområdet.							
Begrunnelse: Verdi for delområde er byrom tilrettelagt for lek, aktiviteter og opphold. Samlet sett anses delområdet å være av <i>regional/ nasjonal betydning</i> med kvaliteter som er <i>svært attraktive/ særlig gode</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av mange</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet opprettholdes ved at forbindelser og krysningspunkt beholdes eller erstattes. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.1.2 FBB 02 Fagerlund

Leke og rekreasjonsområder, urbane uteområder, blå/grønne korridorer

Området har beliggenhet nord for Brumunddal sentrum og omfatter boligbebyggelse, flere skoler, barnehager og nærmiljøanlegg.

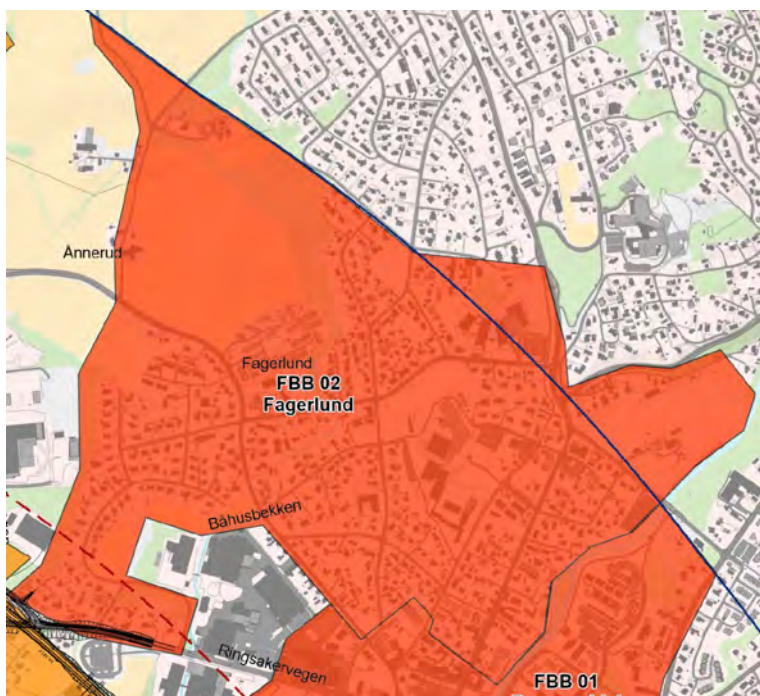
Skolene i delområdet er: Fagerlund barneskole, Ringsaker videregående og Brumunddal ungdomsskole. Barnehager i området er: Vesleparken, Bakkehaugen og Bjørkebo. Sveum idrettspark nordøst i delområdet har tre fotballbaner, ballbinge og fire tennisbaner. Viktige nærturområder er Hundremeterskogen med grøntkorridor langs Båhusbekken og nær beliggenhet til Fagerlund skole.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Pilegrimsleden følger Fagerlundvegen gjennom delområdet.
- Langs Ringsakervegen. Kryssingen er tilrettelagt med fortau på begge sider av brua.



Figur 6-11: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 02 Fagerlund.



Figur 6-12: Kartutsnitt av delområde FBB 02 Fagerlund og alternativ A.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv		Side: 57 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
			Rev.: 03A
			Dato 26.04.2022

Tabell 6-3: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Fagerlund.

Verdivurdering: Delområde FBB 02 Fagerlund							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
			▲				
Verdi vurderes til stor for delområdet.							
Begrunnelse: Delområdet har stor verdi, spesielt for barn og unge med nærmiljøanlegg, skoler, barnehager og kulturskole. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal/ regional betydning</i> med kvaliteter som er <i>svært attraktive/ har særlig gode kvaliteter</i> . Bruksfrekvens vurderes til at det <i>brukes av mange</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Det blir ingen nye barrierer for tilgjengelighet mellom delområdet og sentrum eller videre til Strandsaga/ Mjøsa. Krysningpunkt langs Ringsakervegen vil erstattes med bru, med samme plassering som i dag. Kulvert langs Strandsagvegen består eller erstattes. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.1.3 FBB 03 Brumunddal sør-vest

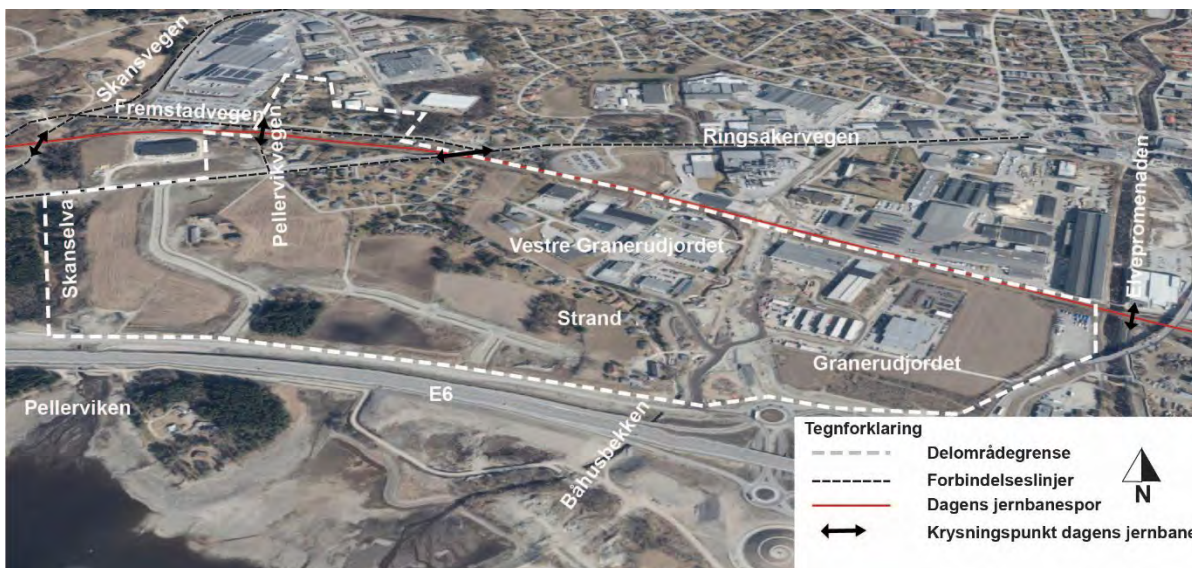
Blå/grønne korridorer, urbane uteområder

Delområdet har beliggenhet vest for Brumunddal sentrum, mellom E6 og jernbanesporet.

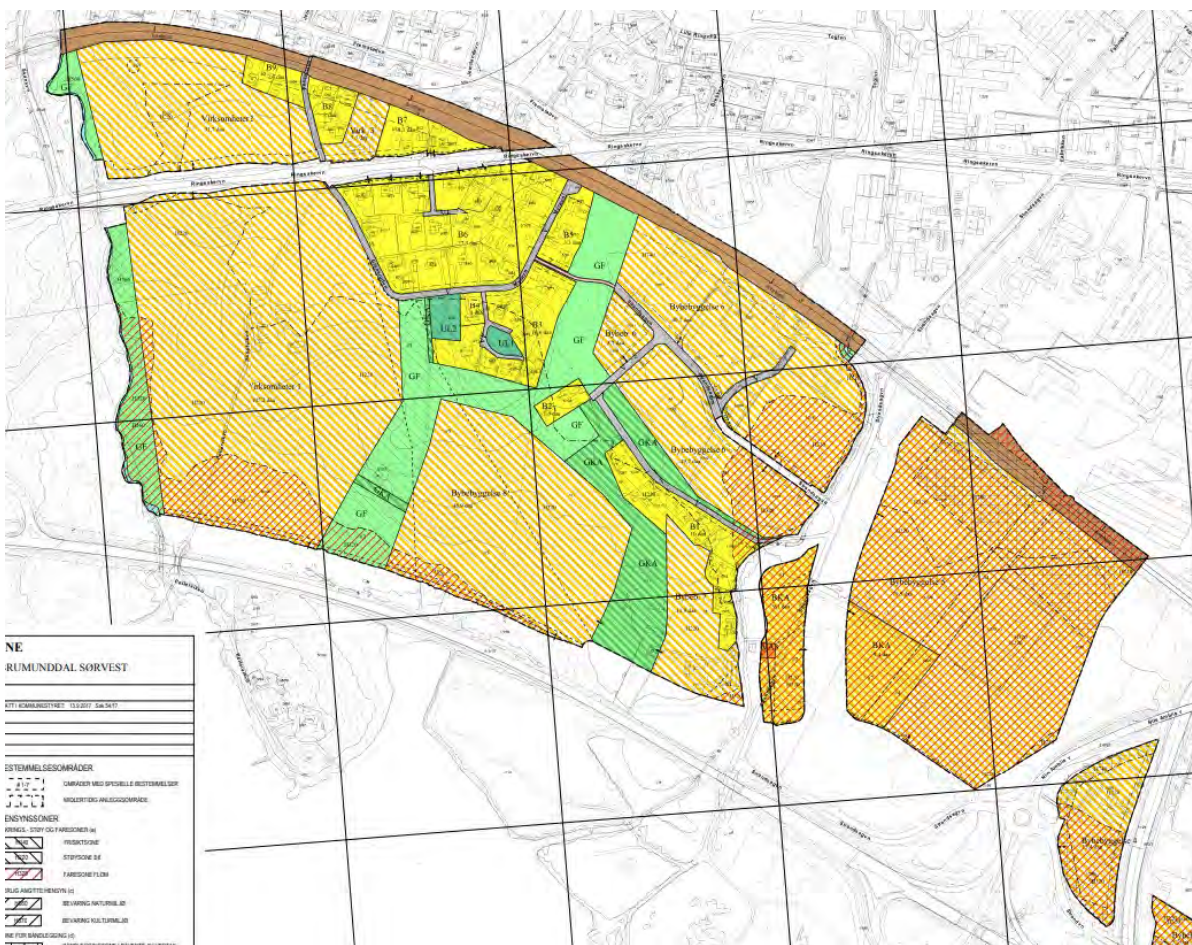
Innenfor delområdet er det i dag spredt boligbebyggelse, noe næringsareal og en del dyrka mark. Området er satt av til følgende framtidige nye bydeler i reguleringsplan for Brumunddal sør-vest (vedtatt 13.09.17): Pellerviken, Strand, Granerudjordet, Globusområdet, Nederkvern. Reguleringsplanen inngår i 0-alternativet. Ved utbygging av de nye bydelene og omforming av tidligere næringsområder, skal det ifølge reguleringsplanen legges vekt på høy grad av utnytting, urban utforming og gode gang- og sykkelforbindelser, spesielt til sentrum/togstasjonen. Videre skal gode tverrforbindelser i grønne korridorer mellom eksisterende byområder/boligområder og strandområdene langs Mjøsa prioriteres.

Forbindelser og krysningpunkt med betydning for delområdet:

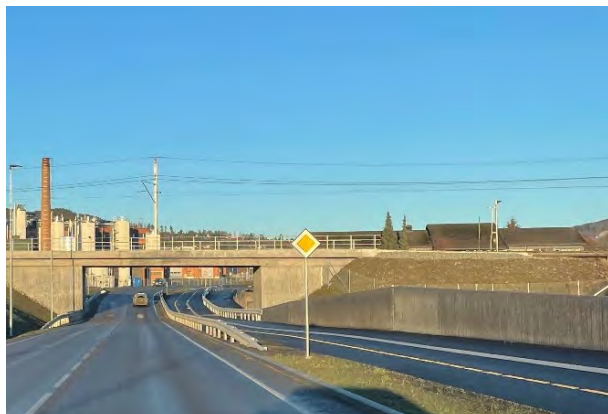
- Strandsagvegen fv. 1774, sykkelveg med fortau.
- Ringsakervegen, fv.184, med fortau langs kjøreveg.
- Pellervikvegen med brukryssing over jernbanesporet. Binder Fremstadvegen i nord med Ringsakervegen i sør. Kryssingen er kun får gående og syklende.
- Skansvegen fv. 1776, kulvert under dagens jernbane. Veggen har ikke gangfelt.



Figur 6-13: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 03 Brumunddal sør-vest.



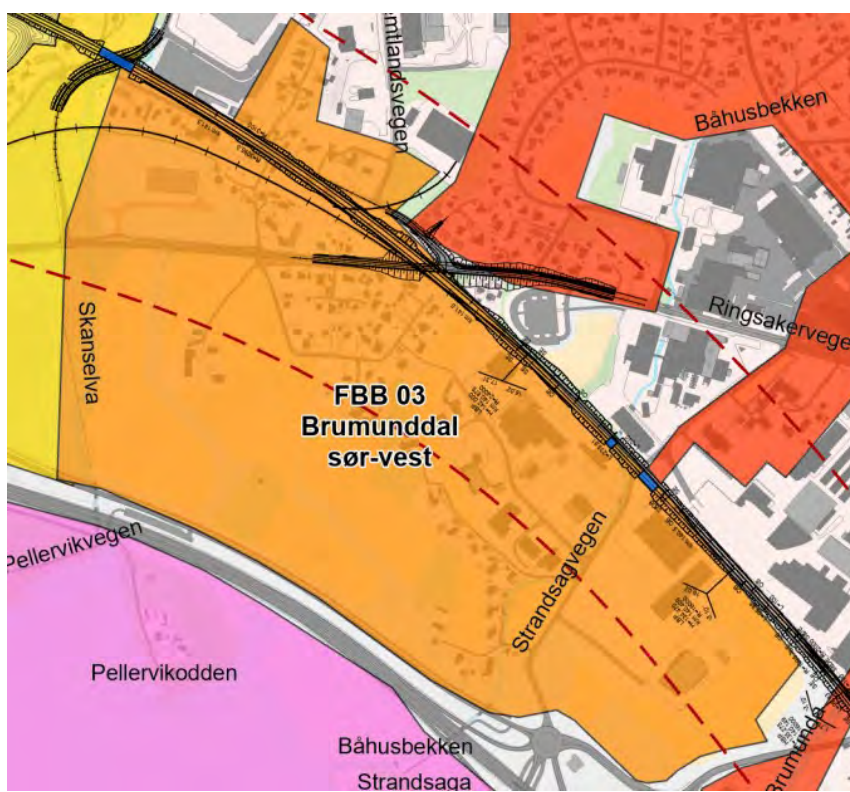
Figur 6-14: Reguleringsplan for Brumunddal sør-vest (vedtatt 13.09.17) som viser de planlagte nye bydelene.



Figur 6-15: Strandsagvegen, sykkelveg med fortau
(foto: Bane NOR).



Figur 6-16: Ringsakervegen med dobbeltsidig
fortau på bru over jernbanen (foto: Bane NOR).



Figur 6-17: Kartutsnitt av delområde FBB 03 Brumunddal sør-vest og alternativ A.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv		Side: 60 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
			Rev.: 03A
			Dato 26.04.2022

Tabell 6-4: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 03 Brumunddal sør-vest

Verdivurdering: Delområde FBB 03 Brumunddal sør-vest							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
		▲					
Verdi vurderes til middels for delområdet.							
Begrunnelse: Verdien i området er nye bydeler med felles utearealer for lek og opphold. Samlet sett anses delområdet å være av <i>lokal betydning</i> med kvaliteter som er <i>attraktive for flere</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av flere</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Brukryssing langs Ringsakervegen erstattes. Dagens gangbru over jernbanen, langs Pellervikvegen, som forsvinner benyttes i hovedsak av beboere i Fremstadvegen, da det ikke er videre gangforbindelse gjennom næringsområdet og vil ha liten påvirkning på tilgjengelighet. Skansvegen får forbedre krysningspunkt for for gående og syklende med at det blir etablert fortau. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.1.4 FBB 04 Strandsaga

Turområder, utfartsområde, nærturterreng og leke- og rekreasjonsområde, strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

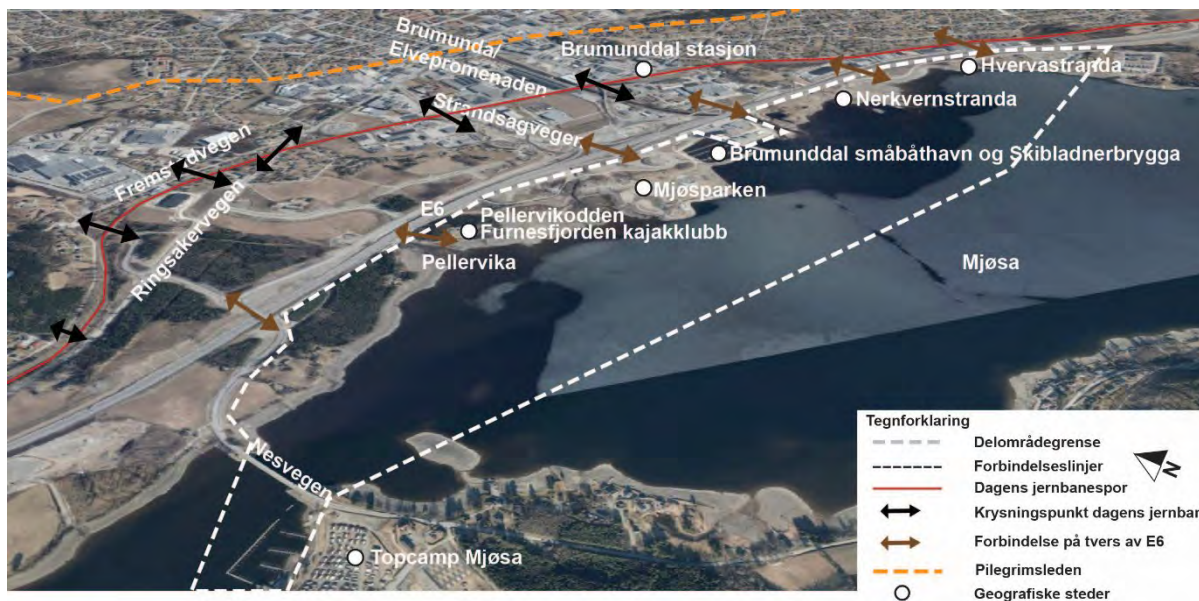
Delområdet omfatter Mjøsa med strandsone vest for E6. Deler av området er statlig sikra friluftsområde.

Mjøsa er attraktiv for sommer- og vinteraktiviteter som roing, padling, fiske, bading, skøyter og pilking. Furnesfjorden kajakklubb holder hus i Pellervika og arrangerer treninger og andre klubbaktiviteter. Det er båtaktiviteter rundt Brumunddal småbåthavn og Skibladnerbrygga. I Mjøsparken er det tilrettelagte badeplasser, leke- og aktivitetsområder, park med gangstier og prydbeplantning. Det er parkering og rasteplass for tilreisende med bil ved Mjøsparken. I Pellervikodden, Nerkvernstranda, Hvervenstranda og ved campingplass Topcamp Mjøsa, er det badeplasser.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Gangkulvert under jernbane og E6 både ved Hverva og Nerkvernstranda
- Tursti langs Brumunda under E6-bru
- Ved småbåthavna, kulvert under E6 med sykkelveg- og fortau
- Kulvert under E6 ved Pellervika

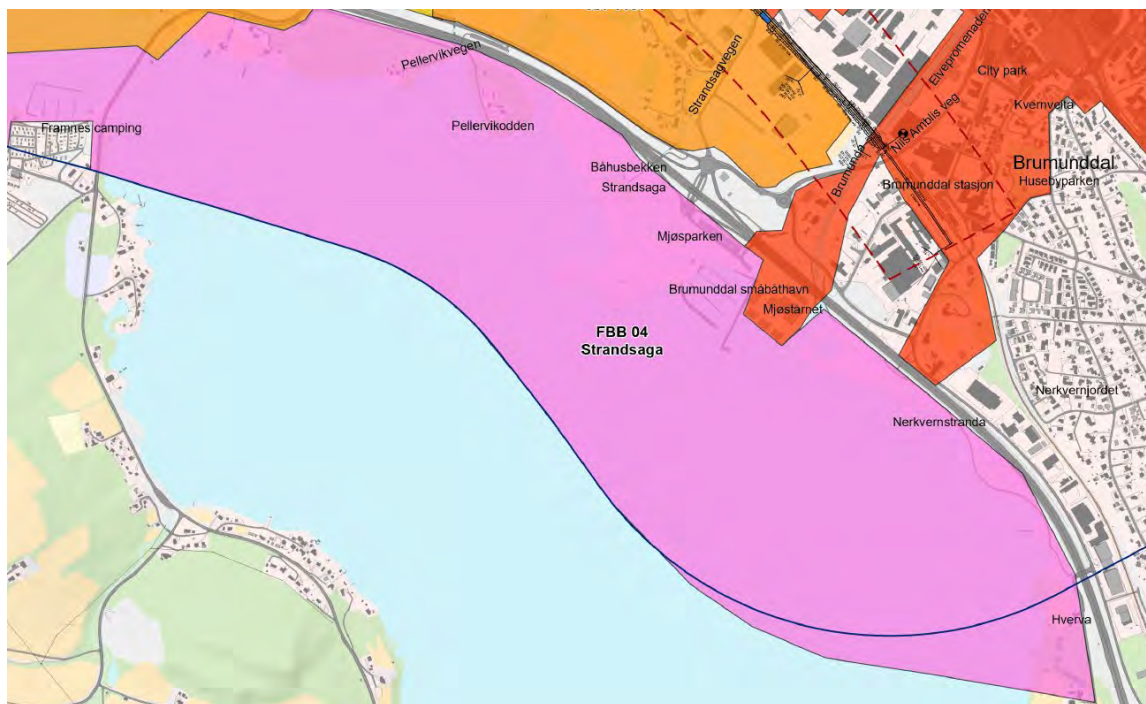
- Fortau langs Nesvegen på bru over E6
- Elvepromenaden, under jernbanebru
- Strandsagvegen, sykkelveg med fortau i kulvert under bane
- Ringsakervegen, fortau langs veg
- Pellervikvegen, gangbru over bane
- Skansvegen, vegkulvert under bane
- Undergang mellom Fremstadvegen og Ringsakervegen



Figur 6-18: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 04 Strandsaga.



Figur 6-19: Opparbeidet parkområde i Mjøsparken (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-20: Kartutsnitt av delområde FBB 04 Strandsaga og alternativ A.

Tabell 6-5: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Strandsaga.

Verdivurdering: Delområde FBB 04 Strandsaga							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
				▲			
Verdi vurderes til svært stor for delområdet.							
Begrunnelse: Delområdet er et svært viktig nærturterreng, rekreasjonsområde og nærmiljøanlegg. Deler av området er statlig sikra friluftsområde. Samlet sett anses delområdet å være av <i>regional/ nasjonal betydning</i> med kvaliteter som er <i>særdeles</i> attraktive. Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av svært mange</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet mellom delområdet og sentrum/ bebyggelse opprettholdes/ erstattes som dagens situasjon. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+//+	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 63 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	--

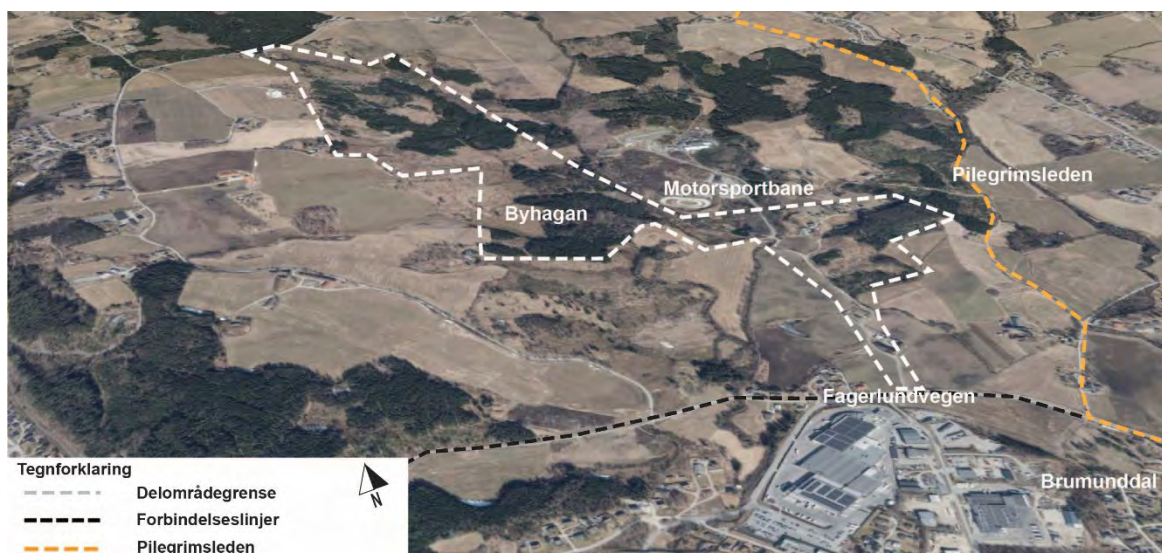
6.1.5 FBB 07 Byhagan

Turområde, utfartsområde, nærturterreng og bymark.

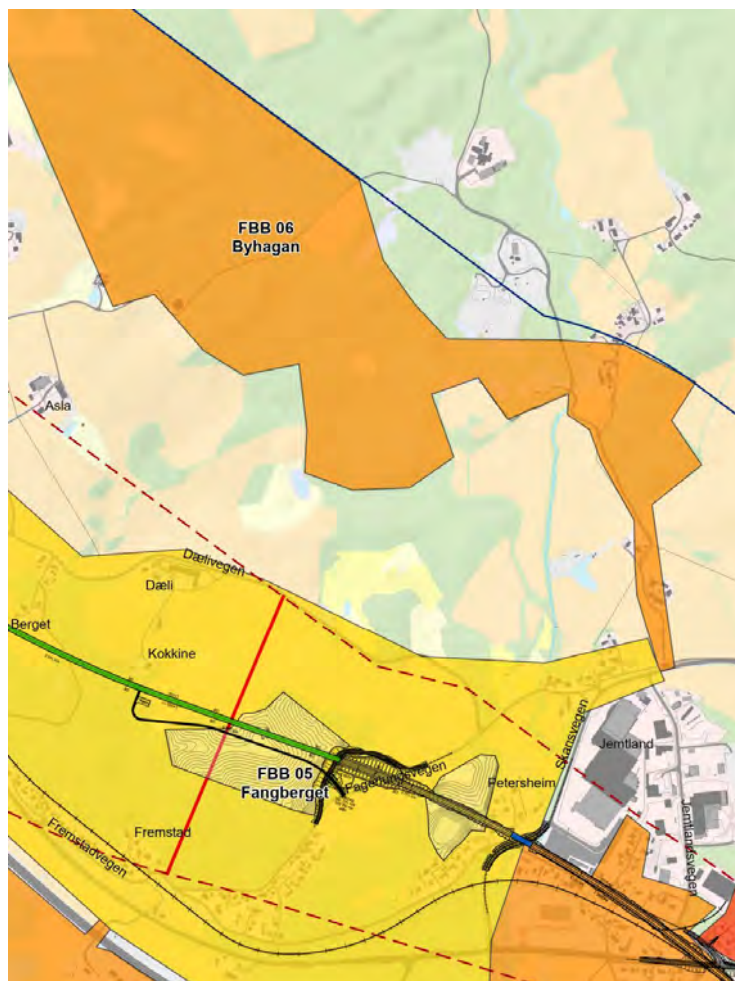
Delområdet er en del av et større skogsområde nord for Brumunddal.

Byhagan vurderes av kommunen å være et svært viktig nærturterreng i dag, spesielt med tanke på framtidig utvikling med mer bebyggelse rundt sentrum. Skogsområdet har i tillegg til nær beliggenhet til Brumunddal, en viss størrelse og har tilrettelagte turstier, sykkelløyper og skiløype.

Delen av Byhagan som er innenfor influensområdet i dette prosjektet, er den sørvestre delen av friluftsområdet. Delområdet fungerer som nærturterreng og er viktig som en del av det større området, men er mindre tilrettelagt enn øvrig del av skogsområde. Det ligger en motorcrossbane tett på delområdet, hvor det også har vært kjøring langs stier, noe som har vært i konflikt med friluftssinteresser.



Figur 6-21: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 07 Byhagan.



Figur 6-22: Kartutsnitt av delområde FBB 07 Byhagan og alternativ A.

Tabell 6-6: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 07 Byhagan.

Verdivurdering: Delområde FBB 07 Byhagan					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
		▲			
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet					
Begrunnelse: Delområdet har verdi som tur- og nærturterreng. Samlet sett anses delområdet til å ha <i>lokal/ regional betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for flere</i> og bruksfrekvens vurderes som at <i>det brukes av mange</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet mellom delområdet og sentrum/ bebyggelse opprettholdes/ erstattes som dagens situasjon. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
B		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					
A-B		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv		Side: 65 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A	
		Dato 26.04.2022	

B-A		▲				
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					
B			0			
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
A-B			0			
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B-A			0			
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						

6.1.6 FBB 05 Fangberget

Ferdselsforbindelser, andre rekreasjons- og friluftslivsområder

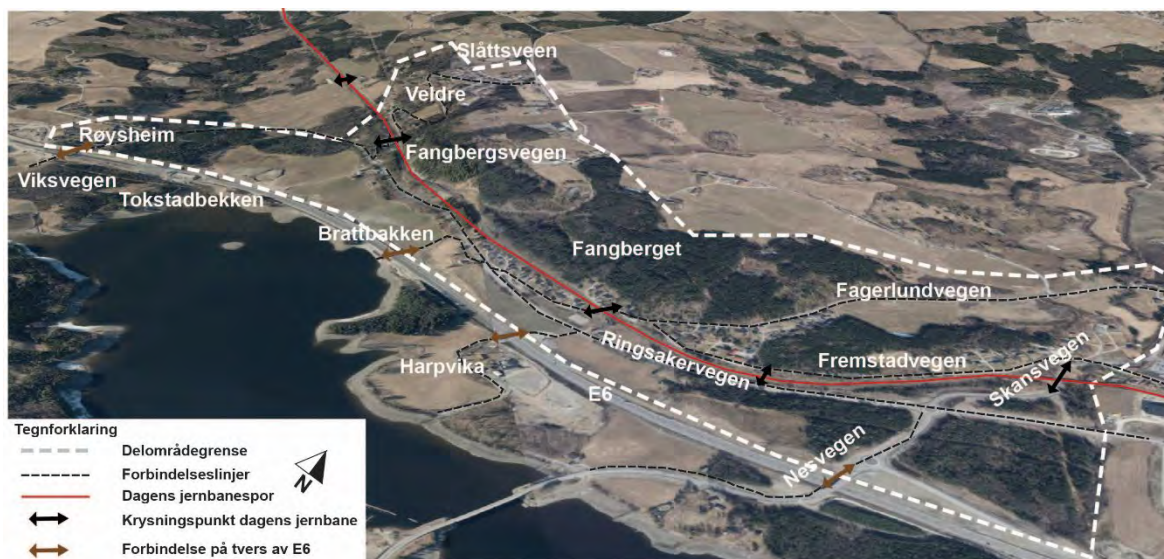
Delområdet har beliggenhet nordvest for Brumunddal sentrum og omfatter boligområder og skogsareal fra Skansvegen i sør til litt nord for Veldre. Delområdet ligger innenfor både delstrekning 1 og 2, og blir derfor omtalt under begge kapitler.

Fangberget er nærturterreng for beboere langs Fremstadvegen, Fagerlundvegen, Ringsakervegen og Fangbergvegen. Skogen på Fangberget har en viktig funksjon som bynær grøntkorridor og «skogsøyer» der areal ellers består av en del av dyrka mark og bebyggelse. Sør i delområdet er det stier inn i skogen fra Fagerlundvegen, og det er skogsområde med stiforbindelse mellom Fremstadvegen og Fagerlundvegen. Nord i delområdet er det noen turstier i skogen ved Veldre, blant annet en hulveg, som går gjennom skogen. Nordvest i delområdet er Røysheim boligfelt. Her er det opparbeidet fellesareal med lekeplassutstyr og oppholdsplasser.

Fangberget er nærturterreng for beboere langs Fremstadvegen, Fagerlundvegen, Ringsakervegen og Fangbergvegen. Skogen på Fangberget har en viktig funksjon som bynær grøntkorridor og «skogsøyer» der areal ellers består av en del av dyrka mark og bebyggelse. Sør i delområdet er det stier inn i skogen fra Fagerlundvegen, og det er sti og skog mellom Fremstadvegen og Fagerlundvegen. Nord i delområdet er det noen turstier i skogen ved Veldre, blant annet en hulveg, som går gjennom skogen. Nordvest i delområdet er Røysheim boligfelt. Her er det opparbeidet fellesareal med lekeplassutstyr og oppholdsplasser.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Skansvegen, fv.1776, kulvertkryssing uten fortau
- Undergang mellom Ringsakervegen og Fremstadvegen
- Fagerlundvegen, kulvertkryssing uten fortau
- Fangbergvegen, kulvertkryssing uten fortau
- Nesvegen, bru over E6
- Harpvika, bru over E6
- Brattbakken, kulvert under E6
- Forbindelse Ringsakervegen og Viksvegen, bru over E6



Figur 6-23: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 05 Fangberget.



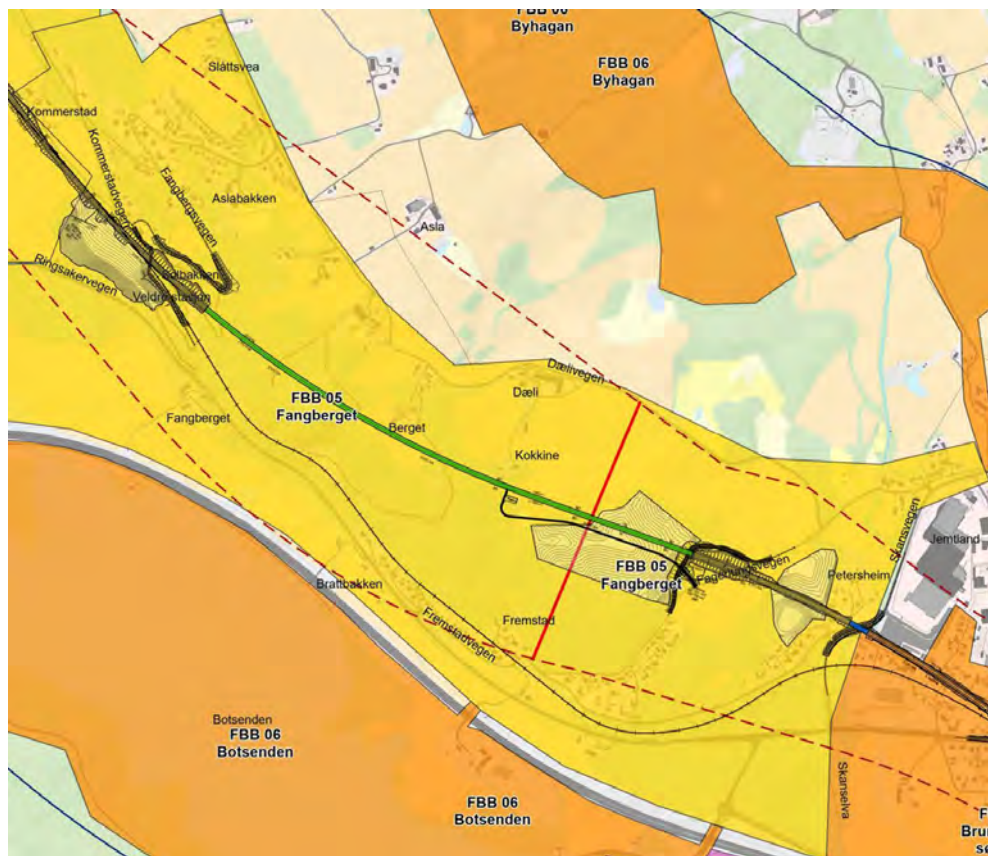
Figur 6-24: Stier som går inn mot Fangberget fra Fagerlundvegen (foto: Google maps).



Figur 6-25: Skansvegen under jernbanen. (foto: Bane NOR).



Figur 6-26: Kulvert med turveg som knytter sammen Fremstadvegen og Ringsakervegen. (foto: Bane NOR).



Figur 6-27: Kartutsnitt av delområde FBB 05 Fangberget og alternativ A.

Tabell 6-7: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 05 Fangberget.

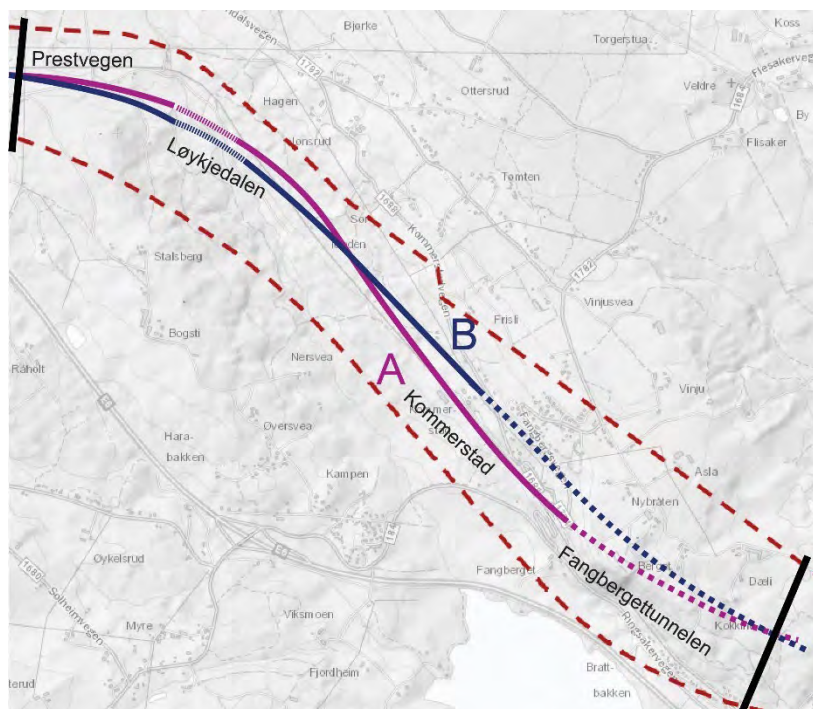
Verdivurdering: Delområde FBB 05 Fangberget						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
	▲					
Verdi vurderes til noe for delområdet.						
Begrunnelse: Verdier i delområdet er nærturterreng. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal betydning</i> med kvaliteter som gjør det <i>attraktivt for noen grupper</i> og bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av få</i> .						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A			▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å forringe delområdet noe. Tunnelpåhugg i Fangberget medfører at Fagerlundvegen må legges om og det blir arealbeslag av skogen og stiene med kobling til Fagerlundvegen. Det blir også arealbeslag av skogsområdet mellom Fremstadvegen og Fagerlundvegen. Lydbildet vil endres negativt for denne delen av delområdet, mens det blir positiv endring av lydbildet sørvest i delområdet ved at togtrafikk blir fjernet.						
Påvirkning av delområdet i nordvest, omtales under delstrekning 2.						
B			▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++	+//	0	-	--	---

	++++					
A	▲					
	Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					
B						
	▲					
	Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					

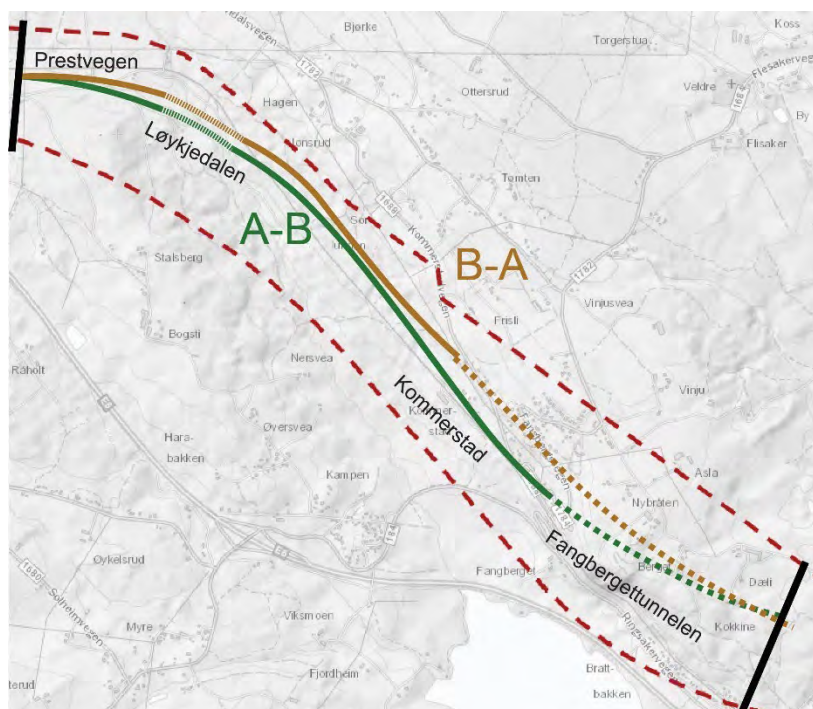
6.2 Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

Innenfor delstrekning 2 omtales fem delområder:

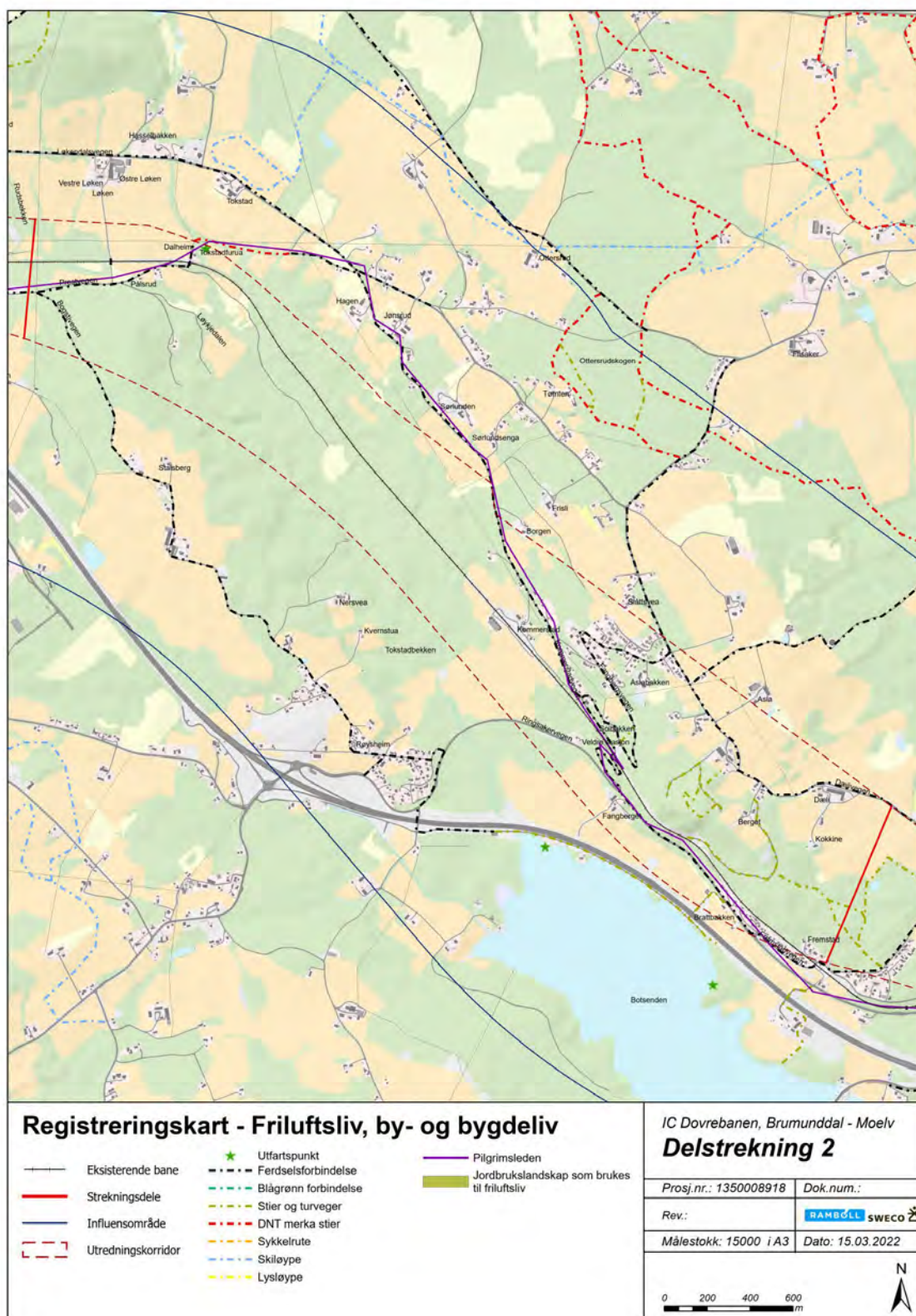
- FBB 05 Fangberget
- FBB 06 Botsenden
- FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen
- FBB 09 Løykjedalen



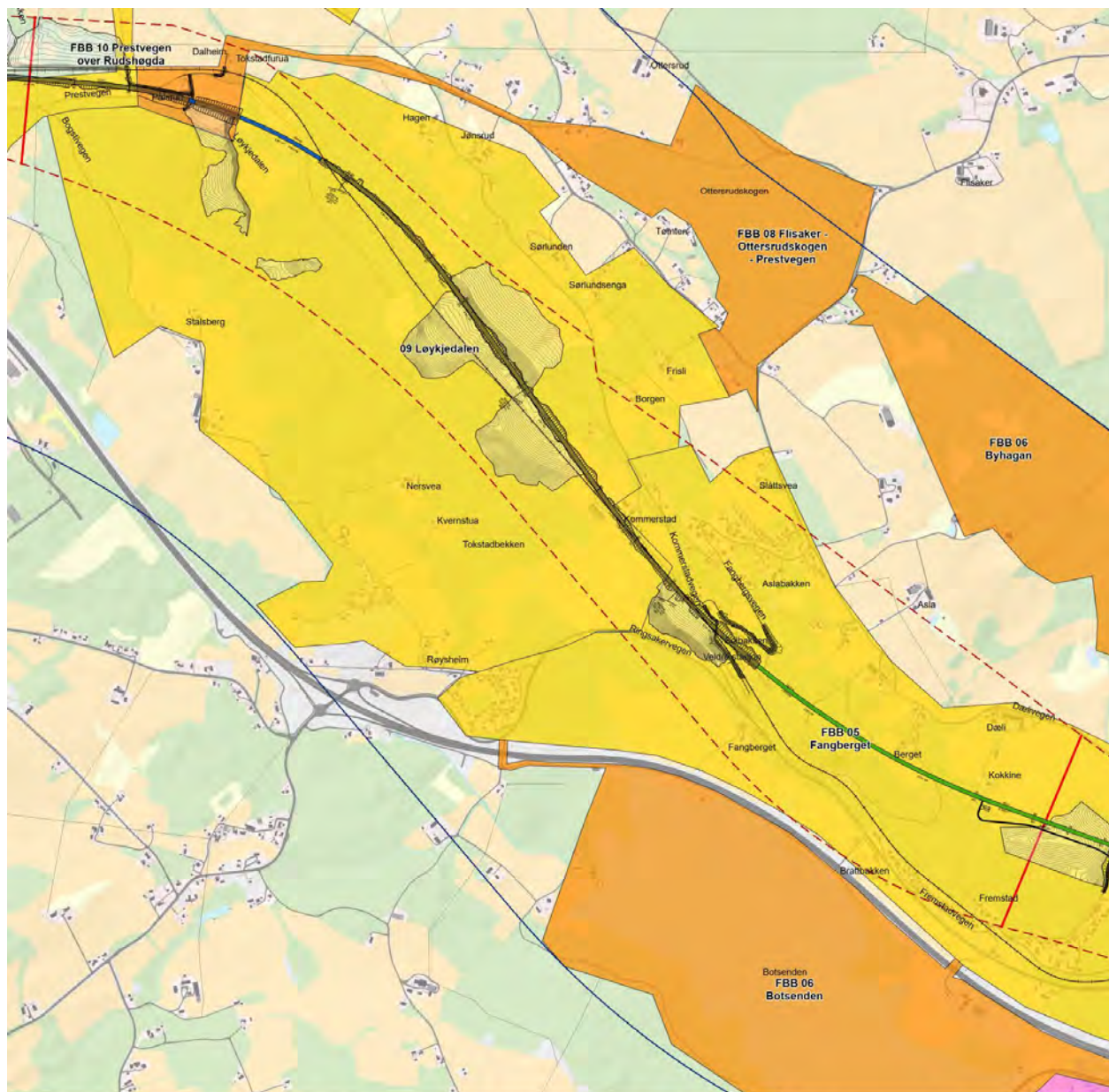
Figur 6-28: Delstrekning 2. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



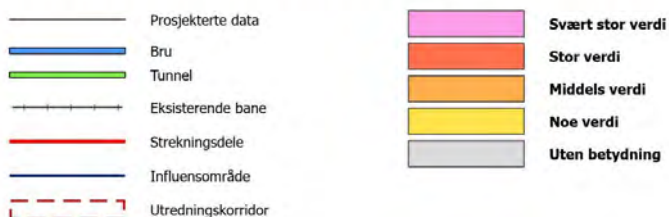
Figur 6-29: Delstrekning 2. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).



Figur 6-30: Registrerte verdier for friluftsliv/ by- og bygdeliv i influensområdet for delstrekning 2.

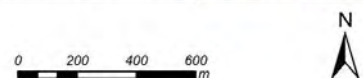


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

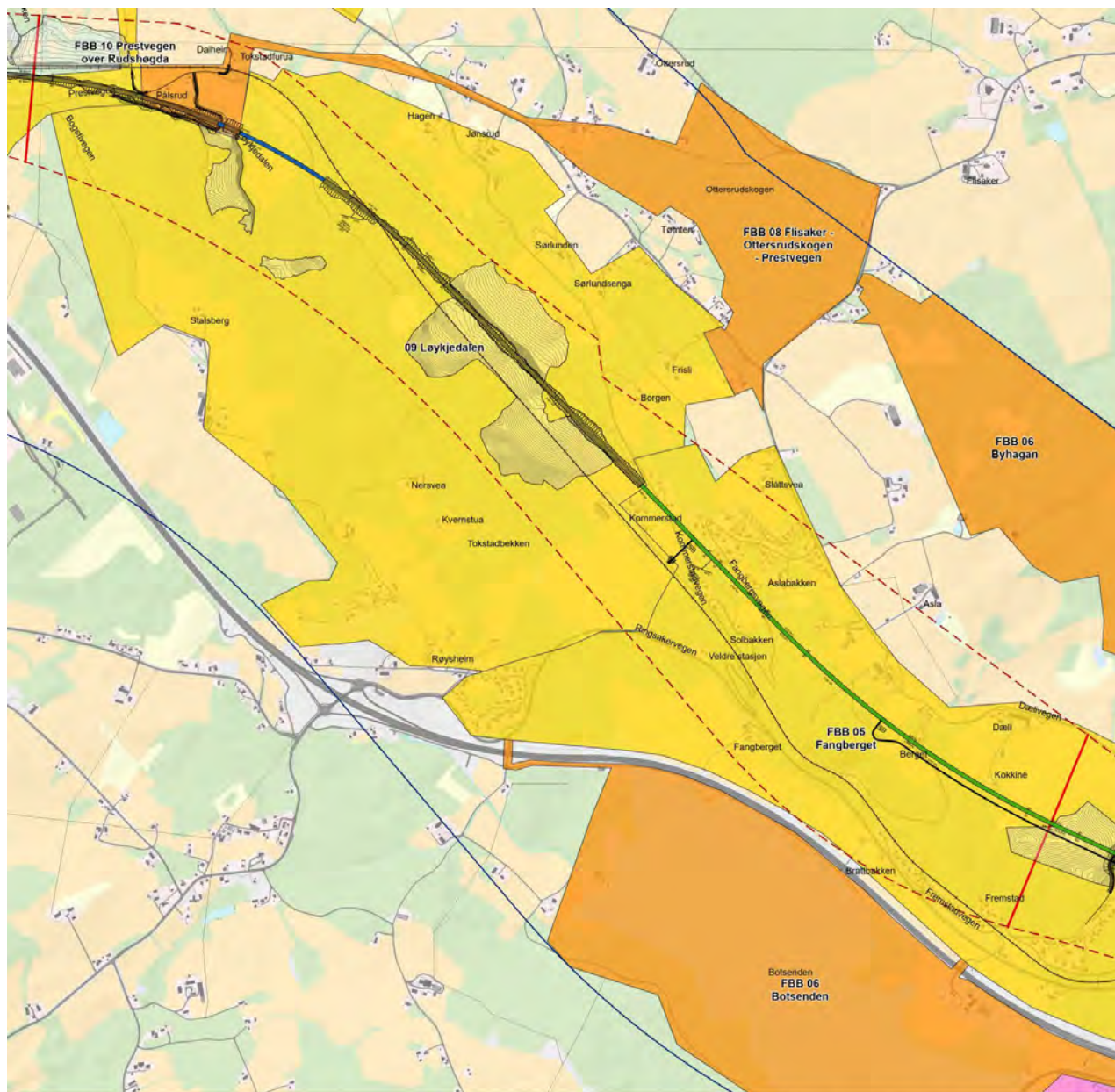


IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-31: Verdiområder for delstrekning 2 – alternativ A

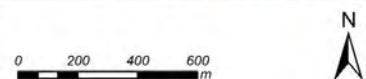


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-32: Verdikart for delstrekning 2 – alternativ B.

6.2.1 FBB 05 Fangberget

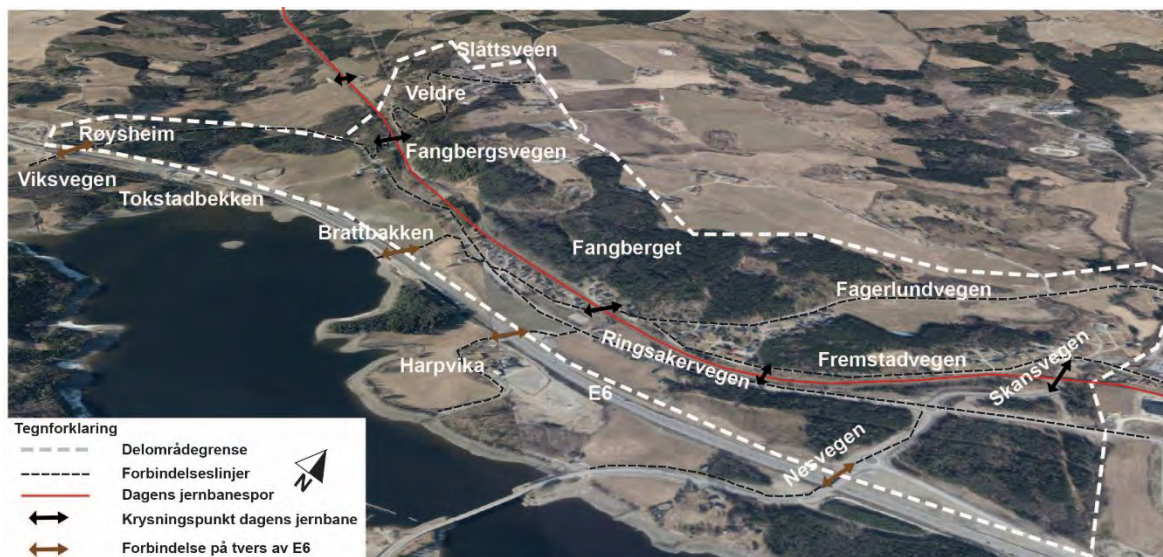
Ferdselsforbindelser, andre rekreasjons- og friluftslivsområder

Delområdet har beliggenhet nordvest for Brumunddal sentrum og omfatter boligområder og skogsareal fra Skansvegen i sør til litt nord for Veldre. Delområdet ligger innenfor både delstrekning 1 og 2, og blir derfor omtalt under begge kapitler.

Fangberget er nærturterreng for beboere langs Fremstadvegen, Fagerlundvegen, Ringsakervegen og Fangbergvegen. Skogen på Fangberget har en viktig funksjon som bynær grøntkorridor og «skogsøyer» der areal ellers består av en del av dyrka mark og bebyggelse. Sør i delområdet er det stier inn i skogen fra Fagerlundvegen, og det er skogsområde med stiforbindelse mellom Fremstadvegen og Fagerlundvegen. Nord i delområdet er det noen turstier i skogen ved Veldre, blant annet en hulveg, som går gjennom skogen.hulveg. Nordvest i delområdet er Røysheim boligfelt. Her er det opparbeidet fellesareal med lekeplassutstyr og oppholdsplasser.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Skansvegen, fv.1776, kulvertkryssing uten fortau
- Undergang mellom Ringsakervegen og Fremstadvegen
- Fagerlundvegen, kulvertkryssing uten fortau
- Fangbergvegen, kulvertkryssing uten fortau
- Nesvegen, bru over E6
- Harpvika, bru over E6
- Brattbakken, kulvert under E6
- Forbindelse Ringsakervergen og Viksvegen, bru over E6



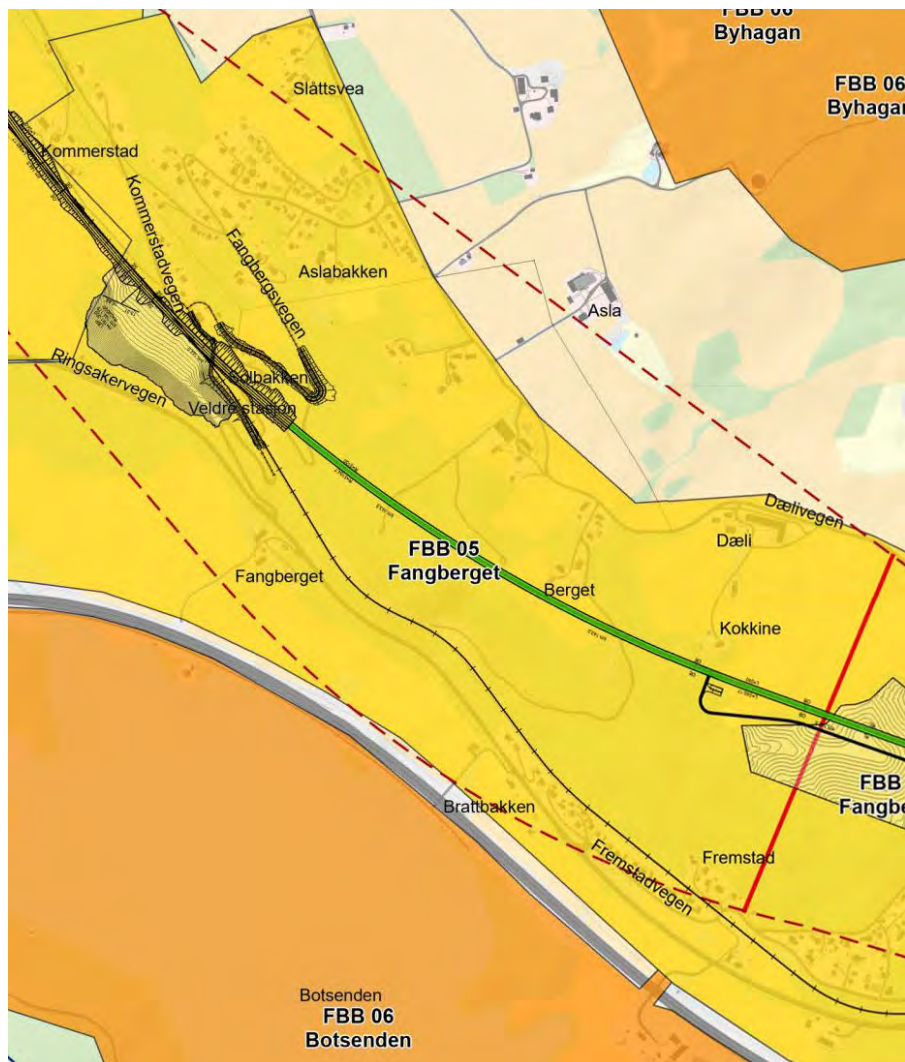
Figur 6-33: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 05 Fangberget.



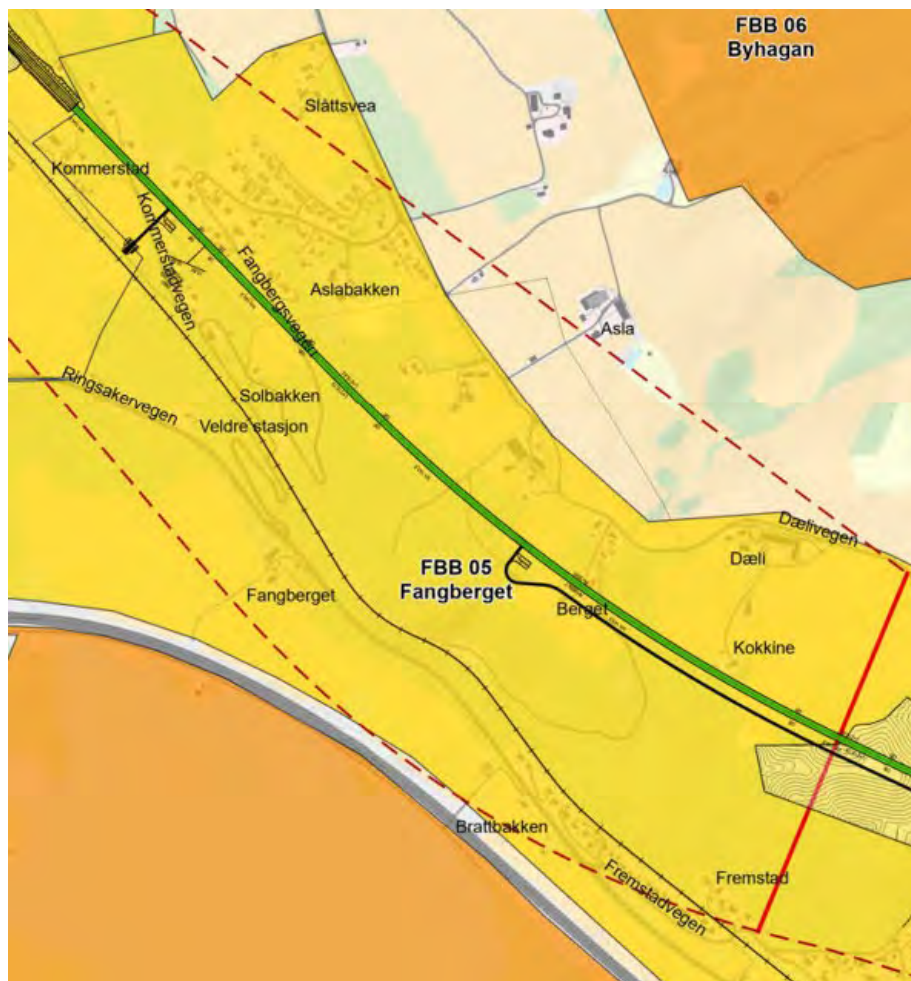
Figur 6-34: Fangbergvegen nord for Veldre. Hulvegen (sti) til høyre i bildet (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-35: Fangbergvegen (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-36: Kartutsnitt av delområde FBB 05 Fangberget og alternativ A.



Figur 6-37: Kartutsnitt av delområde FBB 05 Fangberget og alternativ B.

Tabell 6-8: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 05 Fangberget.

Verdivurdering: Delområde FBB 05 Fangberget					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
	▲				
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.					
Begrunnelse: Verdier i delområdet er nærturterreng. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal betydning</i> med kvaliteter som gjør det <i>attraktivt for noen grupper</i> og bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av få</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativet skåner en stor del av delområdet med tunnelloøsning, men ved tunnelpåhugget vil det som er igjen av grendemiljøet ved Veldre stasjon bli splittet og få arealbeslag. Det vurderes at fellesverdier i nærturterreng og bomiljø ikke forringes. Tilgjengelighet langs Fangbergvegen, stier og krysningspunkt opprettholdes/ erstattes. Lydbildet vurderes å bli noe forbedret i delen av delområdet hvor dagens togtrafikk blir fjernet. Der alternativet går i dagløsning vurderes lydbildet til å bli ubetydelig endret.					

B		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativ B har lang tunnelloøsning og påvirker ikke delområdet. Lydbildet vurderes å bli forbedret.							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ B.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
A-B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B-A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						

6.2.2 FBB 06 Botsenden

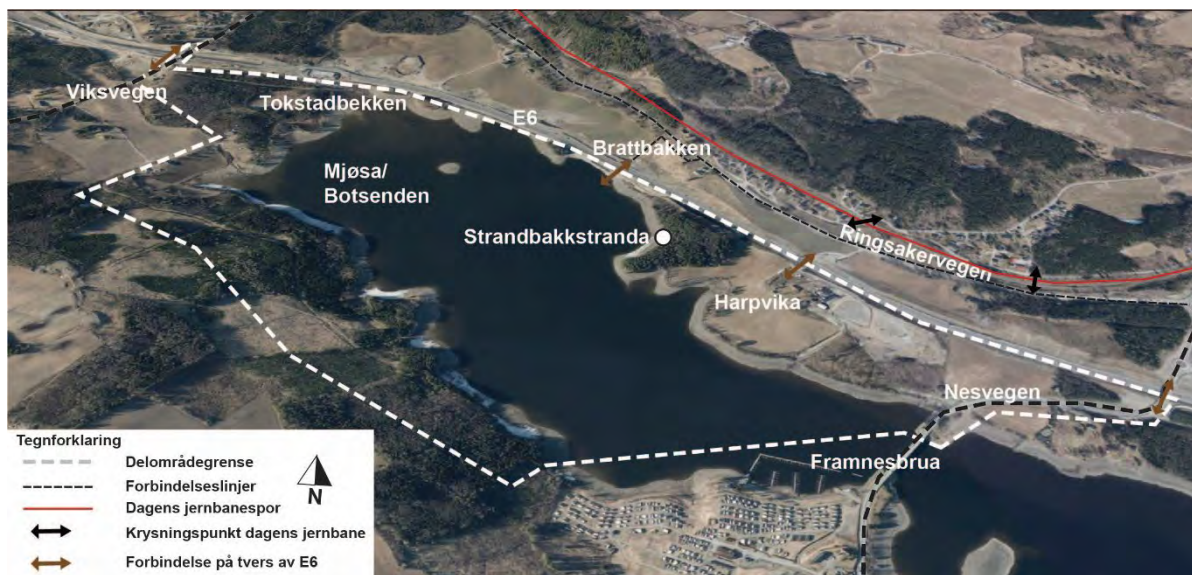
Turområder, utfartsområde, strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Delområdet omfatter Botsenden, en del av Mjøsa som går inn i ei vik sør for Fangberget. Delområdet avgrenses langs E6 i nord.

Botsenden er nærturterreng for beboere langs Ringsakervegen og friluftsområde for beboere i Brumunddal. I vika mot Fangberget er det noe intakt våtmarksområde og utløp av flere bekker, bl.a. Tokstadbekken, som gjør området populært for fiske. Strandbakkstranda er populær badeplass. På nordsiden av Botsenden er det opparbeidet ny sti langs strandkanten fra Framnesbrua gjennom skogen og videre langs E6. Stien er koblet til turveger videre sørover mot Strandsaga/ Mjøsparken. Strandkanten langs sørsiden av Botsenden er delvis utilgjengelig på grunn av bratt terreng og skog.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Kulvert under jernbanespolet mellom Ringsakervegen og Fremstadvegen
- Fagerlundvegen, kulvertkryssing uten fortau
- Nesvegen, bru over E6
- Harpvika, bru over E6
- Brattbakken, kulvert under E6
- Forbindelse Ringsakervergen og Viksvegen, bru over E6



Figur 6-38: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 06 Botsenden.



Figur 6-39: Kartutsnitt av delområde FBB 06 Botsenden og alternativ A.

Tabell 6-9: Verdi, påvirkning og konsekvens for FBB 06 Botsenden.

Verdivurdering: Delområde FBB 06 Botsenden					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
		▲			
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet.					
Begrunnelse: Delområdet har verdi som tur- og nærturterreng. Samlet sett anses delområdet å være av <i>regional/nasjonal betydning</i> (Mjøsa) med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av flere</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet mellom delområdet og sentrum/ bebyggelse opprettholdes/ erstattes via Nesvegen, Harpvika, Brattbakken og Viksvegen. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv		Side: 78 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
			Rev.: 03A
			Dato 26.04.2022

B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B			0				
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
A-B			0				
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B-A			0				
▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.2.3 FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen

Turområde, utfartsområde og nærturterreng

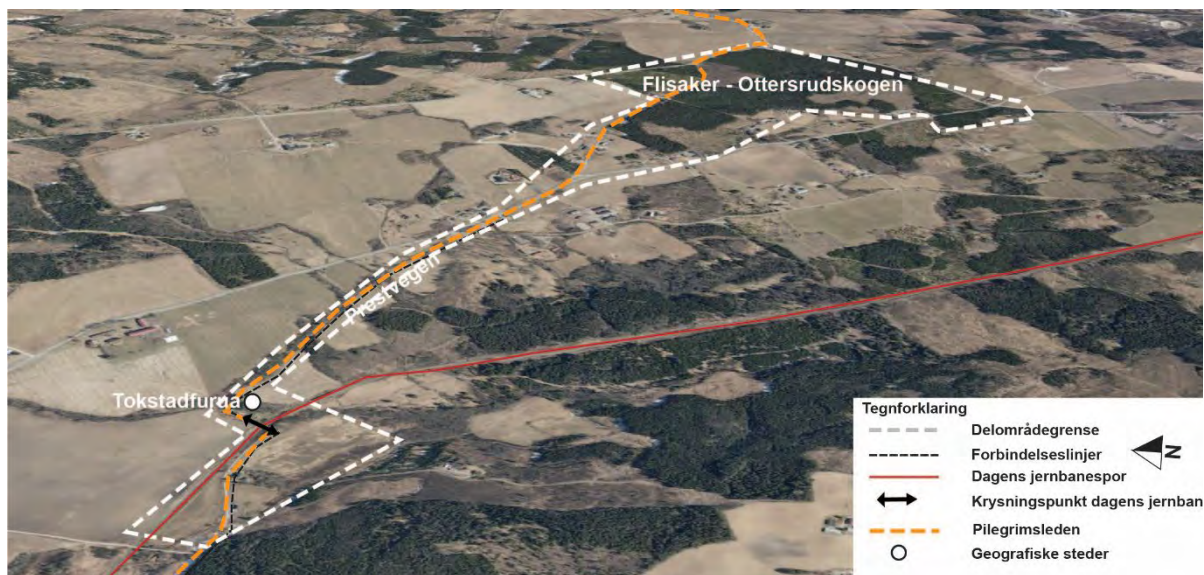
Delområdet omfatter en del av skogsområdet Flisaker og Ottersrudskogen, samt Prestvegen.

I Flisaker-Ottersrudskogen er det tilrettelagt med turstier, som også kobler seg på stinettverk videre nordover og mot Hedmarksvidda. Delområdet er et viktig nærturterreng for bebyggelse som ligger tett på delområdet.

Prestvegen går nordvestover fra Flisaker – Ottersrudskogen mot Tokstad, og deler av vegen er tatt med i dette delområdet. Prestvegen har stor betydning som ferdselsforbindelse både lokalt og nasjonalt som en del av Pilegrimsleden. Langs Pilegrimsleden finner man Tokstadfurua, som er et stort og svært gammelt furutre. Treet har også en særskilt historie, og er fredet. Plassen rundt er tilrettelagt for opphold med piknikbenker og «tankestue».

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

Bru over jernbanen sørvest for Tokstadfurua. Krysningspunktet forbinder Prestvegen og Pilegrimsleden sør og nord for dagens jernbanetrasé.



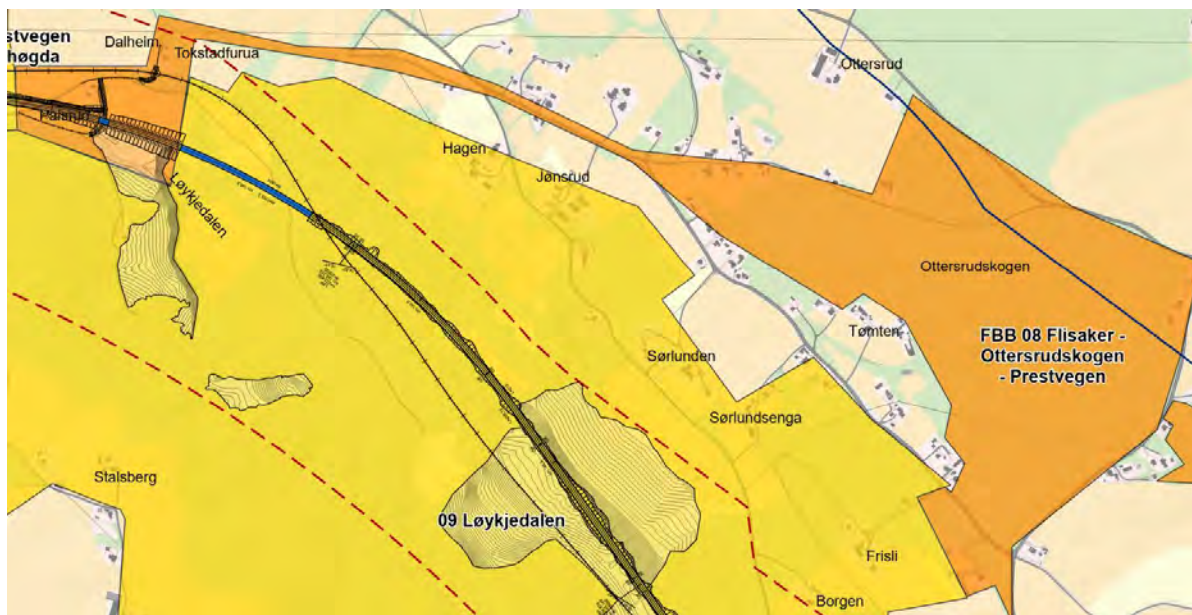
Figur 6-40: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen.



Figur 6-41: Prestvegen med bru over jernbanesporet (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-42: Tokstadfurua med rasteplass og «tankestue» (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-43: Kartutsnitt av delområde FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen og alternativ A.

Tabell 6-10: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Flisaker- Ottersrudskogen – Prestvegen.

Verdivurdering: Delområde FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
		▲			
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet.					
Begrunnelse: Delområdet har verdi som nærturterreng og Prestvegen (Pilegrimsleden) har verdi som turveg og ferdselsåre. Samlet sett anses delområdet til å ha <i>lokal/ regional betydning</i> , med kvaliteter som er <i>svært attraktive/ har særlig gode kvaliteter</i> . Bruksfrekvens vurderes til at det <i>brukes av mange</i> . Bruken av Pilegrimsleden er sesongbasert. I sommermånedene er det betydelig flere brukere. Tall fra de siste fem årene viser at i perioden mai-september er det mellom 1700 og 3000 som passerer, hvorav 50-70 % er pilegrimer på veg til Nidaros.					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Prestvegen (Pilegrimsleden) flyttes og tilpasses etter det nye jernbanesporet. Tilgjengelighet på tvers av sporet opprettholdes med ny kulvertkrysning som erstatter dagens bru. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
B		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativet skiller seg med alternativ A ved at Prestvegen/ Pilegrimsleden får en ekstra sving østover før den krysser jernbanesporet med kulvert. Dette fører til noe omveg, men samlet sett gir det ikke stort utslag på vurdering av påvirkning, ettersom tilgjengelighet og bruksmulighet blir opprettholdt. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
A-B		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					
B-A		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ B.					

Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
A-B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B-A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						

6.2.4 FBB 09 Løykjedalen

Ferdselsforbindelser

Delområdet består av skogsområder i Løykjedalen, mellom Kommerstad sør og Tokstad i nord. Tokstadbekken renner gjennom området og gir enkelte fuktige parti. Det er noen turstier i området og lokalveger som fungerer som ferdselsårer for tur. Bebyggelse i delområdet består i hovedsak av spredte boliger og gårder.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

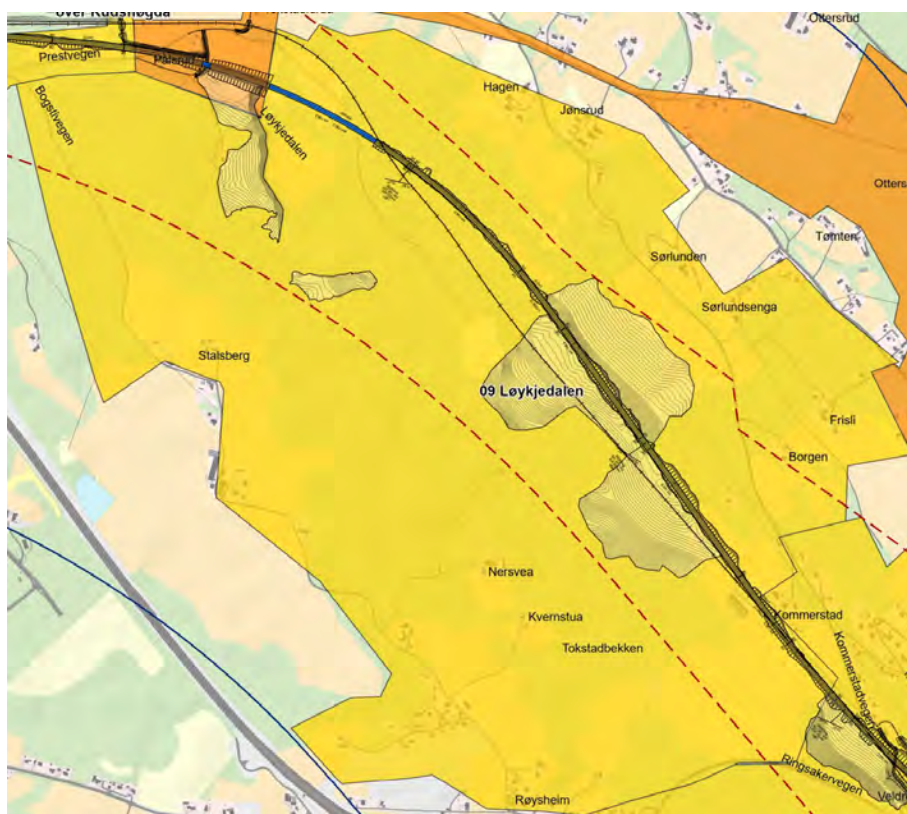
- Jernbanekulvert ved gården Kommerstad
- Prestvegen/ Pilegrimsleden, bru over jernbane



Figur 6-44: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 09 Løykjedalen.



Figur 6-45: Løykjedalen sett fra nord (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-46: Kartutsnitt av delområde FBB 09 Løykjedalen og alternativ A.

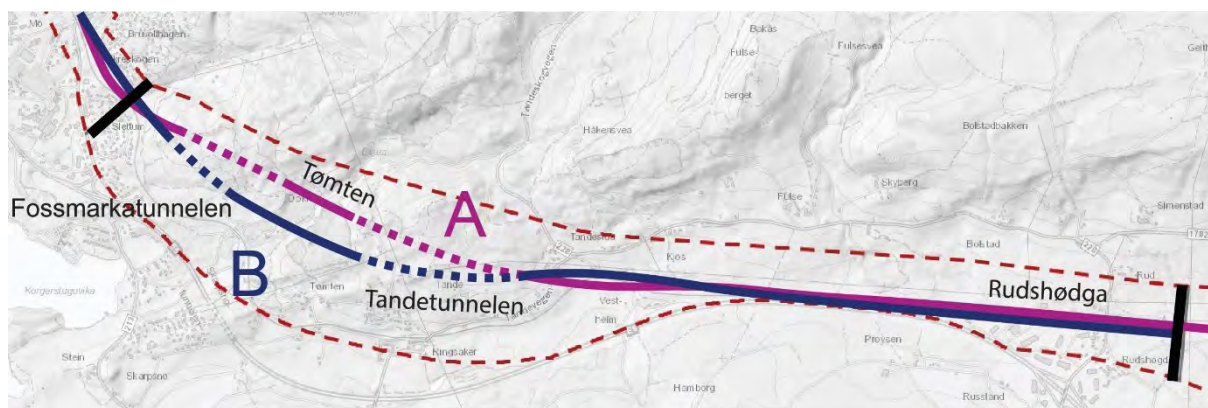
Tabell 6-11: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Løykjedalen.

Verdivurdering: Delområde FBB 09 Løykjedalen							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
	▲						
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.							
Begrunnelse: Delområdet har verdi som nærturterreng. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av få</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet har ubetydelig påvirkning på delområdet. Krysningspunktet ved Kommerstad gård erstattes med ny kulvert. Det vil bli noe påvirkning av visuell opplevelseskvalitet ved deponiområdet og området rundt, men det er registrert lite friluftslivs- eller turaktivitet i området og påvirkningen vurderes som ubetydelig. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Alternativet har ubetydelig påvirkning på delområdet. Forbindelsen øst-vest ved Kommerstad gård opprettholdes på terreng over tunnelen. Det vil bli noe påvirkning av visuell opplevelseskvalitet ved deponiområdet og området rundt, men det er registrert lite friluftslivs- eller turaktivitet i området og påvirkningen vurderes som ubetydelig. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ B.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør miljøgevinst med noe forbedring.							
B		+	0				
▲							
Alternativet utgjør miljøgevinst med noe forbedring.							
A-B		+	0				
▲							
Alternativet utgjør miljøgevinst med noe forbedring.							
B-A		+	0				
▲							
Alternativet utgjør miljøgevinst med noe forbedring.							

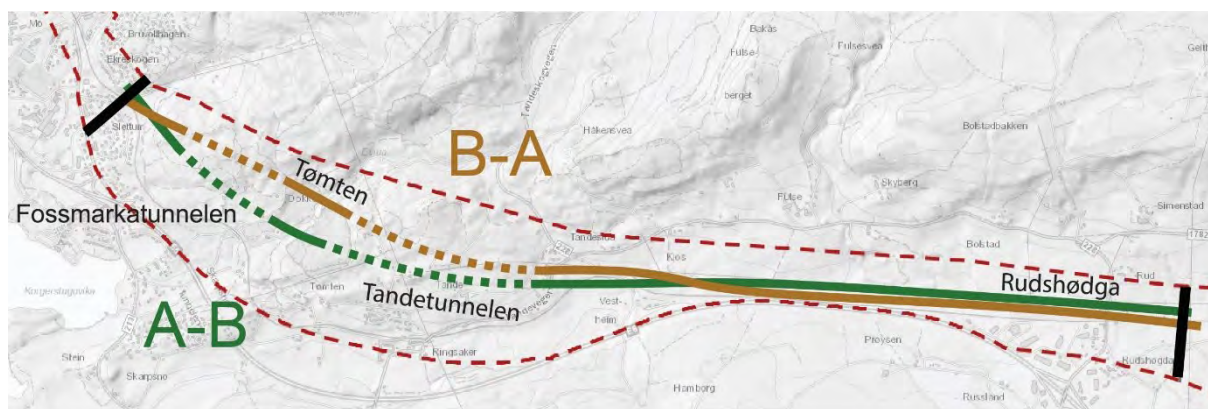
6.3 Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Innenfor delstrekning 3 omtales seks delområder:

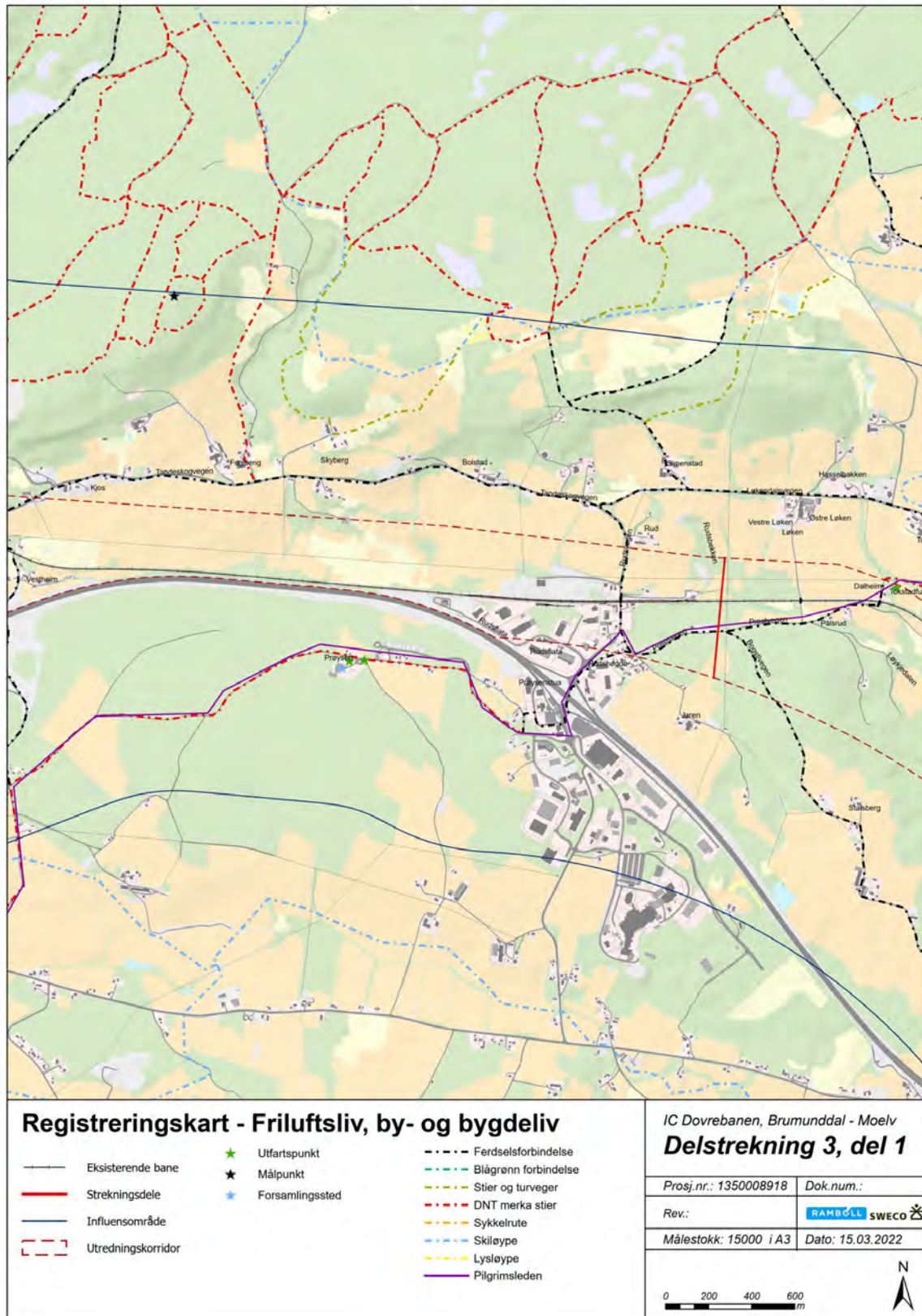
- FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda
- FBB 11 Prøysen,
- FBB 12 Hamborg
- FBB 13 Tande- Tokstad
- FBB 14 Skarpsno
- FBB 15 Fossmarka



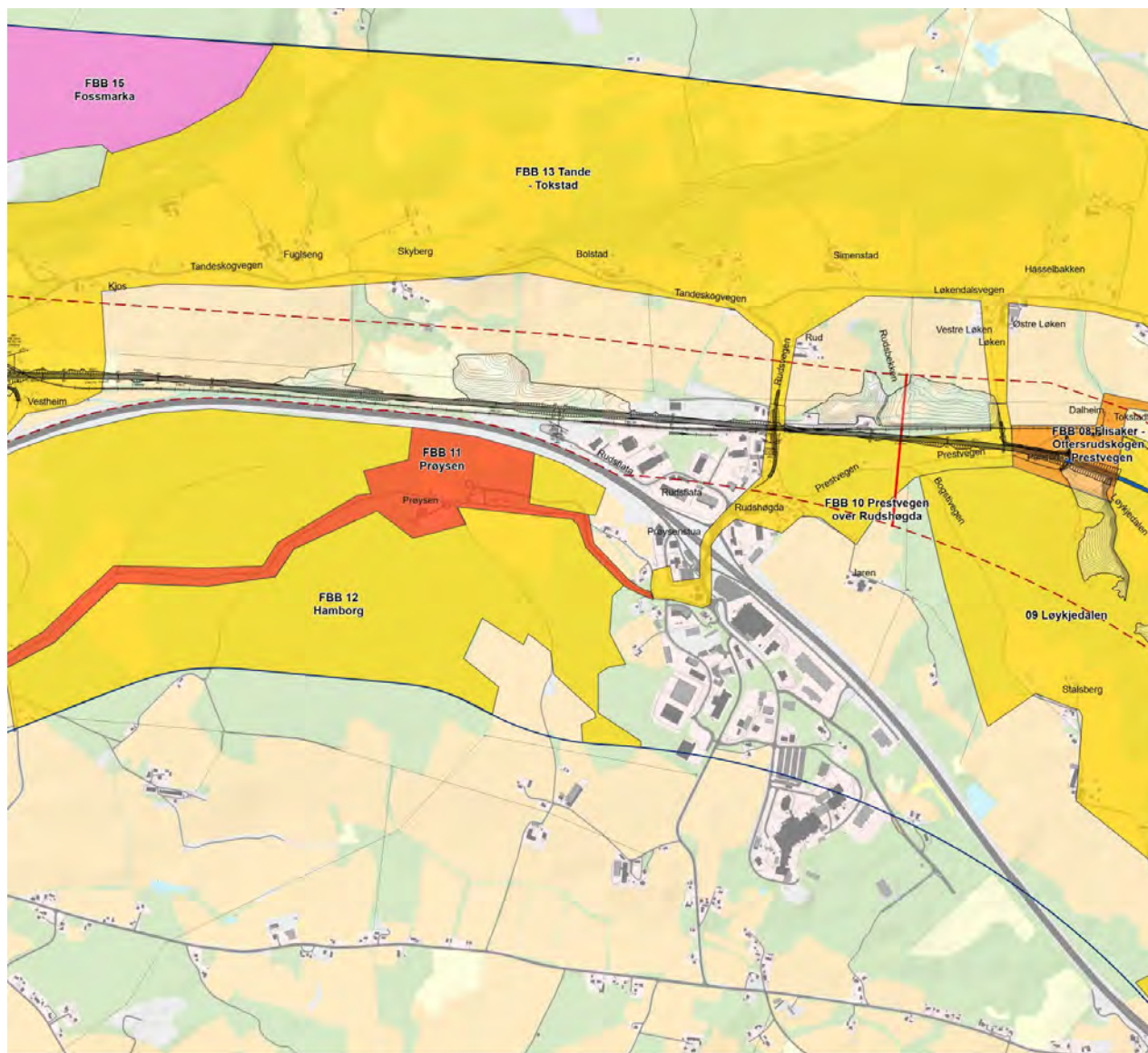
Figur 6-47: Delstrekning 3. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



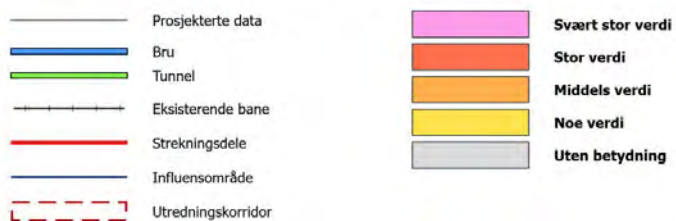
Figur 6-48: Delstrekning 3. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).



Figur 6-49: Registrerte verdier for friluftsliv/ by- og bygdeliv i influensområdet for delstrekning 3, del 1.

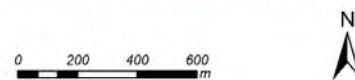


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

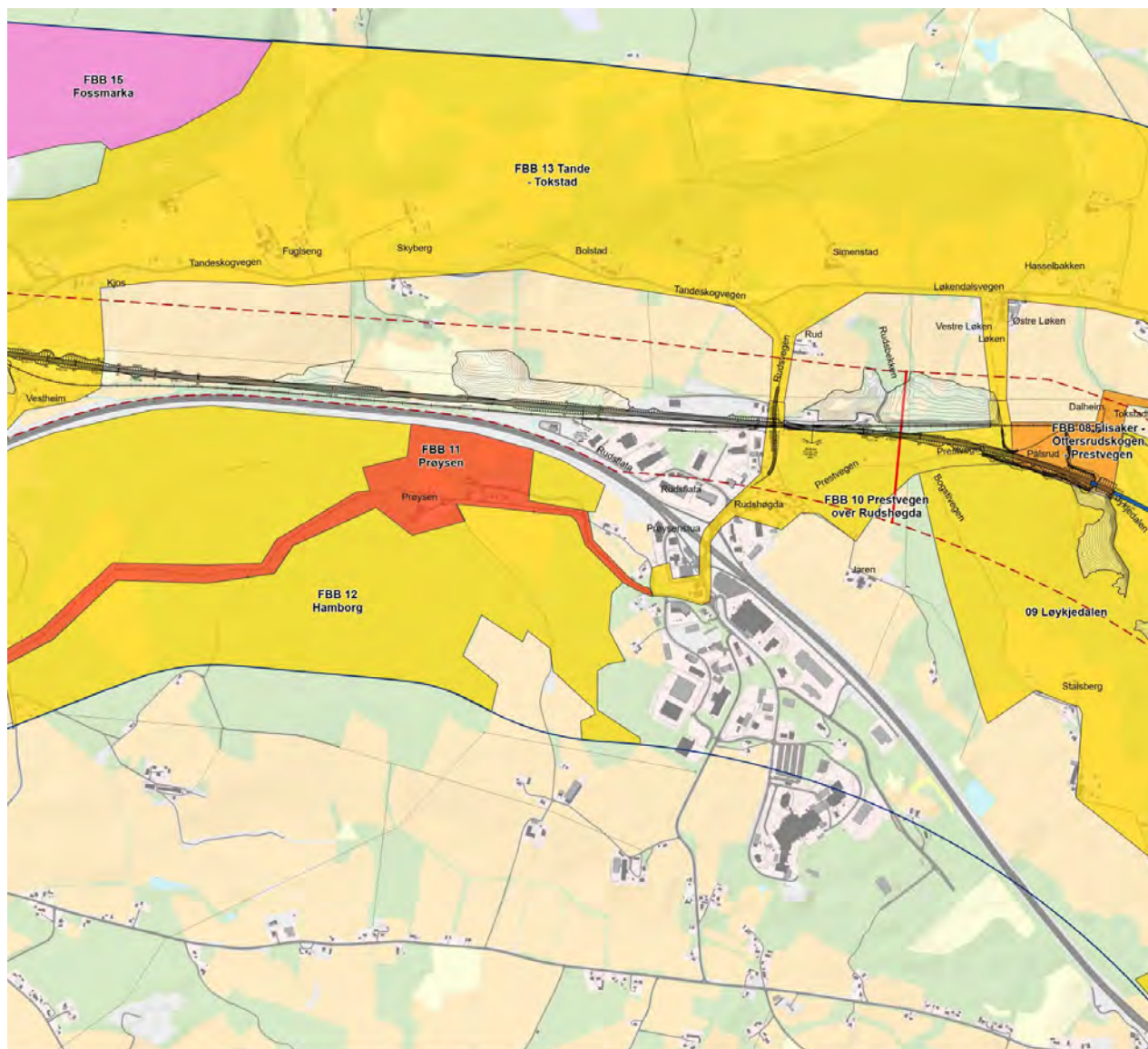


IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

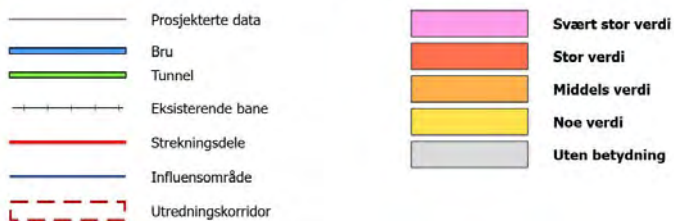
Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-50: Verdigrader for delstrekning 3, del 1 – alternativ A.

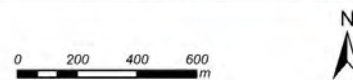


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-51: Verdigrader for delstrekning 3, del 2 – alternativ B.

6.3.1 FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda

Ferdselsforbindelse

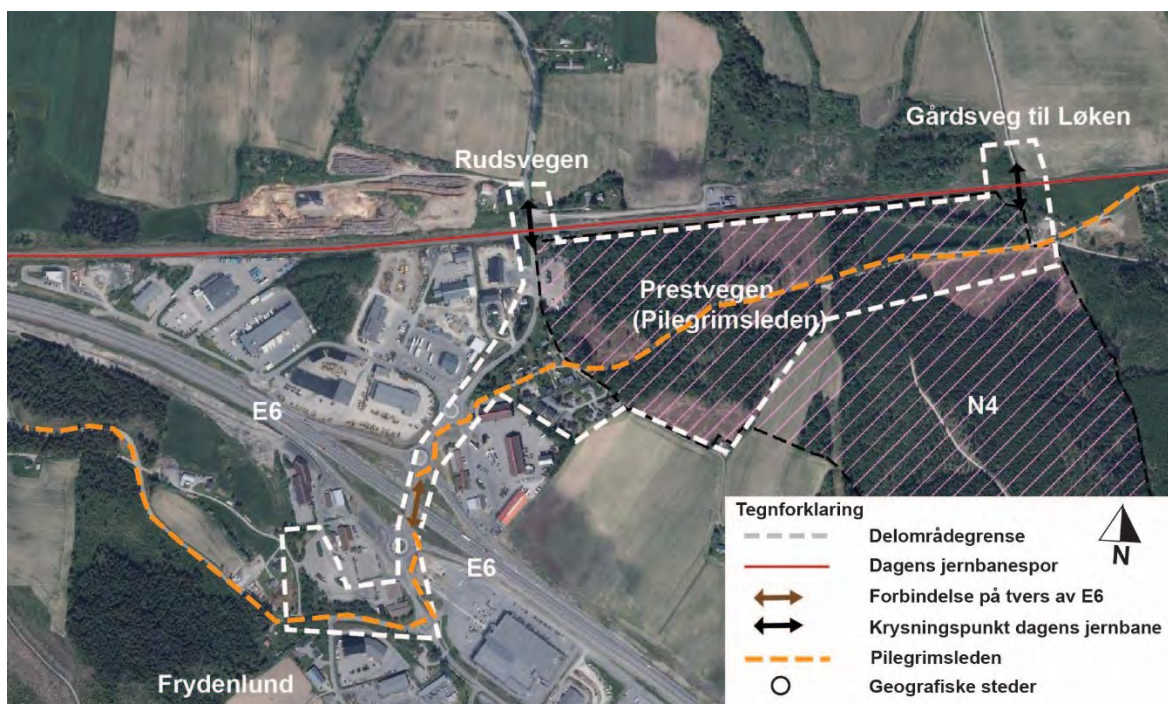
Delområdet omfatter Prestvegen på strekningen mellom gårdsveg til Løken i øst og Frydenlund i vest. Prestvegen er en del av Pilegrimsleden.

Omgivelsene for Prestvegen på strekningen forbi Rudshøgda er nedbygd og har i så måte lite opplevelseskvalitet for brukerne, hverken historisk eller kulturelt. Fra øst er Prestvegen en grusveg gjennom skogen (regulert til næringsareal). På Rudshøgda går vegen gjennom et mindre boligfelt og deretter som fortau langs vegen gjennom næringsområdet og videre gjennom tre rundkjøringer for å komme til vestsiden av næringsområdet. Prestvegen fortsetter videre vestover fra Rudshøgda.

I referansealternativet tas det utgangspunkt i at næringsareal N4 i kommuneplanen blir bygget ut, men at Prestvegen og Pilegrimsleden blir opprettholdt som ferdselsårer gjennom området.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Løkendalsvegen, driftskryssing landbruk, bru over jernbane
- Rudsvegen, bru over jernbanen



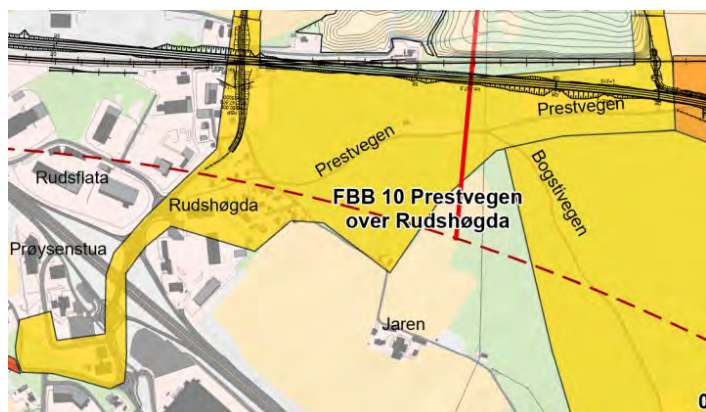
Figur 6-52: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda.



Figur 6-53: Rudshøgda industriområde sett fra nord (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-54: Gårdsveg til Løken (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-55: Kartutsnitt av delområde FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda og alternativ A.

Tabell 6-12: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda.

Verdivurdering: Delområde FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
	▲				
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.					
Begrunnelse: Verdien i delområdet er Prestvegen (Pilegrimsleden) som ferdselsåre gjennom Rudshøgda. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal/ regional betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av få</i> , men til tider flere, da det langs Pilegrimsleden er varierende bruksfrekvens. I sommermånedene er det betydelig flere brukere. Tall fra de siste fem årene viser at i perioden mai-september er det mellom 1700 og 3000 som passerer, hvorav 50-70 % er pilegrimer på veg til Nidaros.					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet har ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet langs Rudsvegen og gårdsveg opp til Løken opprettholdes med videreføring/ erstatning av dagens krysningpunkt. Krysningpunktet for Rudsvegen blir noe forbedret for gående og syklende med fortau på ny bru. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					

B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
A-B	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B-A	▲ Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						

6.3.2 FBB 11 Prøysen

Ferdselsforbindelse, utfartsområde, leke- og rekreasjonsområder

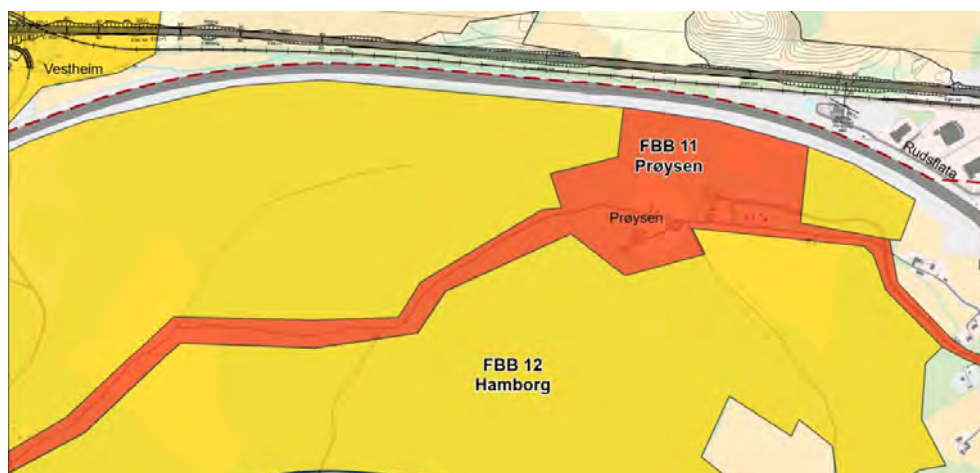
Delområdet omfatter destinasjonen Prøysenland, som er et større område som favner Prøysenhuset med Prøysenstua, Mikkeliškiskogen og Kusvea. Prøysenstua er husmannsplassen Alf Prøysen vokste opp på. Den er i dag tilbakeført til opprinnelig utseende, med stue, fjøs og låve. Mikkeliškiskogen er et område i skogen med utescene og lekehus. Kusvea er opprinnelig en husmannsplass, hvor det er bygget et stort amfi for teateroppsetninger og andre aktiviteter. Pilegrimsleden følger Prestvegen gjennom delområdet.



Figur 6-56: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 11 Prøysen.



Figur 6-57: Bilder fra Prøysenland, med Prøysenhuset til høyre (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-58: Kartutsnitt av delområde FBB 11 Prøysen og alternativ A.

Tabell 6-13: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Prøysen.

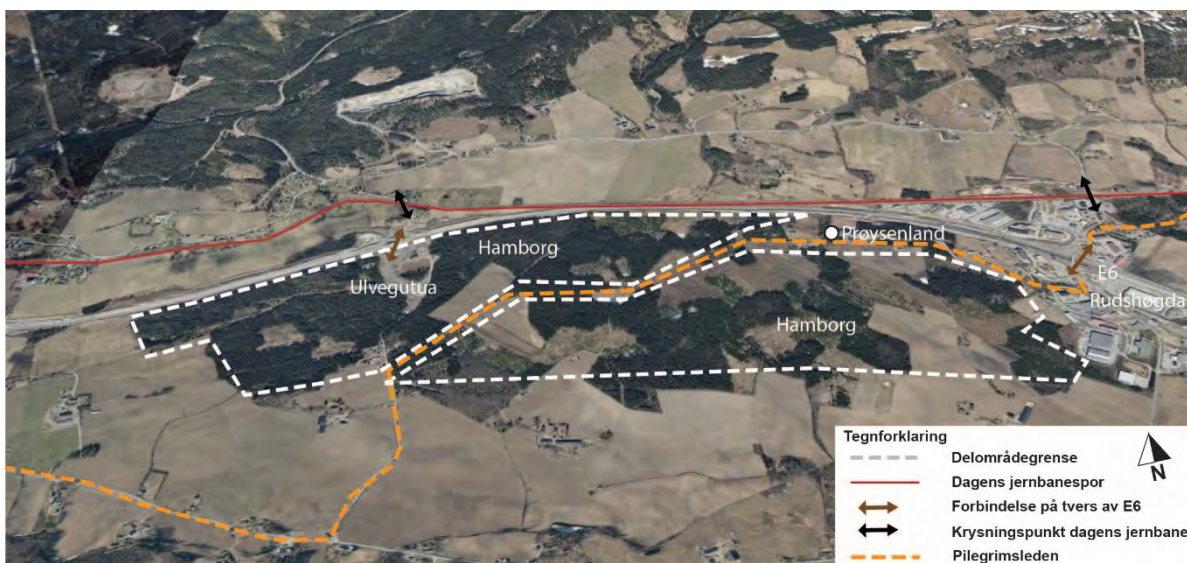
Verdivurdering: Delområde FBB 11 Prøysen							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
			▲				
Samlet verdi vurderes til stor for delområdet.							
Begrunnelse: Verdier i delområdet er Prøysenland og Prestvegen. Samlet sett anses delområdet å være av <i>regional/ nasjonal betydning</i> med kvaliteter som er <i>svært attraktive/ har særlig gode kvaliteter</i> . Bruksfrekvens vurderes til at det <i>brukes av mange</i> . Pilegrimsleden har varierende bruksfrekvens. I sommermånedene er det betydelig flere brukere av leden. Tall fra de siste fem årene viser at i perioden mai-september er det mellom 1700 og 3000 gående som passerer, hvorav 50-70 % er pilegrimer på veg til Nidaros.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å ha ubetydelig påvirkning av delområdet. Tilgjengelighet mellom delområdet og bebyggelse opprettholdes/ erstattes som dagens situasjon. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
A-B			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B-A			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.3.3 FBB 12 Hamborg

Turområde

Delområdet har beliggenhet sør for E6 og vest for Rudshøgda.

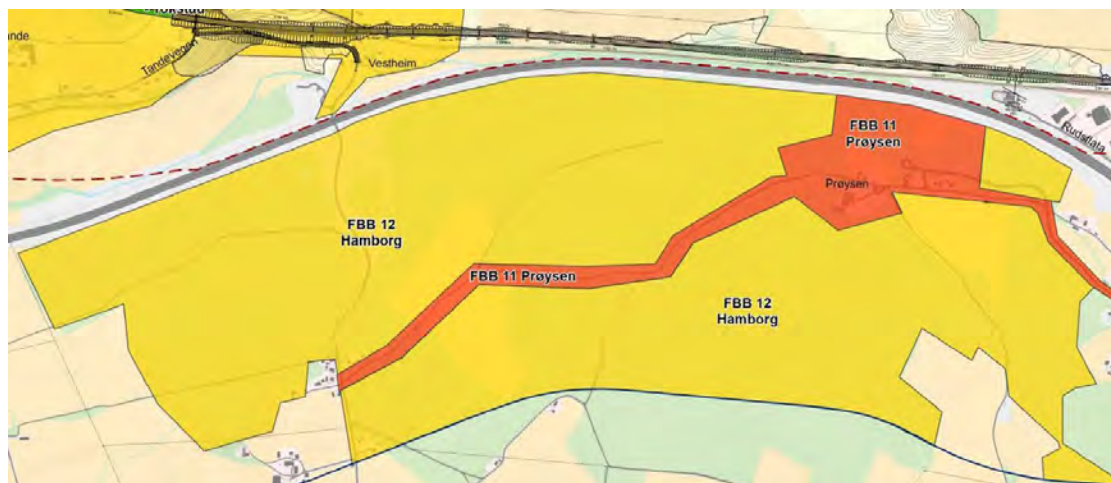
Området består av skog og noen jorder. Området hadde tidligere mange ferdselsårer gjennom skogen, mellom husmannsplasser og gårder. Området har i dag få oppmerkede stier og målpunkt for turer, men har potensiale for slik bruk. Jernbanesporet og E6 er til sammen en stor barriere som begrenser forbindelsen mellom delområdet og nordover.



Figur 6-59: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 12 Hamborg.



Figur 6-60: Krysningspunkt langs Ulvegutua (Foto: Bane NOR).



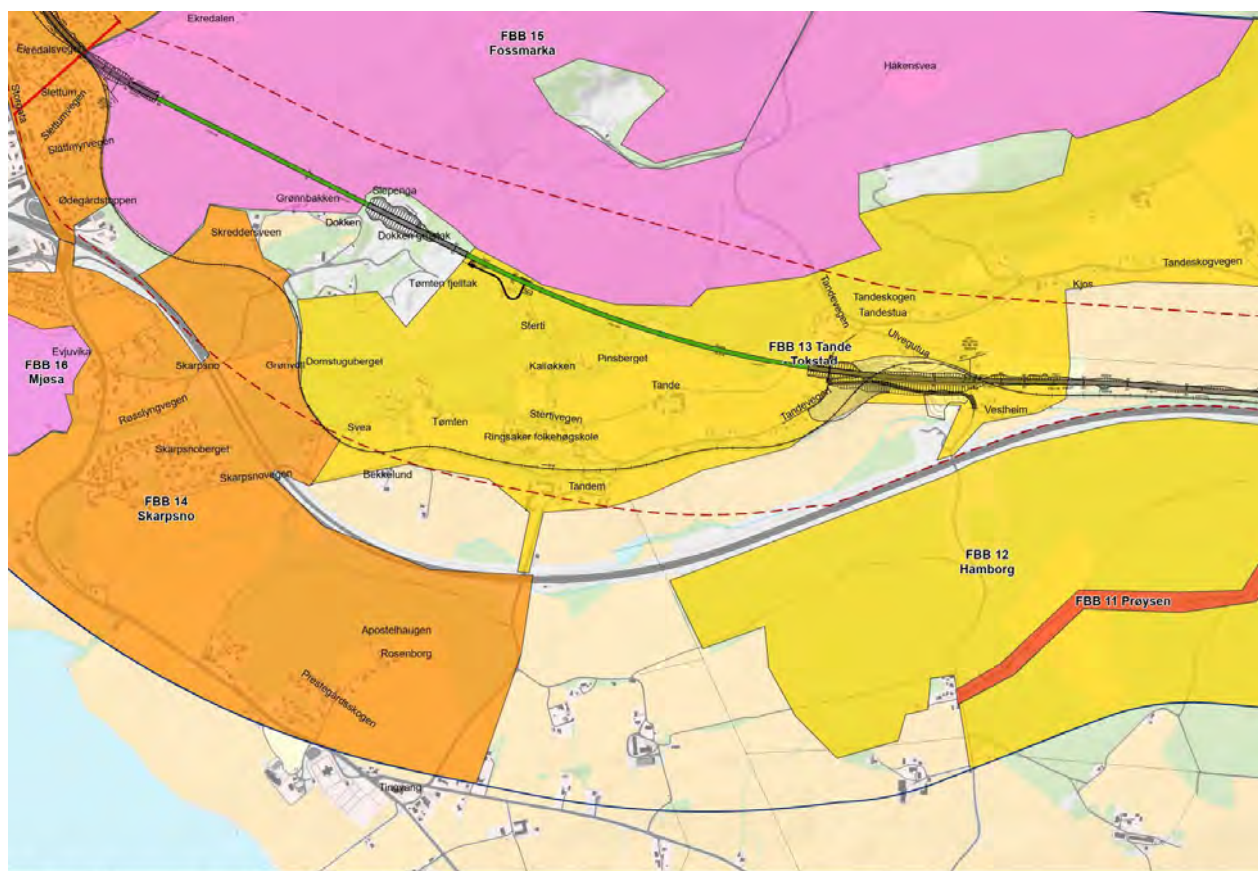
Figur 6-61: Kartutsnitt av delområde FBB 12 Hamburg og alternativ A.

Tabell 6-14: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Hamburg.

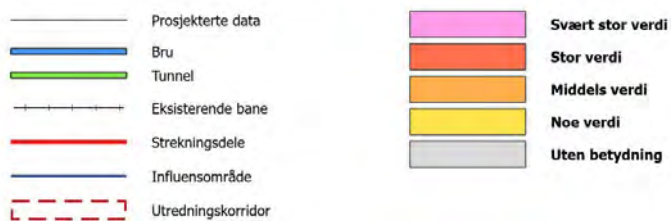
Verdivurdering: Delområde FBB 12 Hamburg						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
	▲					
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.						
Begrunnelse: Verdien i delområdet er turområde. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> og bruksfrekvens vurderes som at <i>det brukes av få</i> .						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A		▲				
Begrunnelse: Alternativet har ubetydelig påvirkning for delområdet. Tilgjengelighet mellom delområdet og bebyggelse opprettholdes/ erstattes som dagens situasjon. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.						
B		▲				
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A						
A-B		▲				
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.						
B-A		▲				
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
A-B			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B-A			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						



Figur 6-62: Registrerte verdier for friluftsliv/ by- og bygdeliv i influensområdet for delstrekning 3, del 2.



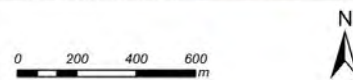
Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)



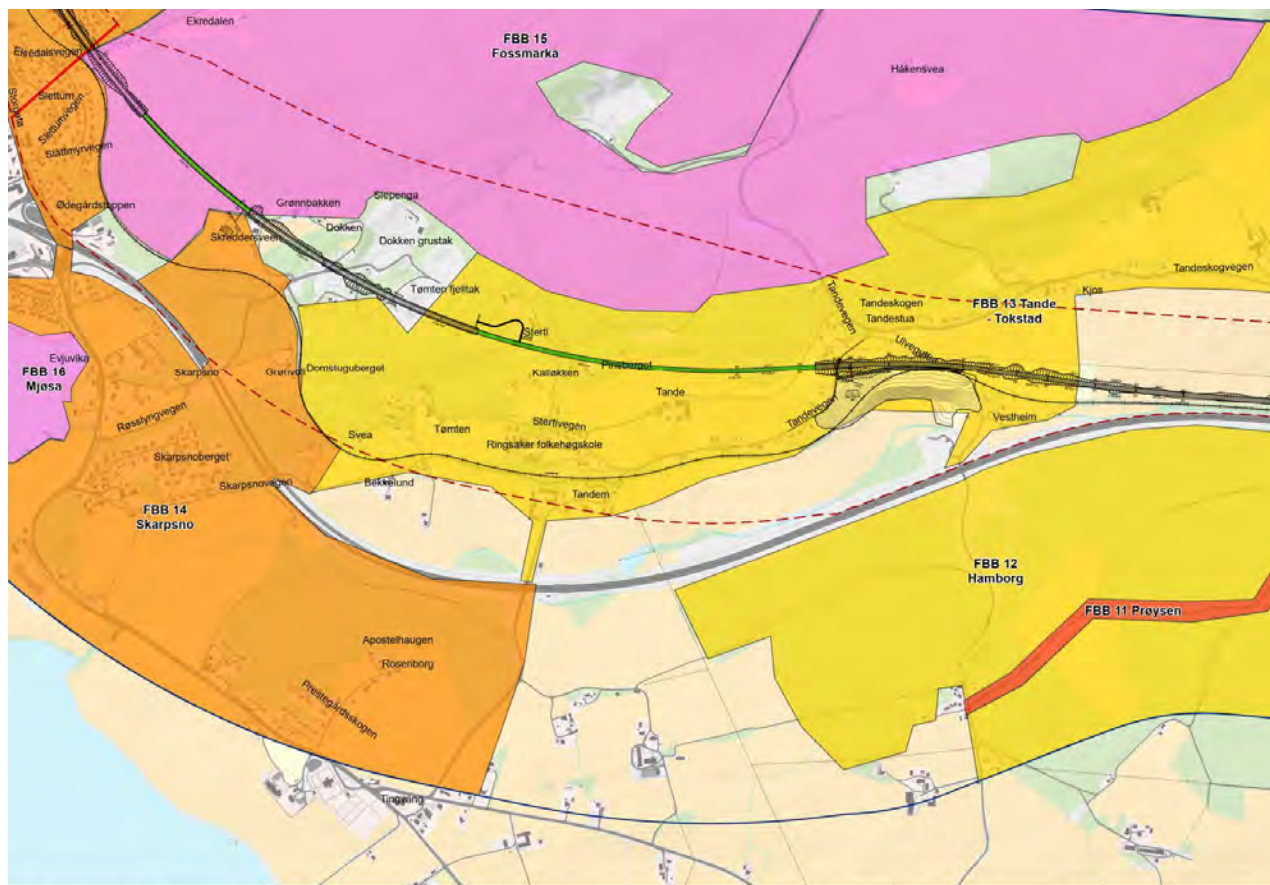
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	

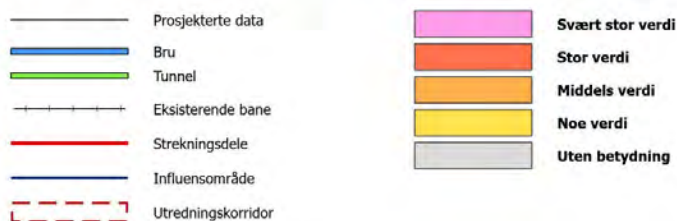
Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022



Figur 6-63: Influensområde og verdiområder for delstrekning 3, del 2 – alternativ A.

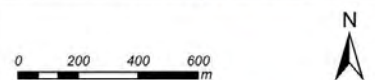


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	RAMBOLL SWECO
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022



Figur 6-64: Influensområde og verdiområder for delstrekning 3, del 2 – alternativ B.

6.3.4 FBB 13 Tande – Tokstad

Ferdselforbindelser

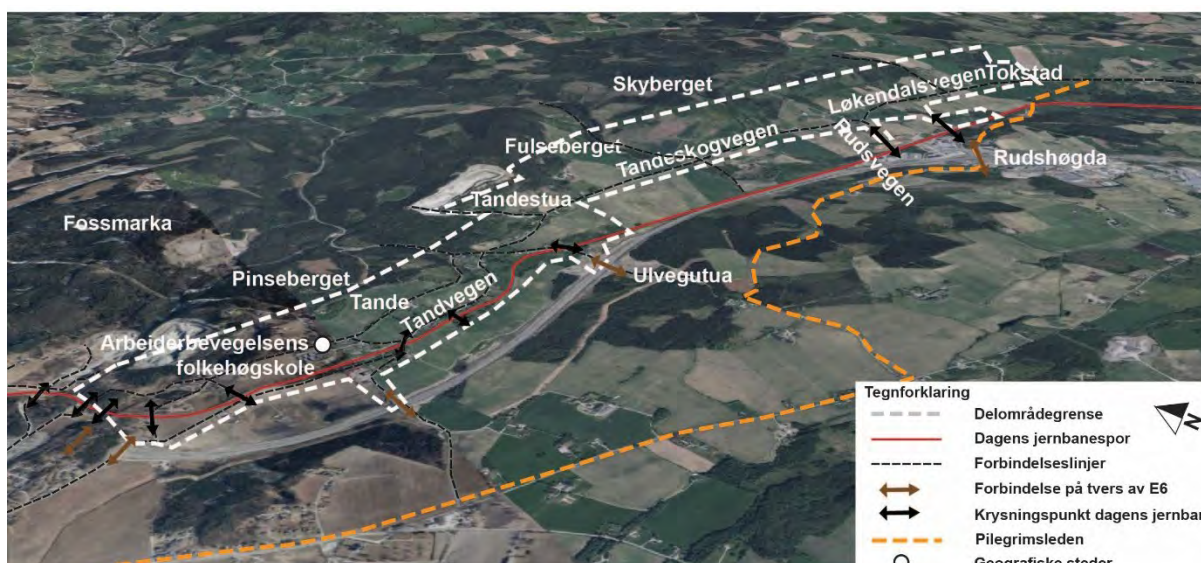
Delområdet omfatter grenda langs Tandevengen og Løkendalsvegen.

Delområdet består av spredt bebyggelse, boligfelt, landbruksareal og skogsområder. Lokalveger brukes til turformål og det er flere stier og gårdsveger som leder videre til turområdene Fossmarka, Tandeskogen og Ellevseterhøgda. Nærturterreng og målpunkt fra grenda er Pinseberget og Skyberget.

Det er to boligfelt i delområdet. Det ene har beliggenhet nord for Tande gård. Det er ei grend med bygninger på begge sider av jernbanen, blant annet boliger og Arbeiderbevegelsens folkehøgskole. Dagens spor ligger lavt i terrenget med Tandevengen som krysser over i bru. Tandestua er boligfelt vest i delområdet der vegene Ulvegutua, Tandestuevegen og Tandevengen møtes. Ellers består bebyggelsen for det meste av gårder og spredt boligbebyggelse.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Østre Løken gårdsveg – forbindelse til brukryssing over jernbanesporet mot Prestvegen/ Rudshøgda
- Rudsvegen – forbindelse til brukryssing over jernbanesporet mot Rudshøgda
- Ulvegutua – kulvert under jernbanesporet og E6
- Landbrukskryssing ved Tandevengen, kulvert
- Tandevengen – bru over jernbanesporet og E6
- Skarpsnovegen
- Skarpsno miljøløkk – kryssing på terreng
- Grønnvoll, landbrukskryssing, kulvert
- Røsslyngvegen – kulvert under E6 og jernbane



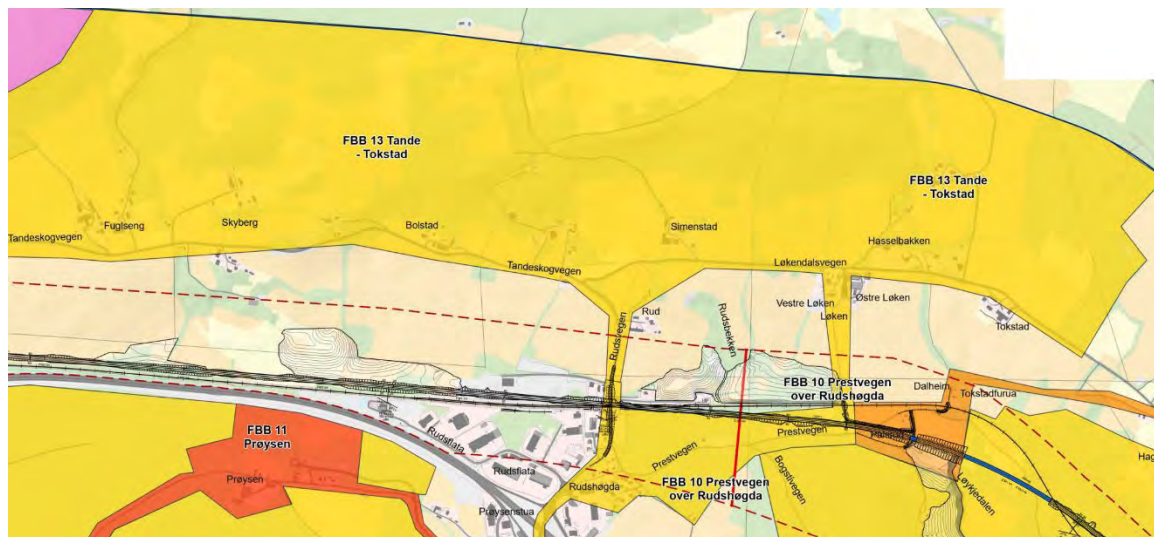
Figur 6-65: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 13 Tande – Tokstad.



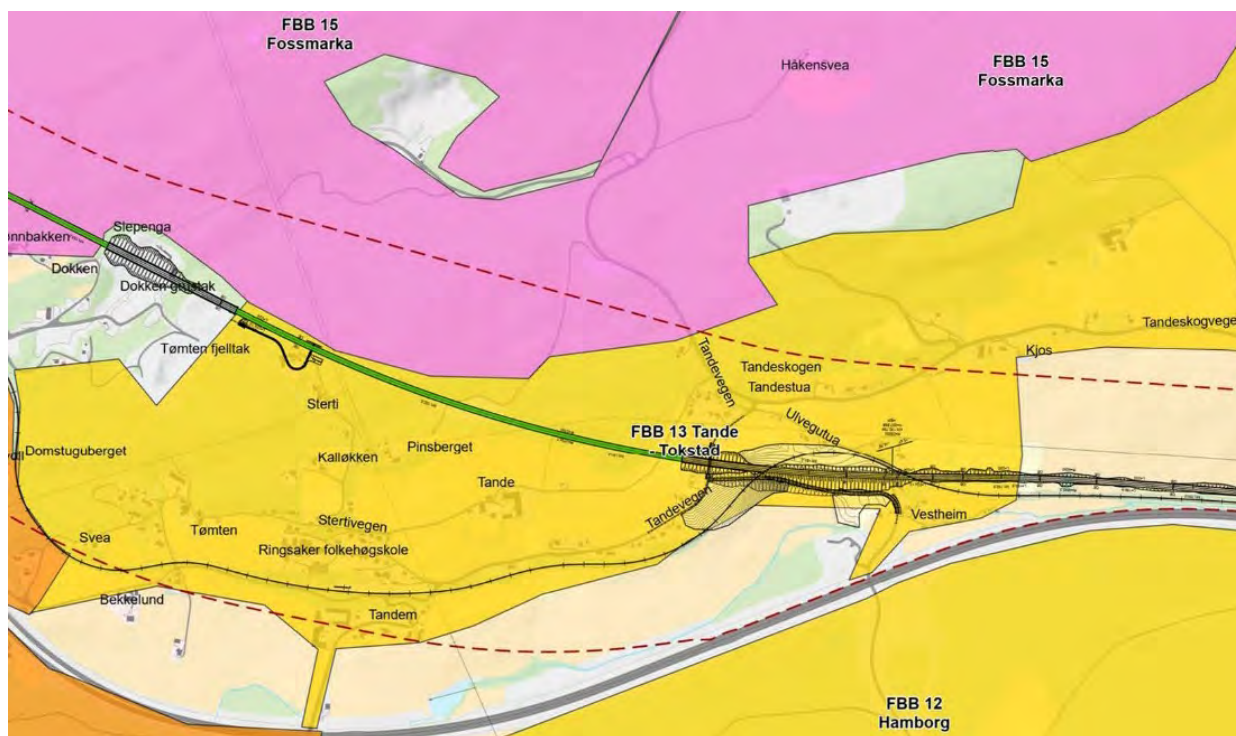
Figur 6-66: Løkendalsvegen (foto: Rambøll Sweco).



Figur 6-67: Skarpsnovegen, kryssingspunkt over jernbanen (Foto: Bane NOR).



Figur 6-68: Kartutsnitt østre del av delområde FBB 13 Tande-Tokstad og alternativ A.



Figur 6-69: Kartutsnitt vestre del av delområde FBB 13 Tande-Tokstad og alternativ A.

Tabell 6-15: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 13 Tande-Tokstad

Verdivurdering: Delområde FBB 13 Tande – Tokstad					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
	▲				
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.					
Begrunnelse: Verdier i delområdet er ferdselsforbindelser og felles utearealer tilknyttet bomiljøer, i hovedsak gater og veier. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av få</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet opprettholdes med krysningspunkt for Rudsvegen, gårdsveg til Løken og Ulvegutua. For Ulvegutua vil kulvert fjernes og kryssingen flyttes vestover. Kryssingens funksjon opprettholdes, men for beboere i Ulvegutua vil jernbanen bli en barriere mellom dem. Dette vil kun påvirke et mindre antall boliger. Kryssingene vest for Ulvegutua blir ikke lenger aktuelle da nytt alternativet har tunnelløsning på strekningen. Alternativet splitter grendemiljøet i Tandestua. Det medfører arealbeslag og visuell påvirkning, noe som vil påvirke bomiljøet, men det vurderes at felles utearealer blir ubetydelig påvirket. For endring av lydbildet, vil det i delområdet øst for Tandestua bli ubetydelig endret, mens området vest for Tandestua vil få positiv endring ved at det nye sporet går i tunnel og togtrafikk flyttes vekk.					
B		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A					
A-B		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					
B-A		▲			
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 101 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	---

Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
A-B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B-A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.3.5 FBB 14 Skarpsno

Ferdselsforbindelser, nærturterreng, jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv

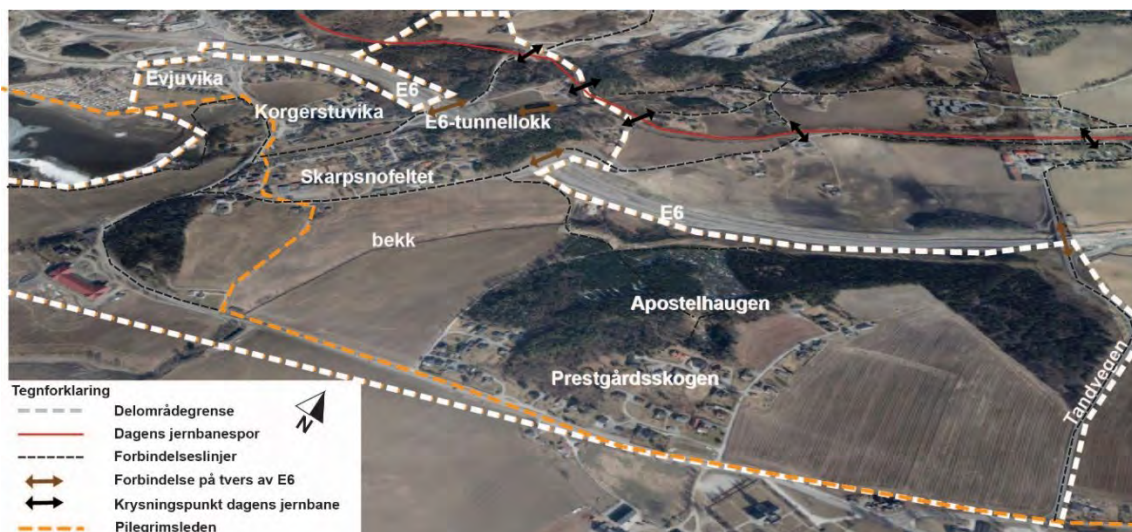
Delområdet har beliggenhet sørøst for Moelv sentrum, og omfatter boligfelt og nærturterreng.

Det er boligbebyggelse i Prestegårdsskogen, Skarpsnofeltet, Korgerstuvika og Evjuvika. For Prestegårdsskogen er det opparbeidet fellesområder med benker og balløkker. I skogen nord for boligene er det oppmerket turstier og Apostelhaugen er et målpunkt. Det går sti videre fra Prestegårdsskogen på Skarpsnotunnelen, med kobling videre mot Fossmarka. I Skarpsnofeltet er det en grøntkorridor som strekker seg fra boligfeltet, over tunnellokket og videre nordover. Skarpsno skole ble solgt i 2019 til boligformål, men inntil videre er det fremdeles balløkker og asfaltflater som kan benyttes til aktiviteter på skolens uteområde. Vinterstid kjøres det skispor på jordene mellom Skarpsnofeltet og Prestegårdsskogen, med videre koblinger både nordover mot Fossmarka og østover.

Korgstuguvika er startpunkt for både turruter mot Steinsholmen i Steinvikodden naturreservat og til Fossmarka. I tillegg starter Mjøsleden her med trasé videre nordover langs Mjøsa. Pilegrimsleden følger Storgata gjennom delområdet.

Forbindelser og krysningpunkt med betydning for delområdet:

- Skarpsno miljølokk – kryssing på terreng
- Grønnvoll, landbrukskryssing, kulvert
- Røsslyngvegen – kulvert under E6 og jernbane



Figur 6-70: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 14 Skarpsno.



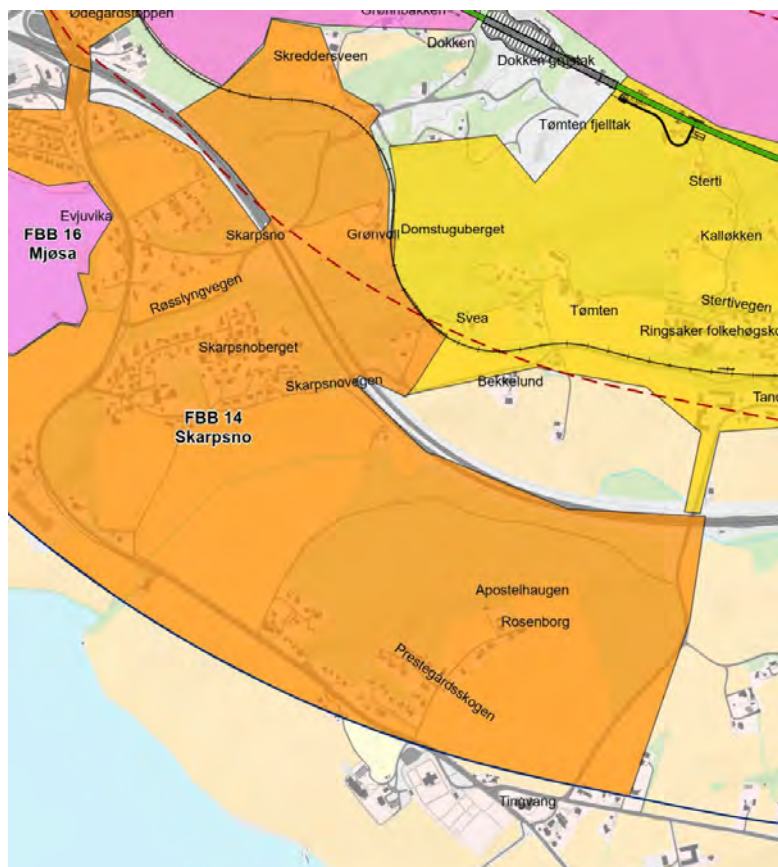
Figur 6-71: Kulvert ved Grønnvoll gård (Foto: Bane NOR).



Figur 6-72: Kulvert i Røsslyngvegen, som også er krysningpunkt for skispore (Foto: Bane NOR).



Figur 6-73: Tunnellokk ved Skarpsno (Foto: Bane NOR).



Figur 6-74: Kartutsnitt av delområde FBB 14 Skarpsno og alternativ A.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 104 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

Tabell 6-16: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 14 Skarpsno.

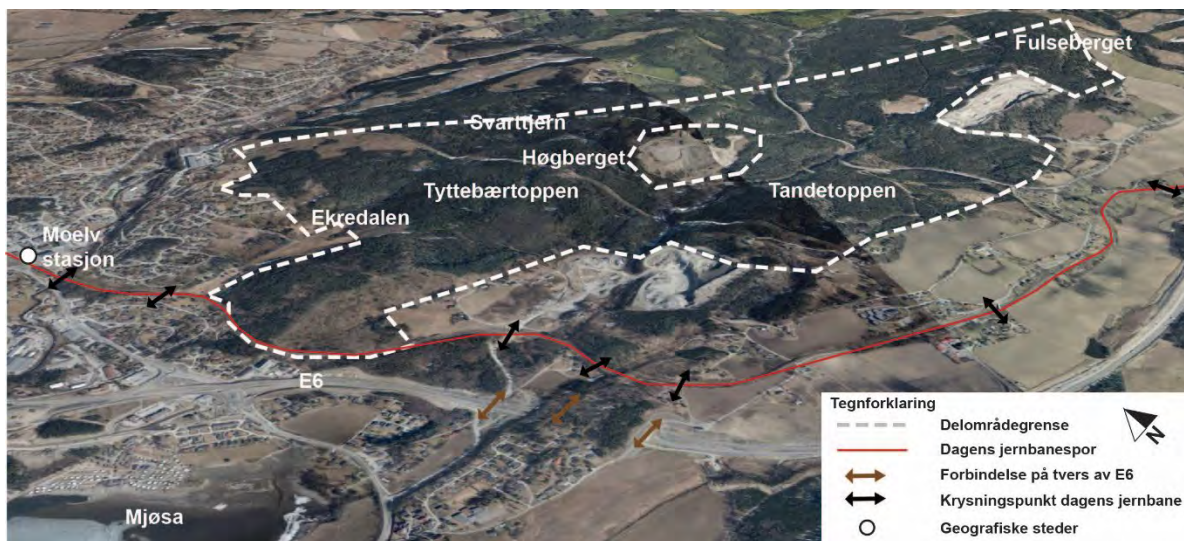
Verdivurdering: Delområde FBB 14 Skarpsno							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
		▲					
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet.							
Begrunnelse: Verdier i delområdet er nærturterreng med god forbindelse til friluftsområder og felles utearealer tilknyttet bomiljøer. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for flere</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av flere</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Selv om togtrafikk blir flyttet vekk fra delområdet vurderes det at barriereeffekten opprettholdes av E6 og gjør at tilgjengelighet mellom delområdet og nordover vil bli ubetydelig endret. Lydbildet vurderes til å bli noe forbedret ved at togtrafikk flyttes vekk fra området.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.3.6 FBB 15 Fossmarka

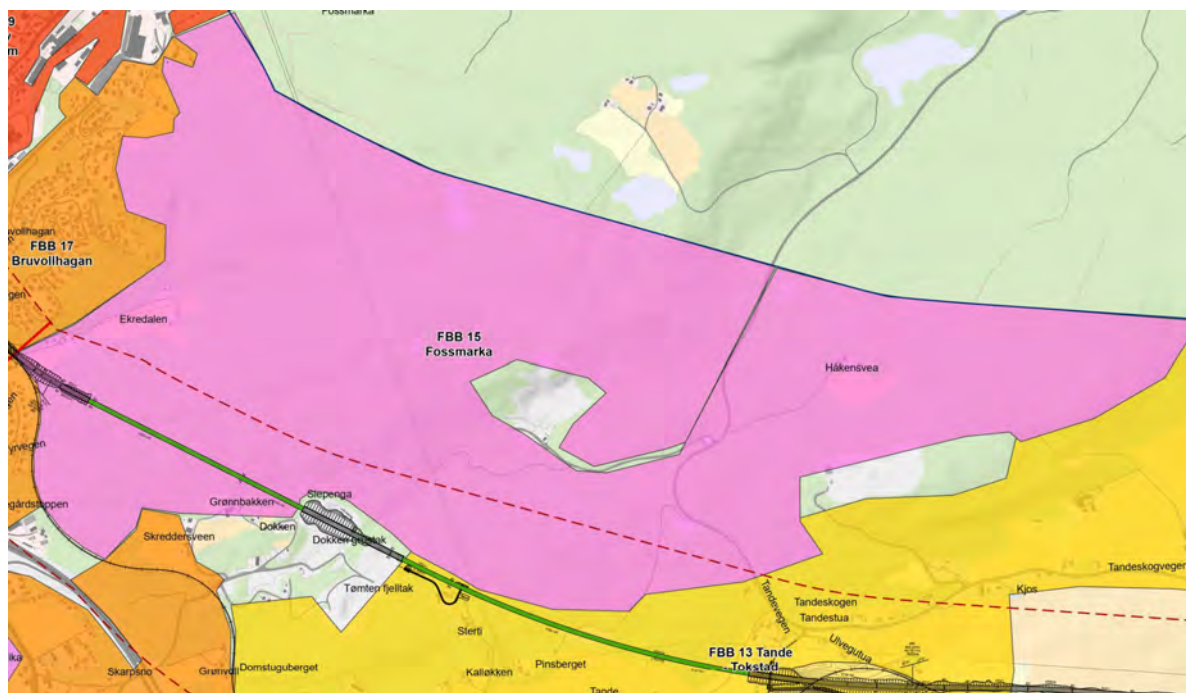
Turområde, utfartsområde, nærturterreng og bymark.

Fossmarka er et større skogsområde med beliggenhet sørøst for Moelv.

Området er et viktig nærturområde for modølene og et populært friluftsområde, som knytter seg opp mot Moelvmarka og store friluftsområder videre nord- og østover til Hedmarksvidda. I området er et rikt nett av stier, med god merking og skilting. Viktige startpunkt for nærturene fra Moelv er Skarpsno, Slettum/ Ekredalen og Bruvollhagen. For tilreisende er aktuelle utfartspunkter Garveriparken og Anderkvern industriområde. Populære målpunkt og turrunder Høgberget, Sisseltoppen og Tyttebærtoppen. Når forholdene tilsier det, kjøres det skispor gjennom Fossmarka, knyttet til øvrig løypenettverk både sørover og nordover i Moelvmarka.



Figur 6-75: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 15 Fossmarka.



Figur 6-76: Kartutsnitt av delområde FBB 15 Fossmarka og alternativ A.



Figur 6-77: Ekredalsvegen med kulvert (Foto: Bane NOR).

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv		Side: 106 av 139
			Dok.nr.: ICD-10-A-23009
			Rev.: 03A
			Dato 26.04.2022

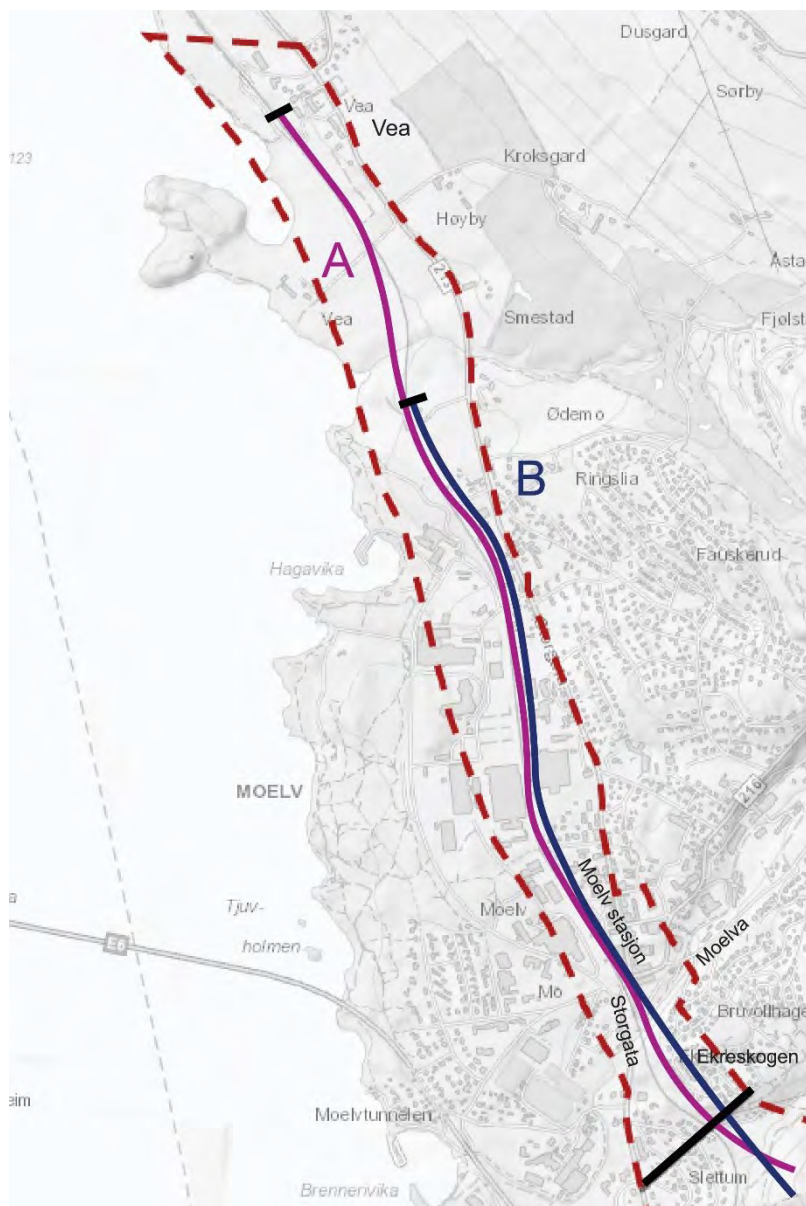
Tabell 6-17: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Fossmarka.

Verdivurdering: Delområde FBB 15 Fossmarka							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
				▲			
Samlet verdi vurderes til svært stor for delområdet.							
Begrunnelse: Fossmarka er et svært viktig nærturterreng og friluftsområde for Moelv. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal/ regional betydning</i> med kvaliteter som er <i>særdeles attraktive/ har unike kvaliteter</i> . Bruksfrekvens vurderes til at det <i>brukes av svært mange</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Det er god tilgjengelighet mellom delområdet og vestover, hvor hovedvekt av bebyggelse i Moelv er, med blant annet boligfeltene Bruvollhagan, Ekreskogen og Slettum. Kulvertkryssing i Ekredalen erstattes. Det er også god tilgjengelig sørover med flere krysningspunkter ved Skarpsno miljølokk: Røsslyngvegen (egen gangkulvert som også er for skispor), Grønvoll landbrukskulvert, Skarpsnovegen (to kryssinger) og Tandevegen. Tilgjengelighet sørover vurderes til å bli noe forbedret med alternativet i tunnel og fjerning av togtrafikk fra dagens bane. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
A-B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
B-A		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
A-B			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B-A			0				
▲							
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

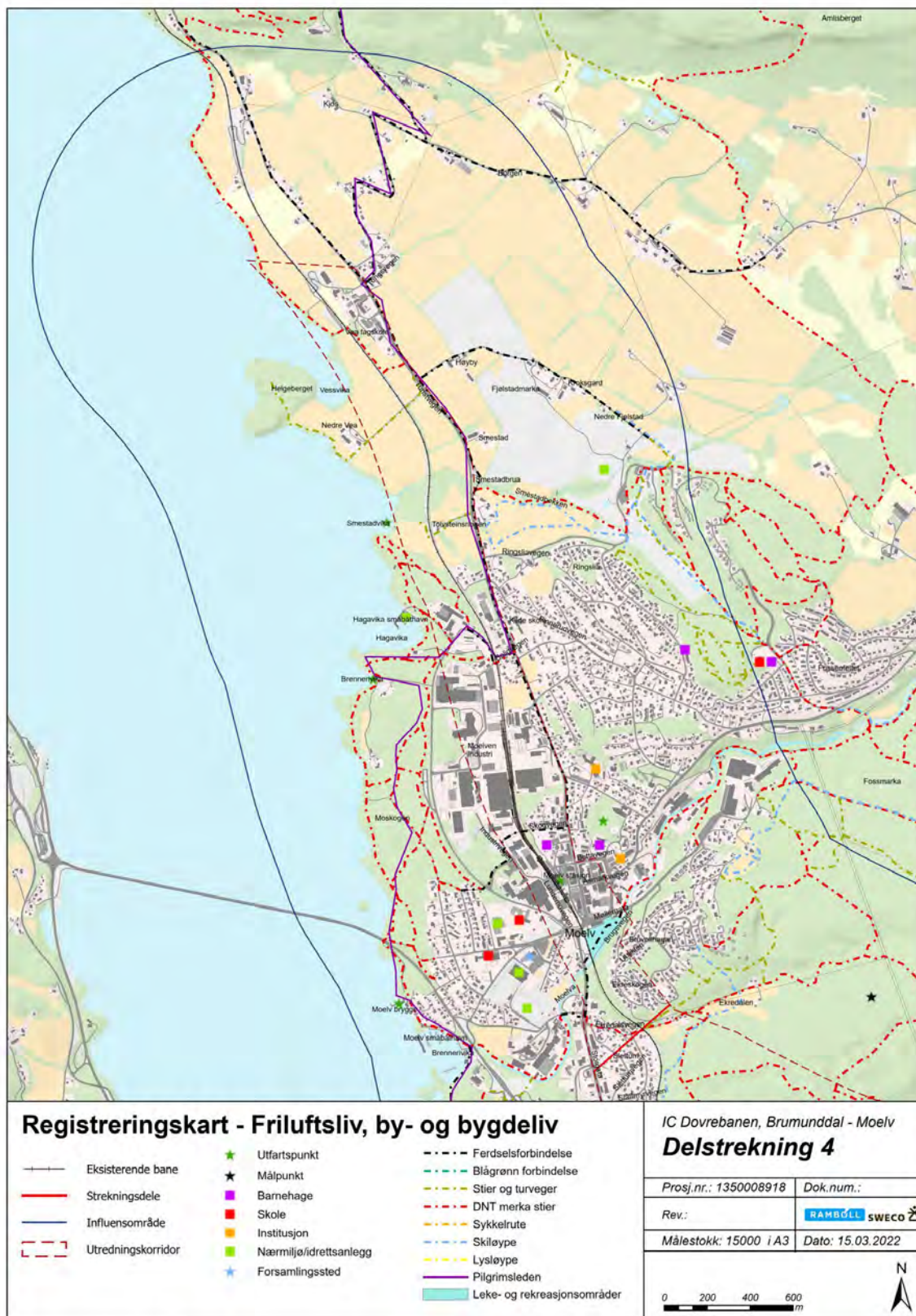
6.4 Delstrekning 4 Moelv – Veia

Innenfor delstrekning 4 omtales sju delområder:

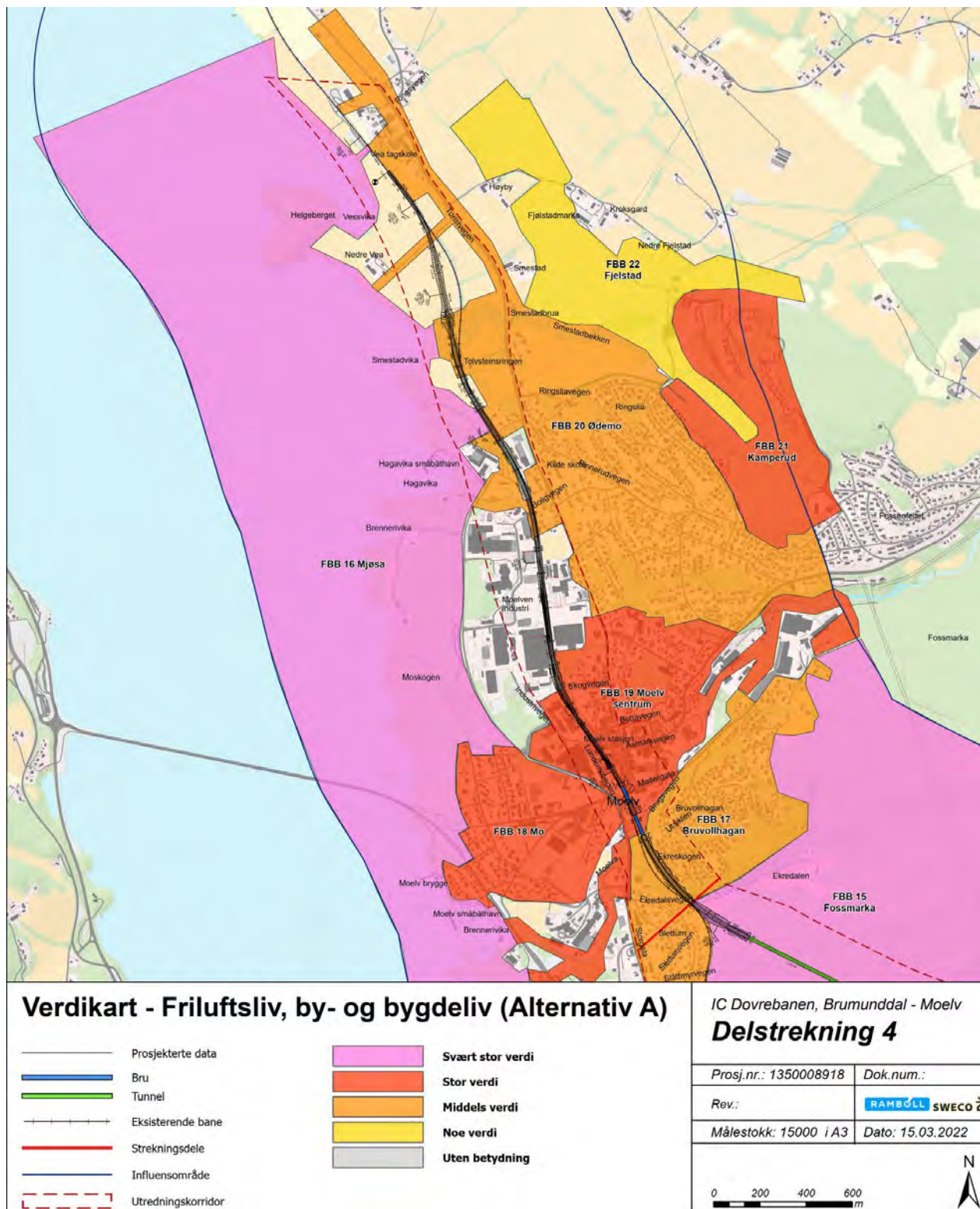
- FBB 16 Mjøsa
- FBB 17 Bruvollhagan
- FBB 18 Mo
- FBB 19 Moelv sentrum
- FBB 20 Ødemo
- FBB 21 Kamperud
- FBB 22 Fjelstad



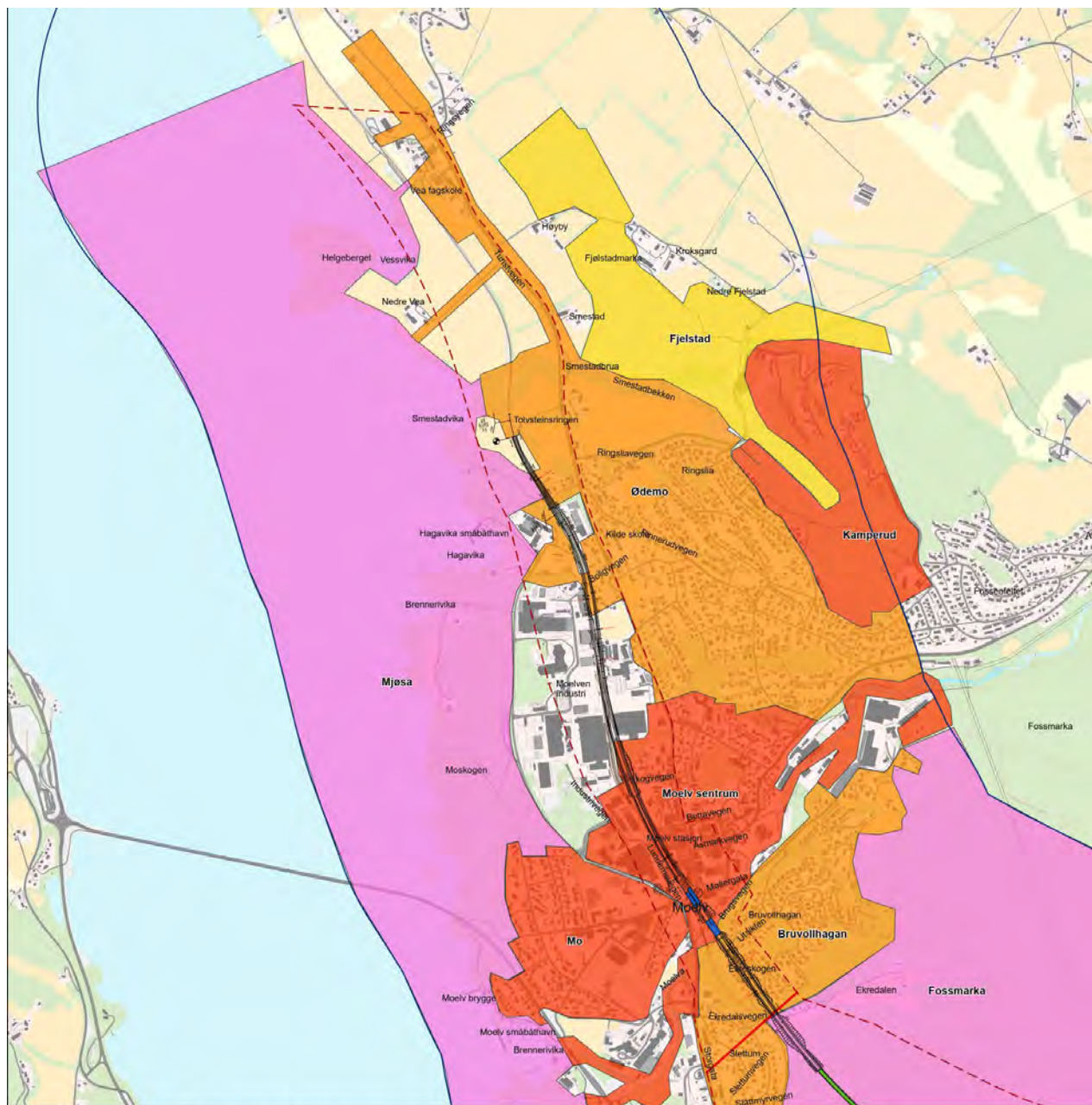
Figur 6-78: Delstrekning 4. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje). I tillegg er strekningene markert med avslutningspunkt, ettersom disse er ulike.



Figur 6-79: Registrerte verdier for friluftsliv/ by- og bygdeliv i influensområdet for delstrekning 4.



Figur 6-80: Influensområde og verdiområder for delstrekning 4 – alternativ A.

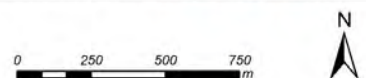


Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv **Delstrekning 4**

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 24.01.2022



Figur 6-81: Influensområde og verdiområder for delstrekning 4 – alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 111 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	---

6.4.1 FBB 16 Mjøsa

Utfartsområde, nærturterreng, strandsone med tilhørende sjø og vassdrag og leke- og rekreasjonsområder.

Delområdet omfatter Mjøsa med strandsone vest for Moelv sentrum.

Mjøsa brukes gjennom hele året til aktiviteter som bading, skøytegåing, pilking, fiske, padling og roing. Populære badeplasser i delområdet er strendene Møkkvika, Boligvika og Sanda, hvorav de to sistnevnte også har sanitæranlegg. I tillegg er det populære badeplasser i Evjuvika og Smestadvika.

Moskogen er skogsbeltet langs Mjøsa og Industrivegen, nord for Mjøsbrua. Her er det et godt utviklet stinett, inkludert Mjøsleden som har startpunkt ved Korgstuguvika og Pilegrimsleden. Det er kobling til stier både nordover mot Smestadskogen og sørover retning Korgstuguvika. Fra Korgstuguvika er det kobling til turruter vestover mot Steinvikodden naturreservat og til nordøstover til Fossmarka. Nord for Moskogen er Smestadskogen, som også består av skog og turstier. Ifølge reguleringsplanen Smestadskogen (PlanID: 2001020710558, som er en del av 0-alternativet, skal skogen bygges ut som en del av industriområdet, og turstier her må legges om.

Hagavika småbåthavn ligger i Moskogen, mens Moelv småbåthavn og Skibladnerbrygga har beliggenhet sør for Mjøsbrua. Moelv Vannskiklubb holder til i Korgerstuguvika.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

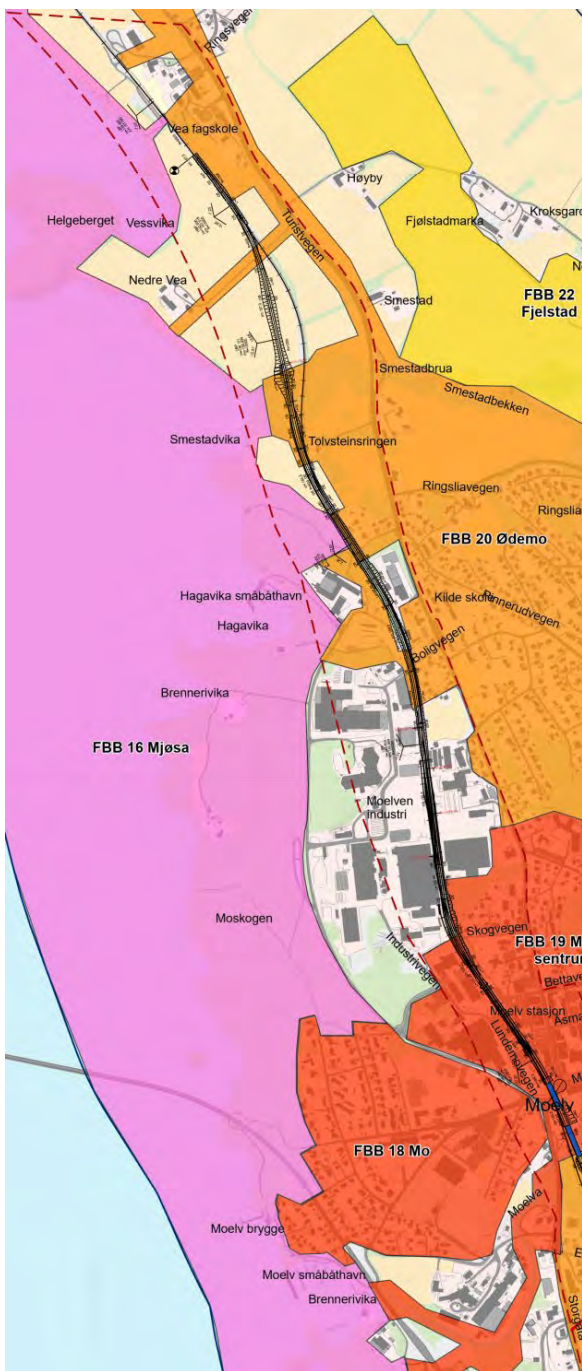
- Skarpsno tunnellokk over E6 med veger
- Røsslyngvegen, kulvert under E6 og jernbanespor.
- Ekredalsvegen, kulvert for gangforbindelse og adkomst for boliger i Ekredalen.
- Moelv sentrum med fortau og gang- og sykkelveg under jernbanebrua.
- Moelv stasjon med trappe- og heistårn.
- Moelv stasjon med trappe- og heistårn.
- Boligvegen som krysser jernbanespor med planovergang og fortsetter ned Industrivegen på vestsiden. Overgangen er veg med blandet trafikk uten fortau.
- Avkjøring fra fv. 213 til Tolvsteinsringen, privat veg fortsetter til bolig og driftsveg krysser dagens jernbanespor med planovergang.
- Gårdsveg fra fv. 213 til Nedre Veia gård, driftsveg med planovergang.
- Vest for Veia fagskole, to kulvertkryssinger for driftsveger/ grusveger som går ned til Vessvika.



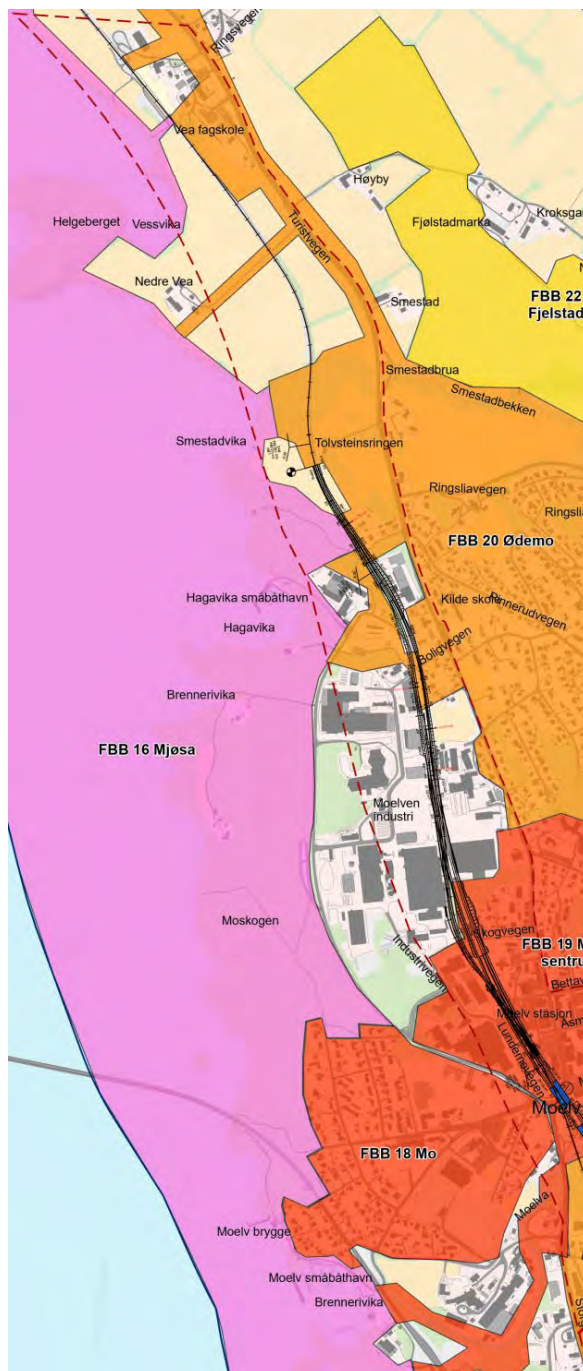
Figur 6-82: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 16 Mjøsa

Tabell 6-18: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Mjøsa.

Verdivurdering: Delområde FBB 16 Mjøsa					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
					▲
Samlet verdi vurderes til svært stor for delområdet.					
Begrunnelse: Delområdet er et svært viktig nærturterreng, rekreasjonsområde og nærmiljøanlegg. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>regional/ nasjonal betydning</i> med kvaliteter som er særdeles <i>attraktive/ har unike kvaliteter</i> . Bruksfrekvens vurderes til at det <i>brukes av svært mange</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativet har lengre utstrekning enn alternativ B med parselldele sør for Veia fagskole. Kryssing av jernbanen vest for Tolvstenene og kryssingen til Nedre Veia blir fjernet. Dette vil gi noe omveg for turruten som har kobling videre langs Smedstadbekken. Krysningspunktene som blir fjernet skal erstattes med en ny kryssing, det vil bli en kombinert kryssingen også for Boligvegen/ Industrivegen. Tilgjengelighet vurderes til ubetydelig endret.					
B		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativet er kortere enn alternativ A og avsluttes sør for Tolvstenene. Krysningspunkt for Boligvegen/ Industrivegen blir erstattet. Tilgjengelighet vurderes til ubetydelig endret.					
Tiltakets konsekvens					
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---
A			▲		
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					
B			▲		
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					



Figur 6-83: Kartutsnitt av delområde FBB 16 Mjøsa og alternativ A.



Figur 6-84: Kartutsnitt av delområde FBB 16 Mjøsa og alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 114 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	---

6.4.2 FBB 17 Bruvollhagan

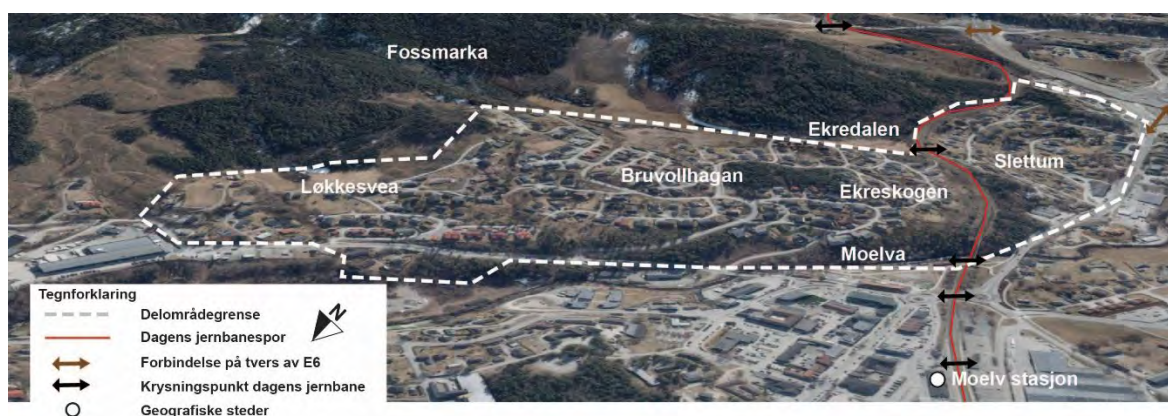
Blå/ grønne korridorer, leke- og rekreasjonsområder

Delområdet Bruvollhagan omfatter boligfeltene sør og øst for Moelv sentrum.

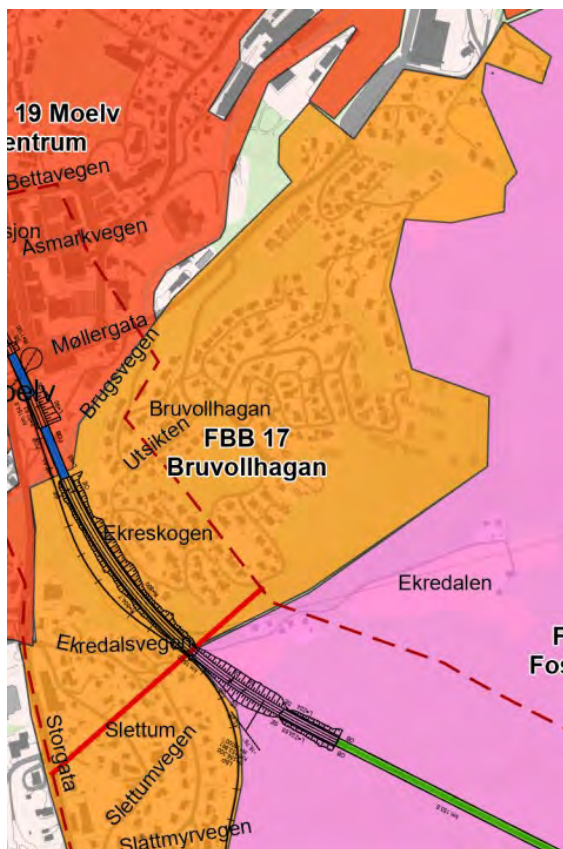
Boligfeltene i delområdet er Bruvollhagan, Ekreskogen og Slettum. Bruvollhagan og Ekreskogen har beliggenhet på østsiden av eksisterende jernbanespor, mens Slettum ligger på vestsiden av jernbanesporet. I boligområdene er det tilrettelagte nærlekeplasser med balløkker, noen lekeapparater og benker. Det er også skogsområder inntil boligfeltene som brukes som uformelle lekeplasser og nærturterreng. Grøntkorridoren som følger Ekredalen er en viktig gangforbindelse mellom boligfeltene og også en viktig forbindelse til sentrum og Mjøsa, eller Fossmarka. Vinterstid kjøres skispor i Ekredalen med kobling sørover i kanten av Fossmarka og nordover til kanten av boligområdet Bruvollhagan. Det kjøres også skiløyper på jorder ved Løkkesvea.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

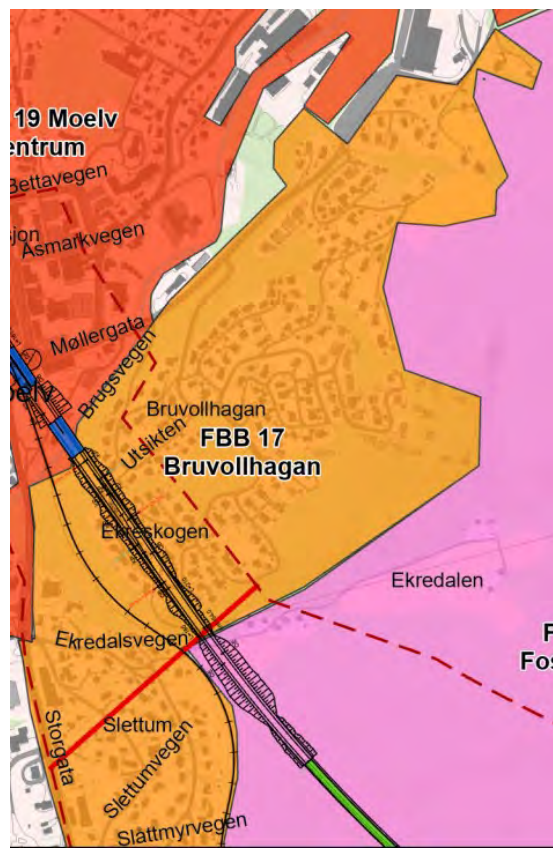
- Ekredalen, Kulvert under jernbane
- Gangveg langs Moelva, under jernbanebru
- Gangveg langs Storgata, under jernbanebru



Figur 6-85: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 17 Bruvollhagan.



Figur 6-86: Kartutsnitt av delområde FBB 17 Bruvollhagan og alternativ A.



Figur 6-87: Kartutsnitt av delområde FBB 17 Bruvollhagan og alternativ A.

Tabell 6-19: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 17 Bruvollhagan.

Verdivurdering: Delområde FBB 17 Bruvollhagan					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
		▲			
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet.					
Begrunnelse: Verdiene i delområdet er felles utearealer tilknyttet bomiljø, grøntkorridor, nærturterreng og god tilgang til friluftsområder. Samlet sett anses delområdet å ha <i>lokal betydning</i> , med kvaliteter som er <i>attraktive for flere</i> . Bruksfrekvens vurderes til at <i>det brukes av flere</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Felles uteareal for bomiljøene eller nærturterreng blir ubetydelig redusert. Tilgjengelighet i Ekredalen opprettholdes med ny kulvert. En turveg som binder sammen Ekreskogen og Ekredalen blir delvis avskåret av alternativet. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
B			▲		
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å forringe delområdet noe. Felles uteareal blir splittet, fellesverdier i bolig-gater redusert og areal blir beslaglagt. Kulvert erstattes i Ekredalen og tilgjengelighet mot sentrum opprettholdes. En turveg som binder sammen Ekreskogen og Ekredalen forsvinner på grunn av arealbeslag. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					

Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør noe miljøskade for delområdet.							
B				▲	--		
Alternativet utgjør betydelig miljøskade for delområdet.							

6.4.3 FBB 18 Mo

Leke- og rekreasjonsområder og urbane uteområder

Delområdet Mo omfatter området vest for Moelv sentrum med boligområder, skoler og nærmiljø- og idrettsanlegg.

Skolene i delområdet er Moelv barneskole og Moelv ungdomsskole. Barneskolen er ny, med opparbeidet uteområde med lekearealer og ballbane. I idrettsparken er det fotballbaner, svømmehall, friidrettsbane og idrettshall. Det er også kulturhus med kino i delområdet.

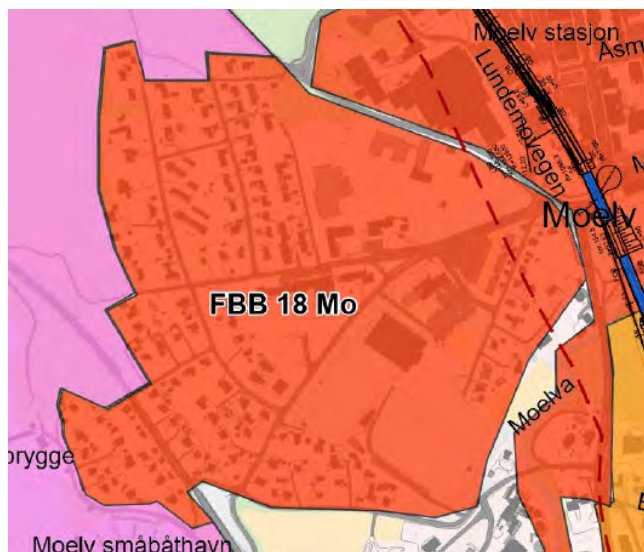
Vest i delområdet er det etablerte boligområder med god tilgang til skogs- og friområder langs Mjøsa.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Ferdselsforbindelser for gående og syklende til sentrum med stasjonen og Mjøsa
- Gangforbindelser i retning Ekredalen fra brua over Moelva



Figur 6-88: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser verdier i delområdet FBB 18 Mo.



Figur 6-89: Kartutsnitt av delområde FBB 18 Mo og alternativ A.

Tabell 6-20: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Mo.

Verdivurdering: Delområde FBB 18 Mo							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
			▲				
Samlet verdi vurderes til stor for delområdet.							
Begrunnelse: Delområdet har stor verdi, spesielt barn og unge med nærmiljøanlegg, skoler, idrettspark og kulturhus. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal/ regional betydning</i> med kvaliteter som er <i>svært attraktive/har særlig gode kvaliteter</i> og bruksfrekvens vurderes som at det <i>brukes av svært mange</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning av delområdet. Tilgjengelighet for delområdet opprettholdes ved at krysningpunktene for gående og syklende langs Moelva og Storgata opprettholdes. Gangbru i Skogvegen blir erstattet. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

6.4.4 FBB 19 Moelv sentrum

Urbane uteområder, leke- og rekreasjonsområder, blå/ grønne korridorer og ferdselsforbindelser

Delområdet omfatter sentrumsområdet for Moelv med stasjonen, handlegate, institusjoner, boligbebyggelse, parker og elva Moelva. Vest for jernbanestasjonen ligger det industriområder som tilhører Moelven industrier.

Moelv sentrum har et bymessig preg, og ligger konsentrert øst for jernbanestasjonen. Sentrum består av kvartalsstruktur med service- og handelsbedrifter og har utviklet seg i en mer urban retning med leiligheter og blokkbebyggelse i sentrum. I sentrum er det to barnehager, Kremmerhuset og Moelv. Sistnevnte har plassering ved Parken, som er en liten skogspark midt i sentrum som blant annet benyttes av barnehagebarn og Moelv bo- og aktivitetssenter som nærturterreng. Moelv sykehjem ligger nord i delområdet, også med tilgang til skogsområde, som ligger tett på.

Moelva renner gjennom søndre del av sentrum, med Garveriparken som et viktig nærmiljøanlegg ved elvekanten. Her er det skatepark, lekeapparater og oppholdsplasser. Langs Moelva er det også tilrettelagt tursti med forbindelser både vestover mot Mjøsa og østover til Fossmarka. Turstien går i hovedsak langs elva, tilpasset med avstikkere via fortau eller veg noen plasser. Det går ørret i Moelva, så det er også populært å fiske langs elva.

Forbindelser og krysningspunkt med betydning for delområdet:

- Langs Skogvegen, med gangbru over jernbanesporet. Dette er en viktig tverrforbindelse gjennom sentrum for gående, spesielt som skoleveg.
- Kulvert på Moelv stasjon, der man kan krysse stasjonsområdet under sporene
- Gang- og sykkelveg under jernbanesporet langs Storgata og Garveriparken



Figur 6-90: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 19 Moelv sentrum.



Figur 6-91: Garveriparken i Moelv (foto: Rambøll Sweco).



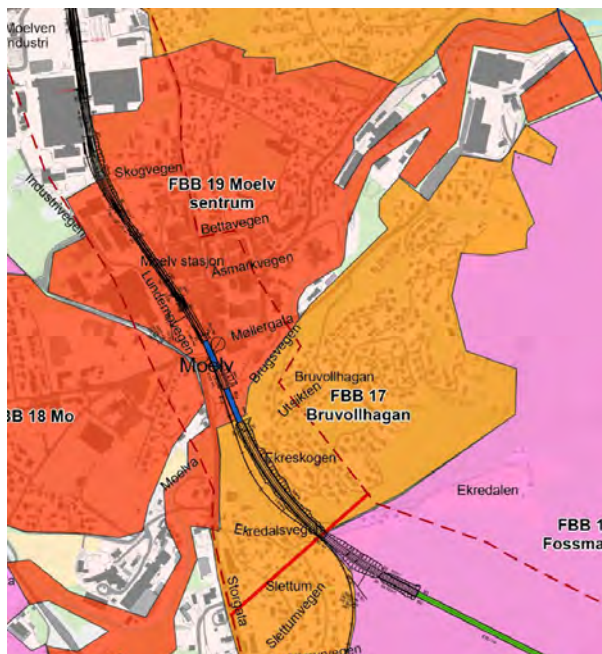
Figur 6-92: Gangforbindelse langs Brumunda under jernbanen (Foto: Google Street view).



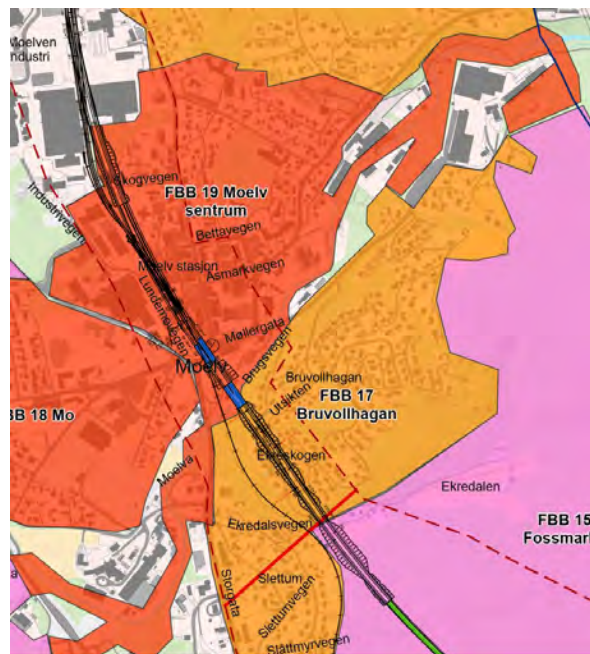
Figur 6-93: Gangveg langs Industrivegen/ Storgata med krysning under jernbanen (Foto: Google Street view).



Figur 6-94: Gangveg langs Skogvegen (Foto: Bane NOR).



Figur 6-95: Kartutsnitt av delområde FBB 19 Moelv sentrum og alternativ A.



Figur 6-96: Kartutsnitt av delområde FBB 19 Moelv sentrum og alternativ B.

Tabell 6-21: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Moelv sentrum

Verdivurdering: Delområde FBB 19 Moelv sentrum					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
			▲		
Samlet verdi vurderes til stor for delområdet.					
Begrunnelse: Verdiene i delområdet er sentrumsfunksjoner med offentlige møte- og aktivitetsplasser, parker og grøntkorridorer. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>regional/ nasjonal betydning</i> med kvaliteter som er <i>attraktive for mange</i> og bruksfrekvens vurderes som at det <i>brukes av mange</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning av delområdet. Alternativet utgjør noe arealbeslag for Garveriparken, men med ubetydelig påvirkning av bruksmuligheter og opplevelse i parken. Tilgjengelighet opprettholdes langs Moelva, under jernbanebrua og langs Storgata. Gangbru i Skogvegen blir erstattet med nytt krysningspunkt. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
B			▲		
Begrunnelse: Alternativet vurderes til å forringe delområdet. Alternativet medfører arealbeslag av Garveriparken og Kremmerhuset barnehage, noe som vil forringe bruksmuligheter og opplevelseskvaliteter for områdene. En gangveg/ tursti gjennom skogsholtet mellom stasjonen og Skogvegen utgår på grunn av arealbeslag. Krysninger opprettholdes langs Moelva og langs Storgata, under jernbanebrua. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					

Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B	▲						
	Alternativet utgjør noe miljøskade for delområdet.						

6.4.5 FBB 20 Ødemo

Leke- og rekreasjonsområder, blå/grønne korridorer

Delområdet består av boligområder og grøntkorridorer nord for Moelv sentrum.

Det er boligfelt i områdene Lotterud og Øymohellinga/ Elgråkket. I boligfeltene er det lite opparbeidet areal for lek, men det er romslige arealer med skog og vegetasjon i sammenhengende grøntkorridorer, noe som gir rom for uformelle møteplasser, lek og aktiviteter. Skogen langs Smestadbekken er en viktig grøntkorridor med stier og videre forbindelse til bymarka i øst og Mjøsa i vest. Pilegrimsleden følger delvis Storgata og Turistvegen gjennom delområdet.

Forbindelser og krysningsspunkt med betydning for delområdet:

- Usikra krysningsspunkt nord for Tolvstenene. Mye brukt som gangforbindelse fra fv. 213 Storgata mot Mjøsa.
- Planovergang langs Boligvegen, mellom Storgata og Industrivegen.



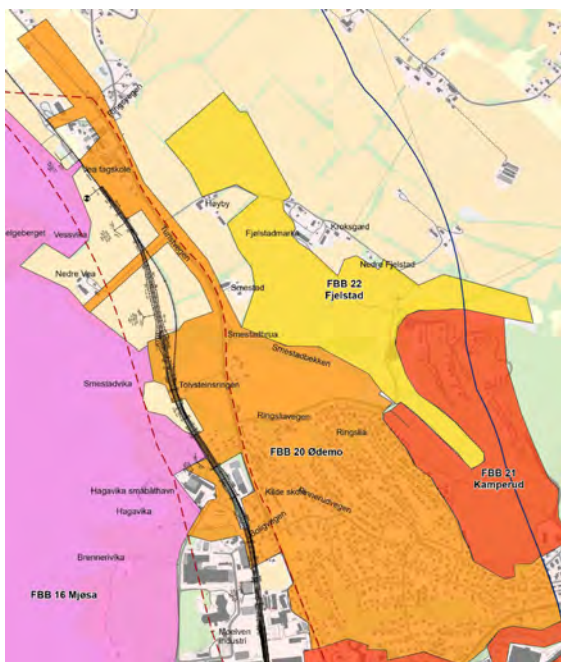
Figur 6-97: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 20 Ødemo



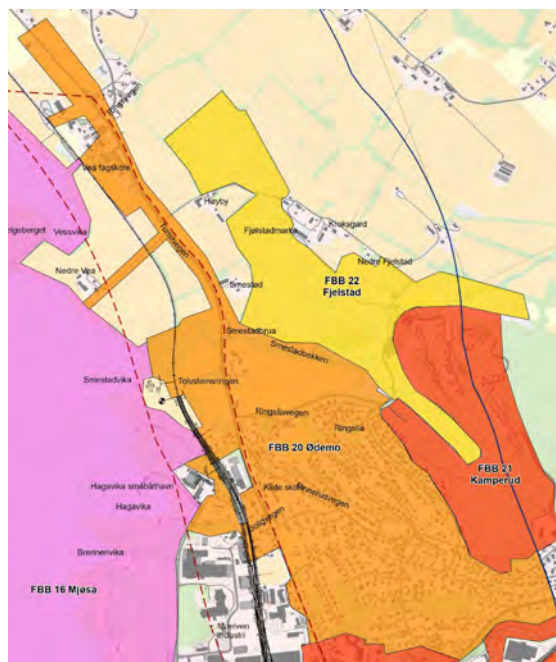
Figur 6-98: Planovergang vest for Tolvstenene (Foto: Bane NOR).



Figur 6-99: Adkomstveg til Nedre Veia gård med planovergang (Foto: Bane NOR).



Figur 6-100: Kartutsnitt av delområde FBB 20 Ødemo og alternativ A.



Figur 6-101: Kartutsnitt av delområde FBB 20 Ødemo og alternativ B.

Tabell 6-22: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 20 Ødemo.

Verdivurdering: Delområde FBB 20 Ødemo					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
		▲			
Samlet verdi vurderes til middels for delområdet					
Begrunnelse: Verdier i delområdet er felles utearealer tilknytte bomiljøer og nærturterreng. Samlet sett anses delområdet å være av <i>lokal betydning</i> med kvaliteter som er <i>attraktive for flere</i> og bruksfrekvens vurderes som at det <i>brukes av flere</i> .					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Alternativet har lengre utstrekning enn alternativ B med parselldele sør for Veia fagskole. Kryssing av jernbanen vest for Tolvstenene og kryssingen til Nedre Veia blir fjernet. Dette vil gi noe omveg for turruten som har kobling videre langs Smedstadbekken. Krysningspunktene som blir fjernet skal erstattes med en ny kryssing, kombinert med kryssingen for Boligvegen/ Industrivegen, derfor vurderes tilgjengeligheten til å bli ubetydelig endret.					
B		▲			
Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning av delområdet. Alternativet er kortere enn alternativ A og avsluttes sør for Tolvstenene. Kryssingen Boligvegen/ Industrivegen blir erstattet med nytt krysningspunkt derfor vurderes tilgjengeligheten og bruksmulighetene til å bli ubetydelig endret. Lydbildet vurderes å bli ubetydelig endret.					
Tiltakets konsekvens					
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---
A			▲		
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					

B			▲			
	Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.					

6.4.6 FBB 21 Kamperud

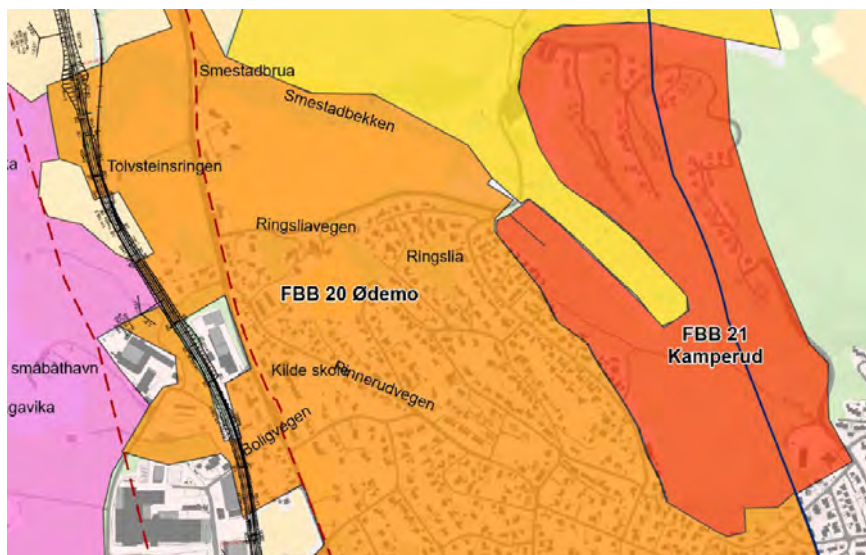
Leke- og rekreasjonsområder, blå/grønne korridorer

Området har beliggenhet nord for Moelv sentrum og omfatter skole, barnehager, skogsområder med nærturterreng og boligområder.

Nord i delområdet ligger Fossen barnehage og Fossen barneskole, samt den private barnehagen Borgen. Alle har nær beliggenhet til et større skogsområde, som brukes til lek og aktivitet av skoleelever og som nærturterreng for beboere i området. Når fører tillater det, kjøres det skispor i skogen og på jorder videre nordover. På Fossen skole går elever på 1.-4.trinn, mens elever fra 5. trinn blir flyttet til Moelv barneskole.



Figur 6-102: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 21 Kamperud.



Figur 6-103: Kartutsnitt av delområde FBB 21 Kamperud og alternativ A.

Tabell 6-23: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde FBB 21 Kamperud.

Verdivurdering: FBB 21 Delområde Kamperud						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
			▲			
Samlet verdi vurderes til stor for delområdet.						
Begrunnelse: Delområdet har stor verdi, spesielt for barn og unge med skole, barnehager, nærmiljøanlegg og nærturterreng. Samlet sett anses delområdet til å være av <i>lokal betydning</i> med kvaliteter som er <i>attraktivt for flere</i> og bruksfrekvens vurderes som at det <i>brukes av flere</i> .						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A		▲				
	Begrunnelse: Alternativet vurderes å ha ubetydelig påvirkning på delområdet. Tilgjengelighet fra delområdet får noe omveg veg at planovergang ved Tolvstenene blir fjernet og forbindelsen i forlengelse av Smestadbekken blir brutt. Krysningspunktene som blir fjernet skal erstattes med en ny kryssing, det vil bli en kombinert kryssingen også for Boligvegen/ Industrivegen. Tilgjengelighet vurderes til at blir opprettholdt.					
B	Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						
B			▲			
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.						

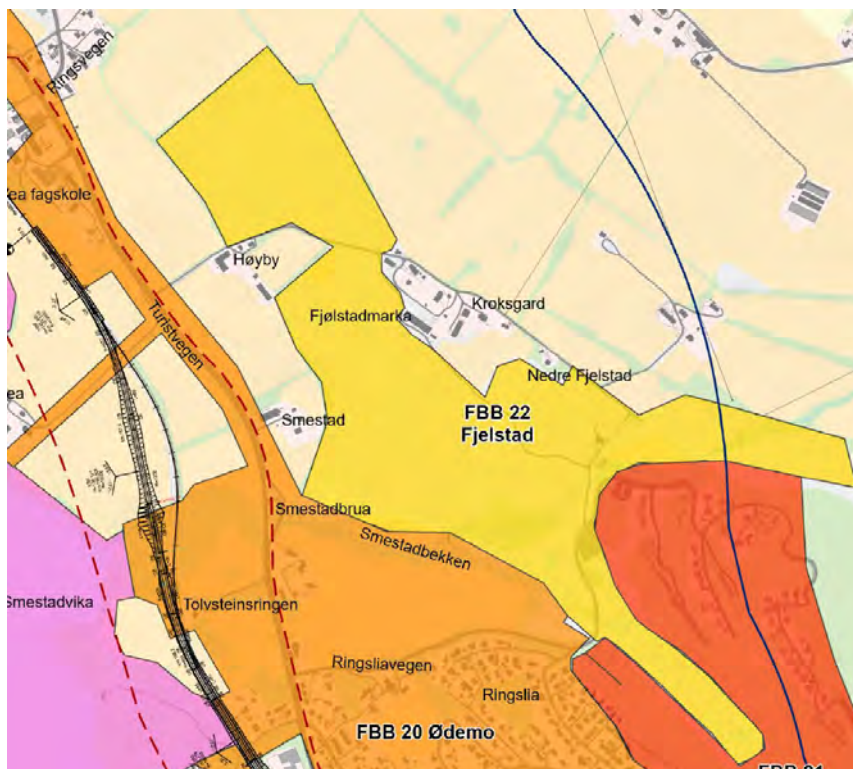
6.4.7 FBB 22 Fjelstad

Utfartsområde

Området omfatter golfbane nær Moelv sentrum. Dette er en 18-hulls golfbane som eies av gårdene Fjelstad og Kroksgård, og som leies ut til Mjøsen golfklubb. Banen har sentral beliggenhet ved Moelv sentrum. Den brukes til klubbaktiviteter gjennom sesongen og kan ellers benyttes av alle med golfkort.



Figur 6-104: Oversiktsbilde (norgebilder.no) som viser de viktigste verdiene i delområdet FBB 22 Fjelstad.



Figur 6-105: Kartutsnitt av delområde FBB 22 Fjelstad og alternativ A.

Tabell 6-24: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde Fjelstad.

Verdivurdering: Delområde FBB 22 Fjelstad							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
	▲						
Samlet verdi vurderes til noe for delområdet.							
Begrunnelse: Det er god tilgjengelighet til området og flere brukere, men golfbanen har ensartede bruksmuligheter og utelukker brukere som ikke har medlemskap og/ eller golfkort. Dette gjør at verdien for området som nærmiljøanlegg trekkes ned. Samlet sett anses delområdet å være av <i>lokal/ regional betydning</i> med kvaliteter som er <i>attraktive for noen grupper</i> og det er <i>få allmenne interesser</i> .							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A		▲					
Begrunnelse: Alternativet har ubetydelig påvirkning for delområdet. Tilgjengelighet opprettholdes som i dagens situasjon ved at adkomst til området i hovedsak er via Storgata.							
B		▲					
Begrunnelse: Samme påvirkning som for alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							
B			▲				
Alternativet utgjør ubetydelig miljøskade for delområdet.							

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 128 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

7 TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER

Tabellene under er en oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens på alle definerte fagtema for hvert av utbyggingsalternativene.

7.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Tabell 7-1: Oppsummering alternativ A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 01 Brumunddal sentrum	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 02 Fagerlund	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 03 Brumunddal sør-vest	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 04 Strandsaga	Svært stor	Ubetydelig endring	0
FBB 05 Fangberget	Noe	Noe forringet	0
FBB 07 Byhagan	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-2: Oppsummering alternativ B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 01 Brumunddal sentrum	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 02 Fagerlund	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 03 Brumunddal sør-vest	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 04 Strandsaga	Svært stor	Noe forringet	0
FBB 05 Fangberget	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 07 Byhagan	Middels	Ubetydelig endring	0

7.2 Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

Tabell 7-3: Oppsummering alternativ A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 05 Fangberget	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 06 Botsenden	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 09 Løykjedalen	Noe	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-4: Oppsummering alternativ A-B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 05 Fangberget	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 06 Botsenden	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 09 Løykjedalen	Noe	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 129 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

Tabell 7-5: Oppsummering alternativ B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 05 Fangberget	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 06 Botsenden	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 09 Løykjedalen	Noe	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-6: Oppsummering alternativ B-A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 05 Fangberget	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 06 Botsenden	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 09 Løykjedalen	Noe	Ubetydelig endring	0

7.3 Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Tabell 7-7: Oppsummering alternativ A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 11 Prøysen	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 12 Hamborg	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 14 Skarpsno	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 15 Fossmarka	Svært stor	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-8: Oppsummering alternativ A-B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 11 Prøysen	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 12 Hamborg	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 14 Skarpsno	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 15 Fossmarka	Svært stor	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-9: Oppsummering alternativ B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 11 Prøysen	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 12 Hamborg	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 14 Skarpsno	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 15 Fossmarka	Svært stor	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 130 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
---	--	---

Tabell 7-10: Oppsummering alternativ B-A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 11 Prøysen	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 12 Hamborg	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 13 Tande – Tokstad	Noe	Ubetydelig endring	0
FBB 14 Skarpsno	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 15 Fossmarka	Svært stor	Ubetydelig endring	0

7.4 Delstrekning 4 Moelv – Vea

Tabell 7-11: Oppsummering alternativ A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 16 Mjøsa	Svært stor	Ubetydelig endring	0
FBB 17 Bruvollhagan	Middels	Noe forringet	0
FBB 18 Mo	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 19 Moelv sentrum	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 20 Ødemo	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 21 Kamperud	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 22 Fjelstad	Noe	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-12: Oppsummering alternativ B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FBB 16 Mjøsa	Svært stor	Ubetydelig endring	0
FBB 17 Bruvollhagan	Middels	Forringet	-
FBB 18 Mo	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 19 Moelv sentrum	Stor	Noe forringet	-
FBB 20 Ødemo	Middels	Ubetydelig endring	0
FBB 21 Kamperud	Stor	Ubetydelig endring	0
FBB 22 Fjelstad	Noe	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 131 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

7.5 Sammenstilling av konsekvenser

På delstrekning 1 mellom Brumunddal og Fangberget, er to alternativer vurdert: A og B. Alternativ A og B er tilnærmet like, og medfører ikke forskjell i konsekvensgrad og rangering.

For delstrekning 2 mellom Fangberget og Rudshøgda, er fire alternativer vurdert: A, A-B, B og B-A. Forskjellen mellom A/A-B og B/B-A er henholdsvis kort og lang tunnel gjennom Fangberget. Selv om B/B-A med lang tunnel skåner delområdet for arealbeslag, vurderes A/AB med kort tunnel å ha såpass liten påvirkning på ferdselsforbindelser, krysningspunkt og fellesverdier for utearealer at konsekvensgraden vurderes å ikke slå dårligere ut. Ved kryssing av Prestvegen, gir alternativ B/A-B noe omveg ved krysningspunktet, men dette vurderes heller ikke å påvirke rangeringen.

For delstrekning 3 mellom Rudshøgda og Moelv, er fire alternativer vurdert: A, A-B, B og B-A. Alternativene har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet, og har derfor fått samme konsekvensgrad og rangering.

For delstrekning 4 mellom Moelv og Veia, er to alternativer vurdert: A og B. Alternativ B har større arealbeslag i Moelv sentrum og forringer oppholdsarealer og gangforbindelse i større grad enn alternativ A. Alternativ A vurderes å være bedre enn alternativ B.

Tabell 7-13: Vurdering og rangering, delstrekning 1, av samlede konsekvenser for fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv, etter tabell 6-4 i Håndbok V712.

FRILUFTSLIV/ BY- OG BYGDELIV			
Samlede konsekvenser for Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 1	
		Alt. A	Alt. B
FBB 01 Brumunddal sentrum	0	0	0
FBB 02 Fagerlund	0	0	0
FBB 03 Brumunddal sør-vest	0	0	0
FBB 04 Strandsaga	0	0	0
FBB 05 Fangberget	0	0	0
FBB 07 Byhagan	0	0	0
Avveining	Alternativene på delstrekningen har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet.		
SAMLET vurdering	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2
Forklaring til rangering	Alternativene på delstrekningen er tilnærmet like og gir ingen forskjell i rangering.		

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 132 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

Tabell 7-14: Vurdering og rangering, delstrekning 2, av samlede konsekvenser for fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv, etter tabell 6-4 i Håndbok V712.

FRILUFTSLIV/ BY- OG BYGDELIV					
Samlede konsekvenser for Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda					
Delområder	Delstrekning 2				
	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
FBB 05 Fangberget	0	0	0	0	0
FBB 06 Botsenden	0	0	0	0	0
FBB 08 Flisaker – Ottersrudskogen – Prestvegen	0	0	0	0	0
FBB 09 Løykjedalen	0	0	0	0	0
FBB 10 Prestvegen over Rudshøgda	0	0	0	0	0
Avveining	Forskjellen mellom A/ A-B og B/B-A er kort og lang tunnel gjennom Fangberget. Selv om B/B-A med lang tunnel skåner delområdet for arealbeslag, vurderes A/AB med kort tunnel å ha såpass liten påvirkning på ferdselsforbindelser, krysningspunkt og fellesverdier for utearealer at konsekvensgraden vurderes å ikke slå dårligere ut. Ved kryssing av Prestvegen, gir alternativ B/A-B noe omveg ved krysningspunktet, men dette vurderes heller ikke å påvirke rangeringen.				
SAMLET vurdering	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Forklaring til rangering	Alternativene på delstrekningen er tilnærmet like og gir ingen forskjell i rangering.				

Tabell 7-15: Vurdering og rangering, delstrekning 3, av samlede konsekvenser for fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv, etter tabell 6-4 i Håndbok V712.

FRILUFTSLIV/ BY- OG BYGDELIV					
Samlede konsekvenser for Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv					
Delområder	Delstrekning 3				
	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
FBB 11 Prøysen	0	0	0	0	0
FBB 12 Hamborg	0	0	0	0	0
FBB 13 Tande – Tokstad	0	0	0	0	0
FBB 14 Skarpsno	0	0	0	0	0
FBB 15 Fossmarka	0	0	0	0	0
Avveining	Alternativene på delstrekningen har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet.				
SAMLET vurdering	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Forklaring til rangering	Alternativene har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet, og det er derfor ikke grunn til å rangere disse opp mot hverandre.				

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 133 av 139
		Dok.nr.: ICD-10-A-23009
		Rev.: 03A
		Dato 26.04.2022

Tabell 7-16: Vurdering og rangering, delstrekning 4, av samlede konsekvenser for fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv, etter tabell 6-4 i Håndbok V712.

FRILUFTSLIV/ BY- OG BYGDELIV			
Samlede konsekvenser for Delstrekning 4 Moelv – Vea			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 4	
		Alt. A	Alt. B
FBB 16 Mjøsa	0	0	0
FBB 17 Bruvollhagan	0	-	-
FBB 18 Mo	0	0	0
FBB 19 Moelv sentrum	0	0	-
FBB 20 Ødemo	0	0	0
FBB 21 Kamperud	0	0	0
FBB 22 Fjelstad	0	0	0
Avveining	Alternativ A vurderes å ha lavere konsekvensgrad for felles utearealer i tilknytning bomiljø i Bruvollhagan, mindre arealbeslag i Garveriparken, Kremmerhuset barnehage og turveg mellom stasjonen og Skogvegen, enn alternativ B.		
SAMLET vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	3
Forklaring til rangering	Alternativ A vurderes å være bedre enn alternativ B		

Tabell 7-17: Samlet oversikt over konsekvenser for de fire delstrekningene på utbyggingsparsellen.

FRILUFTSLIV/ BY- OG BYGDELIV – Samlede konsekvenser for alle fire delstrekninger					
Alternativ	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
Delstrekning 1	0	Ubetydelig konsekvens		Ubetydelig konsekvens	
Rangering	1	2		2	
Delstrekning 2	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Delstrekning 3	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2	2	2
Delstrekning 4	0	Noe negativ konsekvens		Middels negativ konsekvens	
Rangering	1	2		3	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 134 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

8 USIKKERHET

Usikkerhet knyttet til tiltaket

Det er i konsekvensutredningen usikkerhet knyttet til jernbanesporets endelige plassering og utforming, da dette er en kommunedelplanfase. Dette gjelder plassering av banetraséen og konstruksjoner, lengde på tunneler og bruer og arealomfang tilknyttet tiltaket.

Konsekvensutredningen er basert på eksempellinjer som vil bli justert i de neste fasene. Justeringer i den endelige prosjektering av sporet kan få betydning for hvor store konsekvensene for friluftsliv/ by- og bygdeliv vil bli.

Det er usikkerhet knyttet til antall og plassering av krysningsspunkt av jernbanesporet og hvordan dette vil påvirke tilgjengelighet for gående på tvers av sporet. Denne fagutredningen har tatt utgangspunkt i rapporten «Barrierevirkninger» (Bane NOR, foreløpig versjon), hvor det vurderes hvilke krysningsspunkt som bevares, erstattes eller utgår.

Det er usikkerhet knyttet til utforming og arealbruk av de permanente deponiene. Dette vil kunne påvirke opplevelseskvalitet og bruksmuligheter, blant annet for nærturterreng.

Det er usikkerhet om omlegging av Prestvegen ved krysningsspunkt ved Rudshøgda vil føre til omveg.

Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget

Analyser og kunnskap for friluftsliv/ by- og bygdeliv er hentet fra databaser, dialog med lokalkjente og egne erfaringer gjennom befaring. Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget kan omhandle at informasjon fra databaser er foreldet, registreringer er mangelfulle eller at den blir sterkt farget av personlige interesser og kunnskap av formidlere.

Det er gjennomført tre befaringer i løpet av perioden juni-september 2021, men det kan være mangler i registreringene.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdsliv	Side: 135 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

9 SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Skadereduserende og kompensierende tiltak (tilpassinger/endringer) som ikke ligger inne i kostnadene og som kan bidra til å minimere eller redusere negative virkninger av tiltaket (i anleggsfasen eller når tiltaket er ferdig).

Tiltakene er ikke med i selve konsekvensvurderinga.

Tiltaksforslagene er rangert i kategoriene *Høy effekt*, *Middels effekt* og *Noe effekt*, alt etter hvor stor effekten av tiltaket antas å være. Skala for effekt er ikke hentet fra noen kjent metodikk, men er en skjønnsmessig vurdering utført av fagutredere. Effektvurderingen er tenkt som veiledning for prioritering av tiltak i videre planlegging.

Skadereduserende tiltak, ut over tiltak som er en del av utredningsgrunnlaget

- FBB 05 Fangberget (alternativ A og B)
Beholde gangkullvert gjennom dagens bane for å opprettholde kryssing og koblingen for gående mellom Ringsakervegen og Fremstadvegen.
Noe effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Turveger og stier som blir avskåret av tiltaket, legges om slik at dagens tilbud opprettholdes.
Middels effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Opparbeide nye oppholdsplasser med benker, piknikkområde, gapahuk eller lignende i skogsområde i nærheten av bebyggelse.
Middels – høy effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 09 Løykjedalen, FBB 13 Tande-Tokstad (alternativ A og B)
Tilrettelegging for naturlig revegetering og/ eller vegetering på deponiområder som ikke skal bli dyrka mark.
Noe effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 13 Tande-Tokstad, FBB 14 Skarpsno, FBB 17 Bruvollhagan (alternativ A og B)
Gjenbruk av dagens jernbanespor til gang-/ sykkelveg på strekning Fremstadvegen – Veldre stasjon og Tande – Bruvollhagan.
Høy effekt
- FBB 05 Fangberget, FBB 19 Moelv sentrum (alternativ A og B)
Felles utearealer og grøntstruktur som går tapt kompenseres gjennom etablering av nye felles utearealer og ny grønnstruktur i nærliggende områder, med tilsvarende størrelse og kvalitet.
Middels – høy effekt
- FBB 15 Fossmarka (alternativ A og B)
Omlegging og tilpassing av turstier og skispor på terreng over tunnelløsning.
Middels effekt

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 136 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

- FBB 17 Bruvollhagan (alternativ B)
Erstatte grøntstruktur og tursti/ gangveg som har kobling mellom Ekredalsvegen og Ekredalen.
Middels effekt

- FBB 19 Moelv sentrum (alternativ B)
Forlenging av bru i Moelv for å unngå skråningsutslag og skåne Garveriparken.
Høy effekt

Erstatte turveg/ gangveg som har kobling mellom stasjonen og Skogvegen.
Middels effekt

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 137 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

10 REFERANSER

Kilder	Relevans
Befaringer og registreringer på stedet Sykkelbefaring 10.juni 2021. Befaring med bil i planområdet 1.sept 2021 Befaring med bil i planområdet 6.sept 2021	Utredningsområdet registreres og vurderes direkte.
Møte med Kjersti Sollerud Meland og Ole Roger Strandbakke i Ringsaker kommune 18.august 2021.	Innhenting av lokalkunnskap
Rapport: InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv Barrierevirkninger	Utarbeides av Bane NOR. Vurdering av behov for krysningspunkt langs fremtidig bane
Kommunekart (20.04.2021) https://kommunekart.com/klient/hedmarken/kart/	Kartbasen gir informasjon om nåværende og planlagt arealbruk.
Ringsaker kommune – kommuneplanens arealdel 2014-2025 (05.09.2022) https://www.ringsaker.kommune.no/getfile.php/3125453.1897.wfvwggabfq/Planbeskrivelse%2C++revidert+og+vedtatt+17.6.2015.pdf	Planbeskrivelse
Ringsaker kommune temakart friluftsliv (20.04.2021) https://www.ringsaker.kommune.no/getfile.php/2728152.1897.ductrdarap/Friluftsliv.pdf	Temakart til gjeldende arealdel 2014-2025
Planprogram for Kommunedelplan Moelv 2021-2035 (01.02.2021) https://www.ringsaker.kommune.no/getfile.php/4727671.1897.zsmzqwbakqmwlg/947_Planprogram.pdf	Kommunedelplanen for arealbruk i Moelv, som bygger videre på gjeldende kommuneplan 2014- 2025.

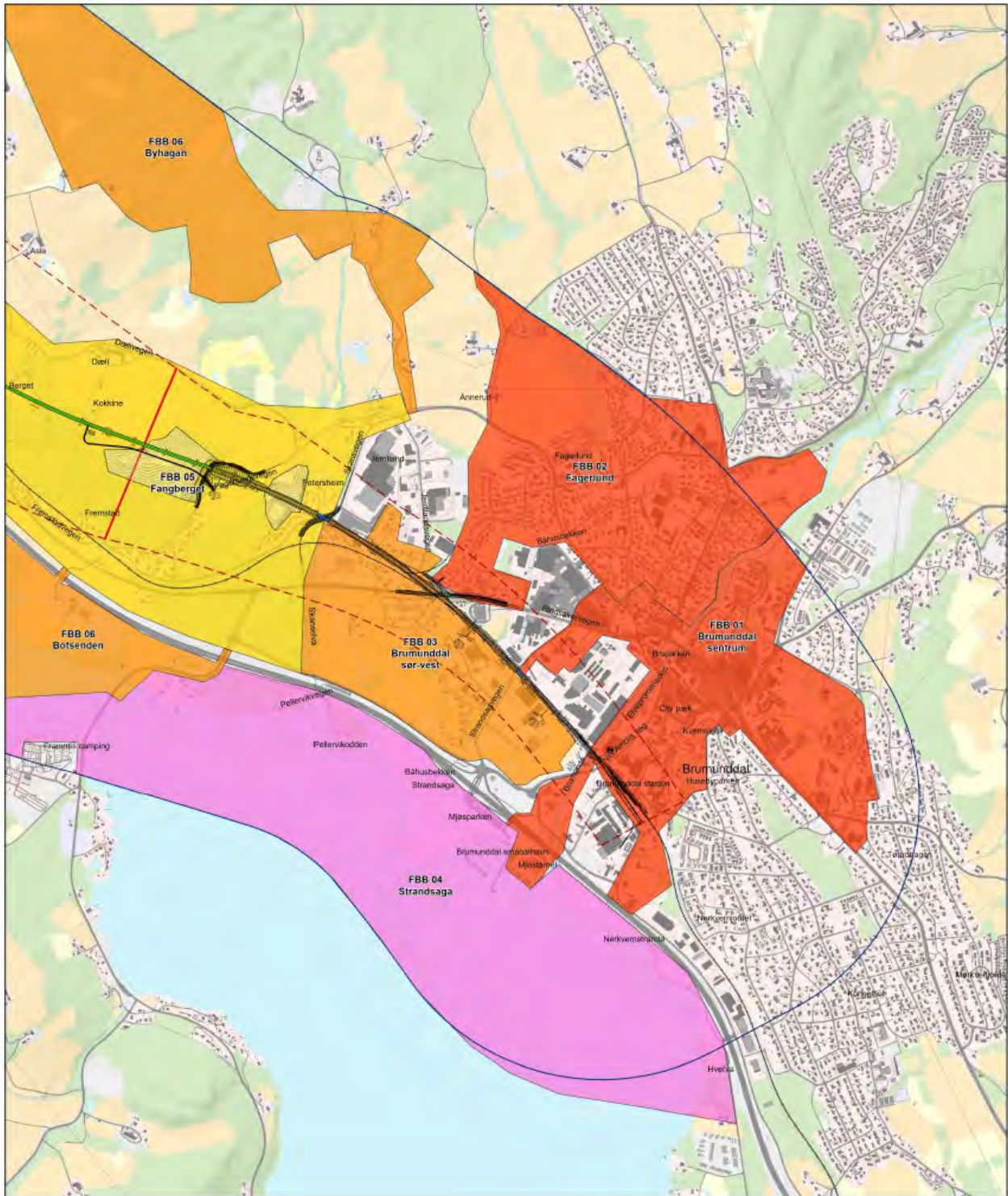
BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 138 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

Kommuneplanens arealedel 2014-2025 (05.09.2022) https://www.ringsaker.kommune.no/getfile.php/3125452.1897.uavpysaxe/Bestemmelser+og+retningslinjer%2C+17.6.2015.pdf	Bestemmelser og retningslinjer, revidert 17.06.2015
<i>Kommunedelplan Jessnes – Brumunddal</i> Invalid source specified.	
Norgeskart (01.03.21-01-03.22) Norgeskart.no	Navnesetting av områder
Innlandet fylkeskommune (05.09.2022) https://innlandetfylke.no/f/p1/i41fc2f90-8430-4ff6-b2bc-7c30964ab2af/planprogram-regional-plan-inkludering.pdf	Planprogram for regional plan “Det inkluderende Innlandet”
Meld. St. 18 (2015–2016) «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet», som ble behandlet av Stortinget 20. oktober 2016.	Tilråding fra Klima- og miljødepartementet 11. mars 2016
Miljødirektoratet (01.03.21-01-03.22) https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/	Kartlagte friluftsområder, statlig sikra friluftsområder, tur- og friluftsruter
Miljødirektoratet (05.09.2022) M98-2013 Veileder “Kartlegging og verdisetting av friluftsområder”	Nasjonal metode for å sikre befolkningen mulighet til å drive et variert friluftsliv både i nærmiljøet og naturen for øvrig.
t-1535, «Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv» (05.09.2022)	Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. Definisjoner, føringer og tiltak,


BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/ by- og bygdeliv	Side: 139 av 139 Dok.nr.: ICD-10-A-23009 Rev.: 03A Dato 26.04.2022
--	--	---

https://www.regjeringen.no/contentassets/4061fdb13c834bccaebed8b920f9e96b/t-1535.pdf (08.02.22)	
DNT (01.03.21-01-03.22) www.dnt.no	Stier, løyper og utfartsområder
Skisporet (01.03.21-01.03.22) www.skisporet.no	Oversikt over oppkjørte skispor
Store Norske leksikon (01.03.2021) www.snl.no	Informasjon om tettstedene
Statistisk sentralbyrå (01.03.2021) www.ssb.no	Tallinformasjon om tettsteder og befolkning
Ringsaker jakt og fiskeområde (RJFO) https://rjfo.no/kart/ (05.09.2022)	Informasjon om jakt og fiskeområder i Ringsaker.
ISD-10-A-23005 Konsekvensutredning – fagrapport støy og vibrasjoner, 04.03.2022	Grunnlag for å vurdere endring av lydbildet.

Vedlegg 1
Verdikart Alternativ A



Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

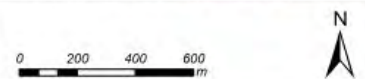
- | | |
|--|--|
|  Prosjekterte data |  Svært stor verdi |
|  Bru |  Stor verdi |
|  Tunnel |  Middels verdi |
|  Eksisterende bane |  Noe verdi |
|  Strekningsdele |  Uten betydning |
|  Influensområde | |
|  Utretningskorridor | |

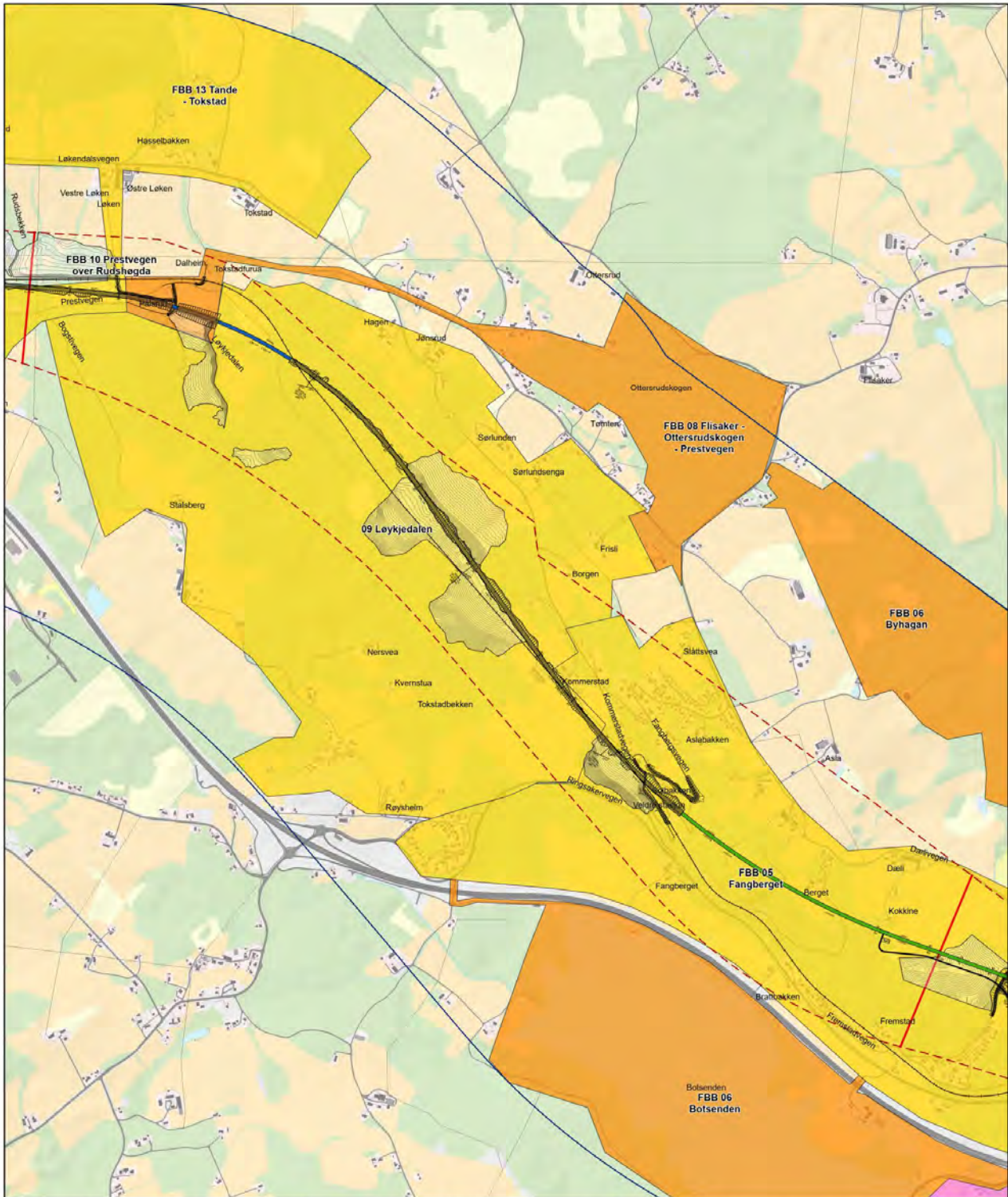
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022





Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

	Prosjekterte data		Svært stor verdi
	Bru		Stor verdi
	Tunnel		Middels verdi
	Eksisterende bane		Noe verdi
	Strekningsdele		Uten betydning
	Influensområde		
	Utrekningskorridor		

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

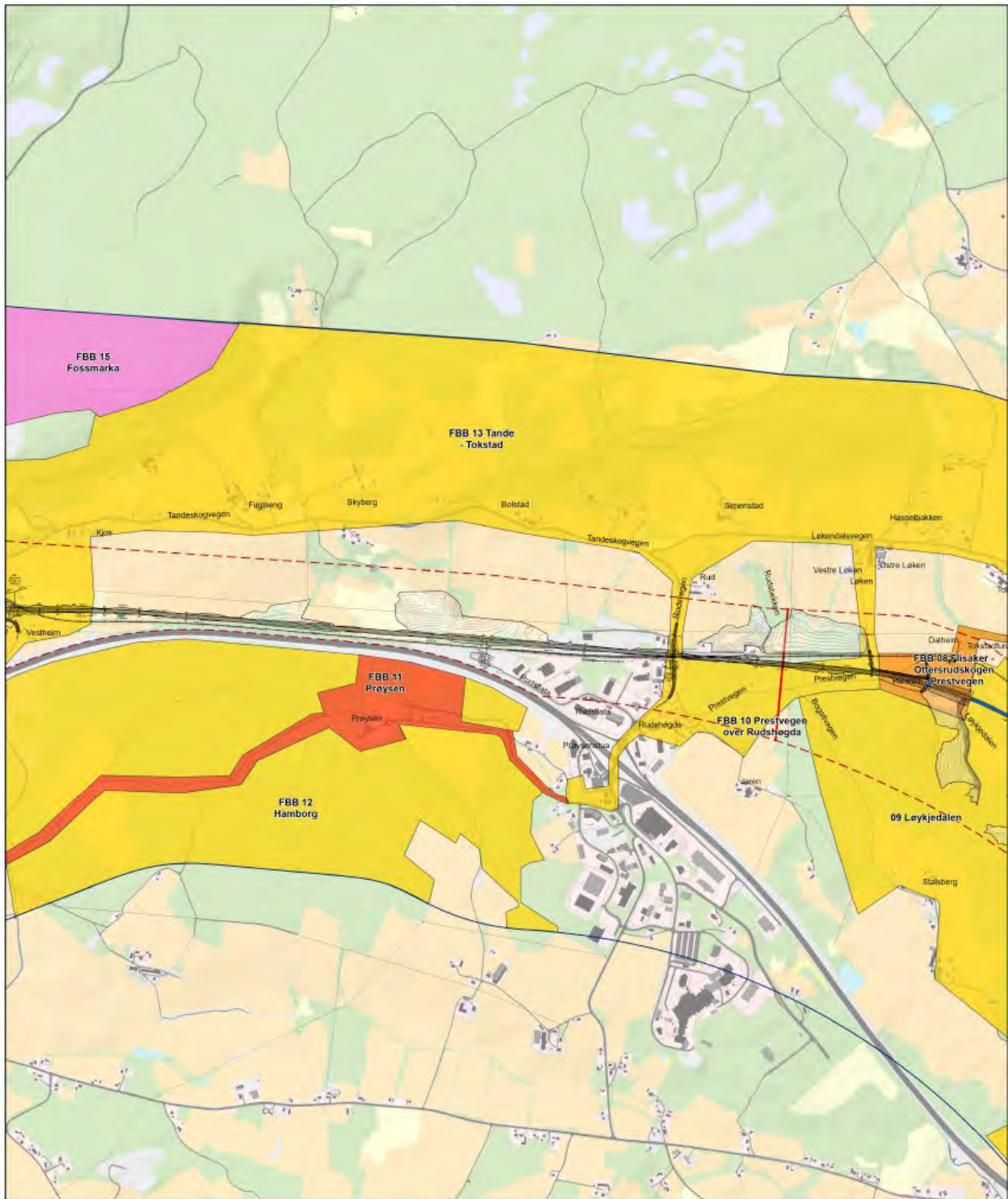


Målestokk: 15000 i A3








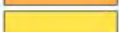

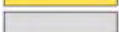


Dato: 15.03.2022

0 200 400 600
m




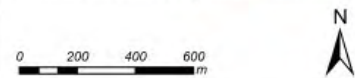


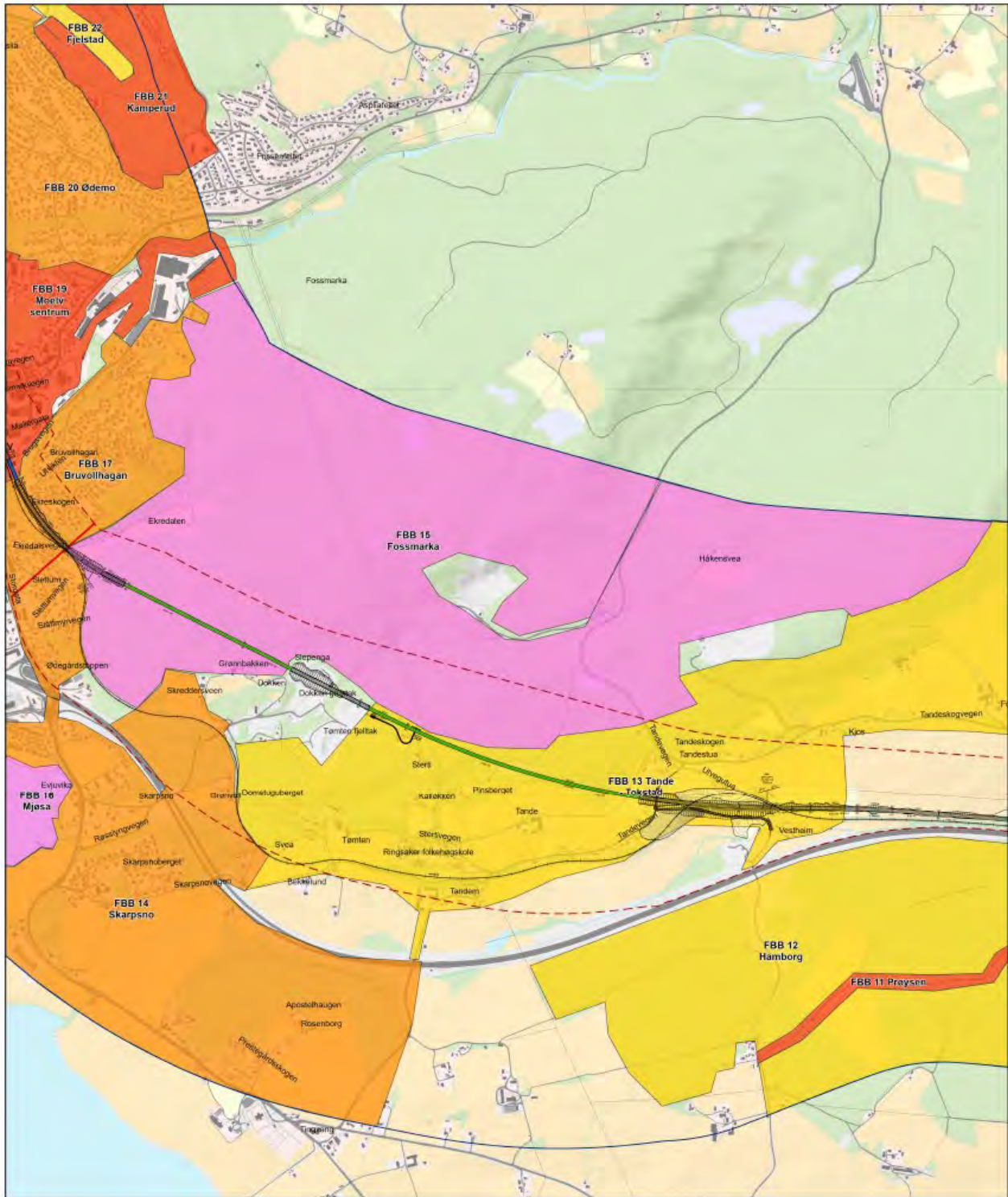
Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

- | | |
|--|--|
|  Prosjekterte data |  Svært stor verdi |
|  Bru |  Stor verdi |
|  Tunnel |  Middels verdi |
|  Eksisterende bane |  Noe verdi |
|  Strekningsdele |  Uten betydning |
|  Influensområde | |
|  Utredningskorridor | |








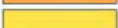

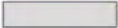


IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022




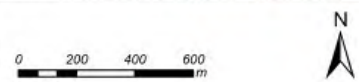


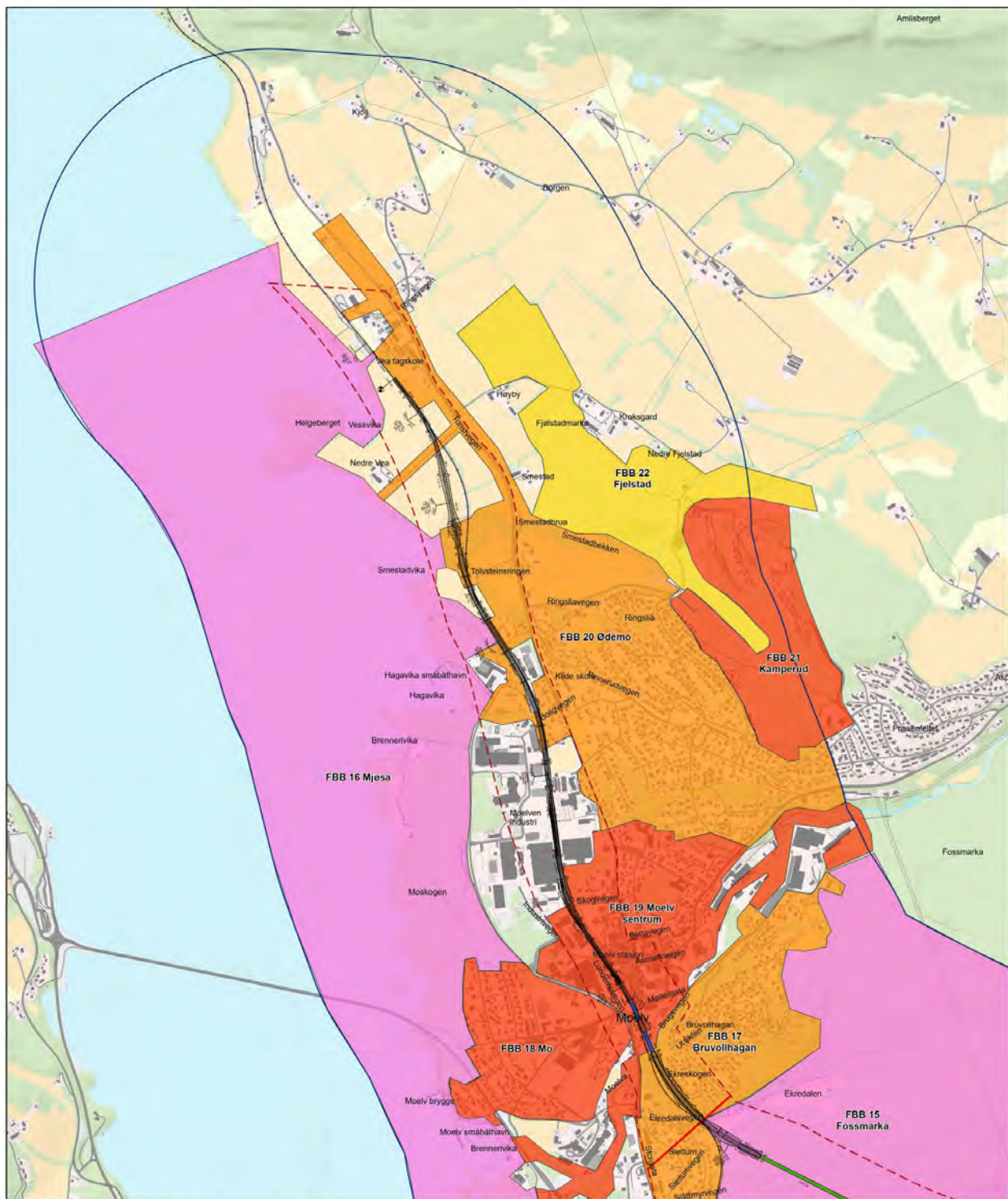
Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

- | | |
|---|--|
|  Prosjekterte data |  Svært stor verdi |
|  Bru |  Stor verdi |
|  Tunnel |  Middels verdi |
|  Eksisterende bane |  Noe verdi |
|  Strekningsdele |  Uten betydning |
|  Influensområde | |
|  Ultradringskorridor | |

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022





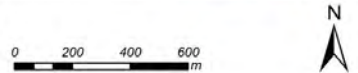
Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ A)

- Prosjekterte data
- Bru
- Tunnel
- Eksisterende bane
- Strekningsdele
- Influensområde
- Utredningskorridor

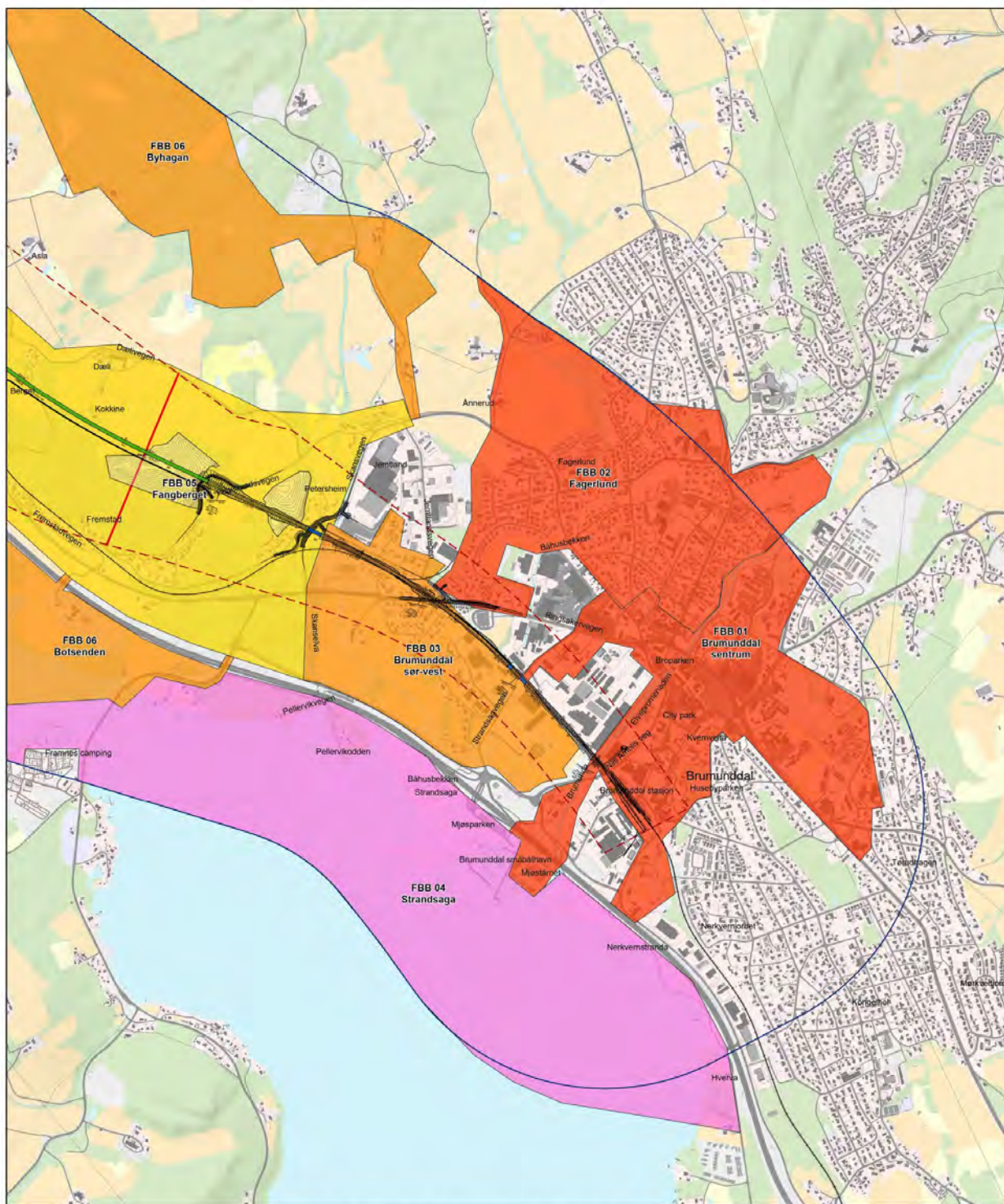
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 4




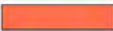





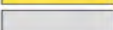

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022




Vedlegg 2
Verdikart Alternativ B

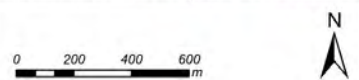


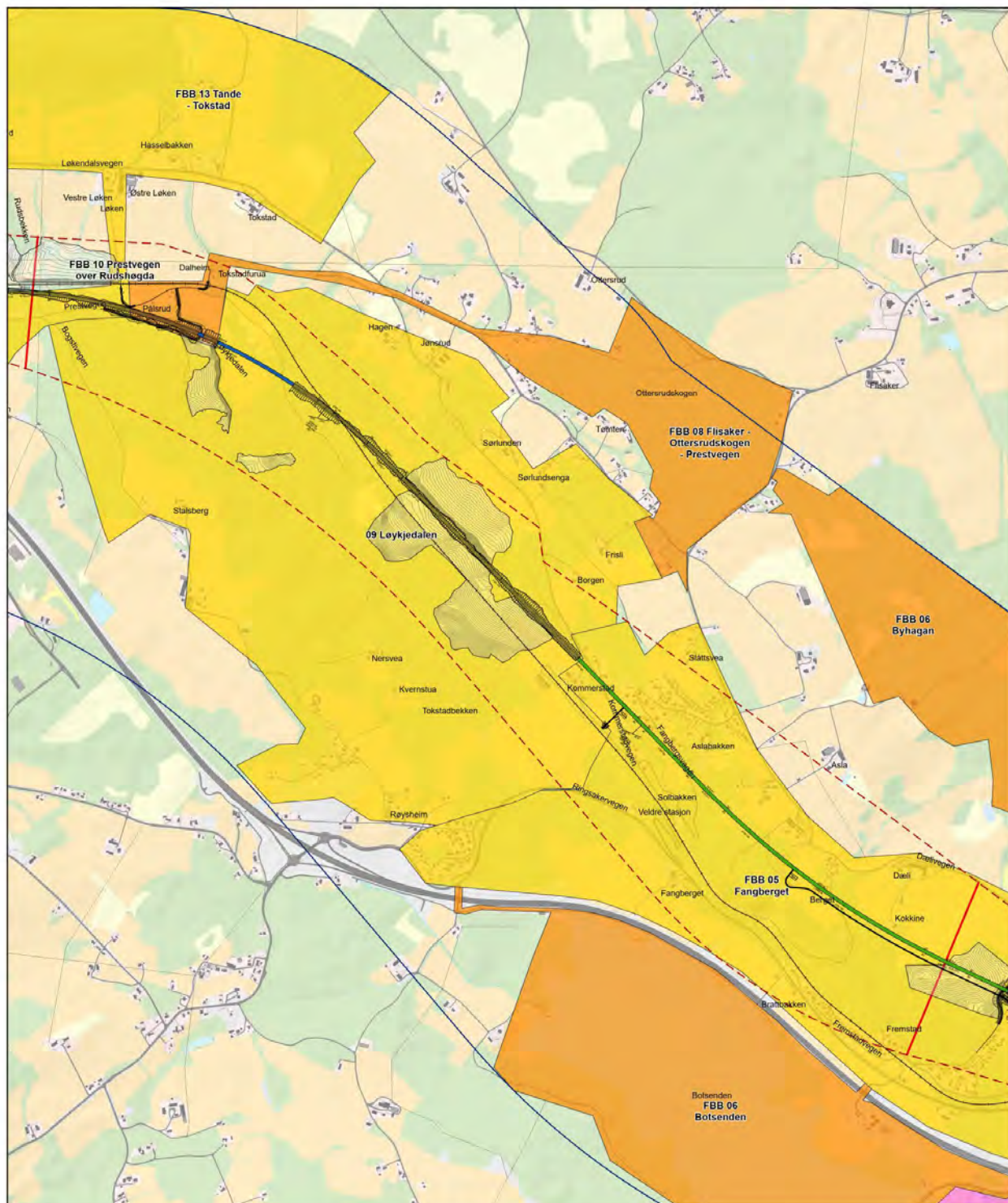
Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)

- | | | | |
|---|--------------------|---|------------------|
|  | Prosjekterte data |  | Svært stor verdi |
|  | Bru |  | Stor verdi |
|  | Tunnel |  | Middels verdi |
|  | Eksisterende bane |  | Noe verdi |
|  | Strekningsdele |  | Uten betydning |
|  | Influensområde | | |
|  | Utredningskorridor | | |

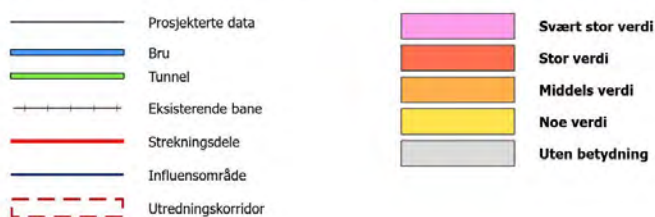
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 1

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022





Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)



IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv

Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

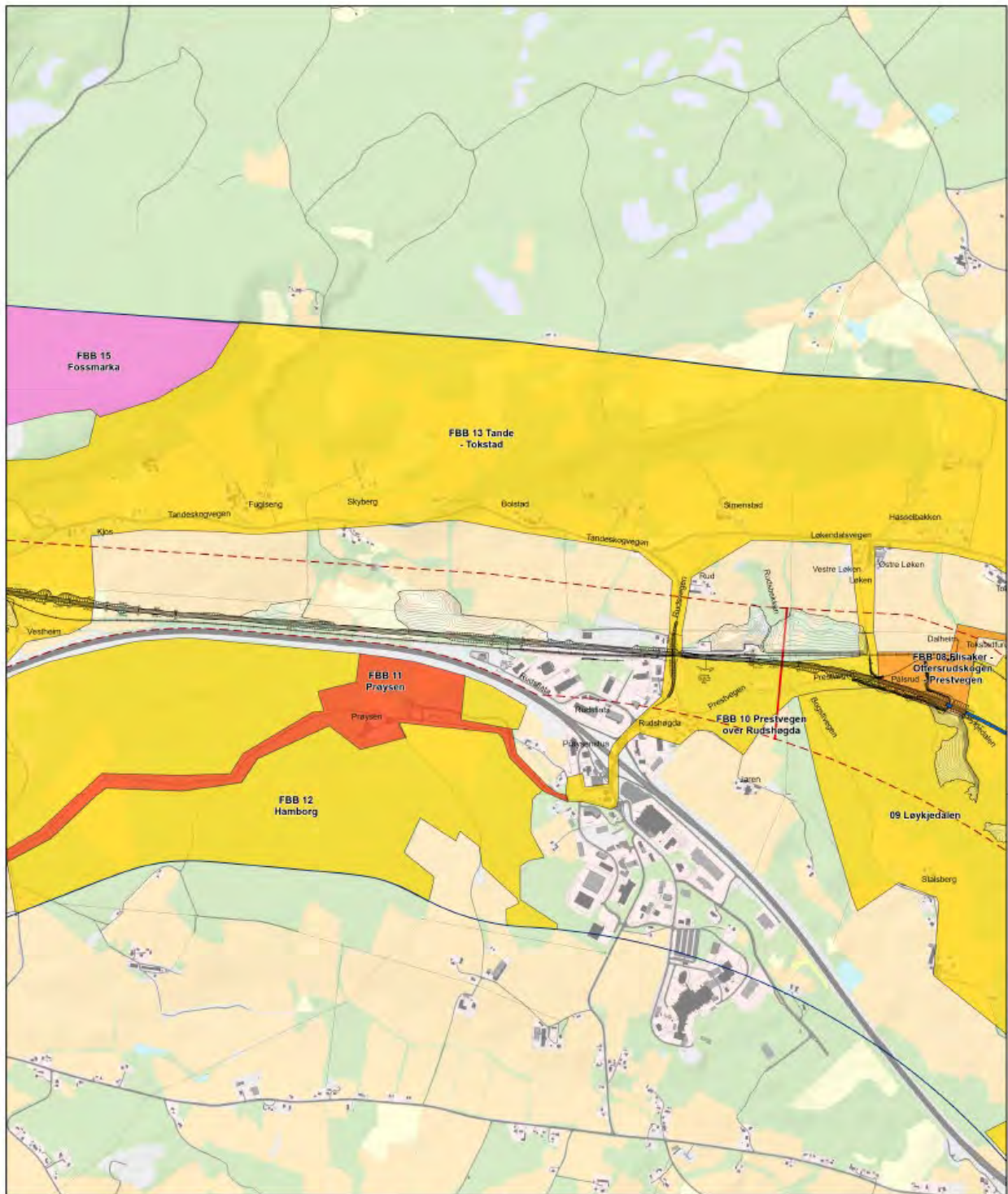


Målestokk: 15000 i A3

Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)

- | | | | |
|--|--------------------|--|------------------|
| | Prosjekterte data | | Svært stor verdi |
| | Bru | | Stor verdi |
| | Tunnel | | Middels verdi |
| | Eksisterende bane | | Noe verdi |
| | Strekningsdele | | Uten betydning |
| | Influensområde | | |
| | Utredningskorridor | | |

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

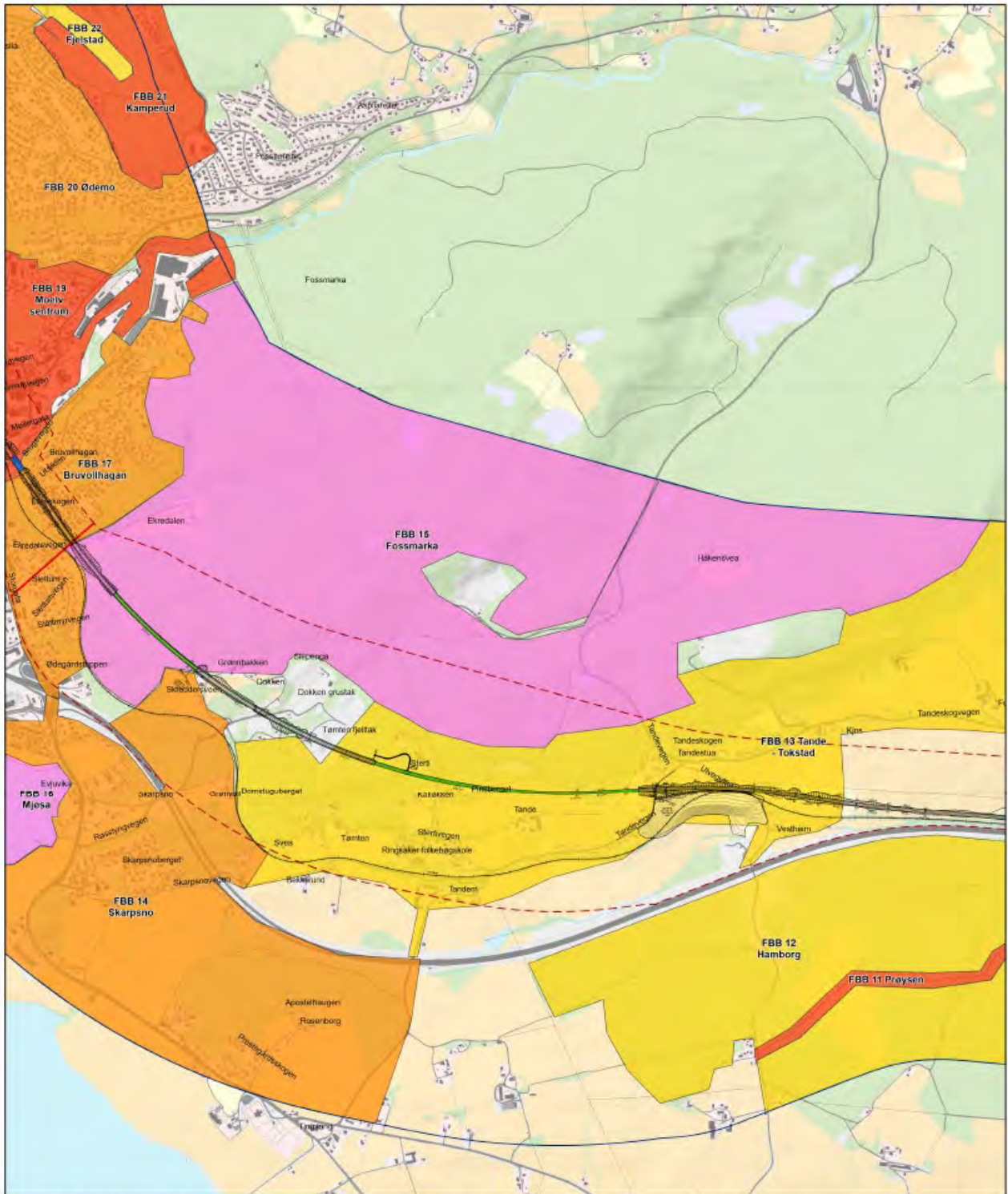
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.:

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022

0 200 400 600
m





Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)

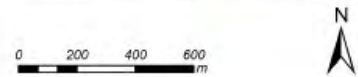
- | | | | |
|---|---------------------|---|------------------|
|  | Prosjekterte data |  | Svært stor verdi |
|  | Bru |  | Stor verdi |
|  | Tunnel |  | Middels verdi |
|  | Eksisterende bane |  | Noe verdi |
|  | Strekningsdele |  | Uten betydning |
|  | Influensområde | | |
|  | Utreddningskorridor | | |

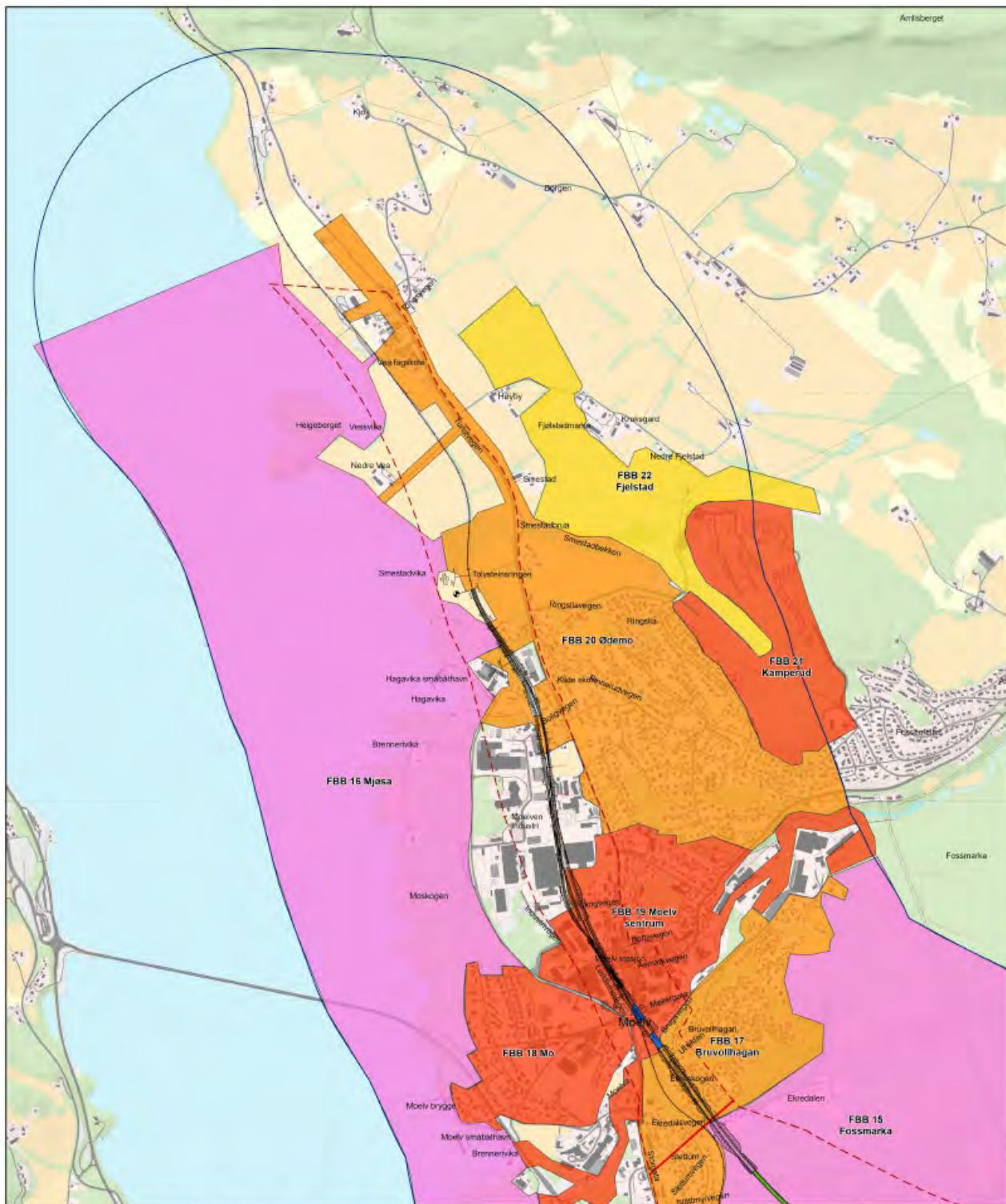
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022





Verdikart - Friluftsliv, by- og bygdeliv (Alternativ B)

- | | | | |
|--|--------------------|--|-------------------------|
| | Prosjekterte data | | Svært stor verdi |
| | Bru | | Stor verdi |
| | Tunnel | | Middels verdi |
| | Eksisterende bane | | Noe verdi |
| | Strekningsdele | | Uten betydning |
| | Influensområde | | |
| | Utredningskorridor | | |

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 4

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 15.03.2022

