

InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv

Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv

<input checked="" type="checkbox"/>	Akseptert
<input type="checkbox"/>	Akseptert m/kommentarer
<input type="checkbox"/>	Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt
<input type="checkbox"/>	Kun for informasjon
Sign: Sverre Setvik, 28.03.2022 13:09:28	

01A	100 % leveranse	23.03.2022	NOJAAN	NOSEMO	LBGLIL
00A	90 % leveranse	26.01.2022	NOJAAN	NOSEMO	LBGLIL
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv		Antall sider: 198 + vedlegg	Entreprise:		
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: InterCity-prosjektet		Dokument-/tegningsnummer:	Revisjon:		
Parsell: 10		ICD-10-A-23006	01A		
		Drifts dokument-/tegningsnummer:	Revisjon drift:		
		[hvis relevant]	[hvis relevant]		

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 2 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---

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 er det satt av penger til planlegging av strekningen Brumunddal - Moelv. Målet er å få på plass forslag til kommunedelplan i løpet av 2022. Bane NOR er tiltakshaver for prosjektet.

Denne fagrapporten omhandler fagtema Kulturarv, og 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 Jan Adriansen. Monika Serafinska har vært fagmedarbeider.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 3 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	2
1 SAMMENDRAG	6
1.2 Dagens situasjon	6
1.3 Konsekvenser	8
1.4 Skadereduserende og kompenserende tiltak og miljøoppfølging	9
2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV	11
2.1 Bakgrunn for planen	11
2.2 Prosjekt mål	11
2.3 Utredningskrav fra planprogrammet.....	12
2.4 Planområdet	13
3 TILTAKSBESKRIVELSE	14
3.1 Dagens bane	14
3.2 Referansealternativet, 0-alternativet	14
3.3 Overordnede mål og føringer	23
3.4 Tiltaksbeskrivelse	24
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak	24
3.4.2 Deponi	29
3.4.3 Anleggsbelte	32
4 METODE	33
4.1 Definisjon av fagtema	33
4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712.....	34
4.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder	34
4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer	38
5 KUNNSKAPSGRUNNLAG	39
5.1 Kunnskapsinnhenting	39
5.2 Beskrivelse av området – Kulturarv.....	39
5.2.1 Forhistorisk tid og middelalder	39
5.2.2 Nyere tid	39
5.3 Influensområde.....	41
6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER	42
6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	45
6.1.1 KM 1 Brumunddal sentrum.....	46
6.1.2 KM 2 Brumunddal stasjon	49
6.1.3 KM 3 Dælibakken.....	51
6.1.4 KM 4 Kokkine og Dæli.....	53
6.2 Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda	55
6.2.1 KM 5 Fangberget	56
6.2.2 KM 6 Fangbergsgutua.....	59
6.2.3 KM 7 Veldre stasjon	61
6.2.4 KM 8 Kommerstad	64
6.2.5 KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	66
6.2.6 KM 10 Løykjedalen sør	68
6.2.7 KM 11 Frisli.....	70
6.2.8 KM 12 Sørlunden og Sørlundsenga	72
6.2.9 KM 13 Løykjedalen midt.....	74
6.2.10 KM 14 Løykjedalen nord	76
6.2.11 KM 15 Jønsrud.....	78

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrappport kulturarv	Side: 4 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	--	---

6.2.12	KM 16 Jønsrudhagen.....	80
6.2.13	KM 17 Tokstad.....	82
6.2.14	KM 18 Østre og Vestre Løken.....	84
6.2.15	KM 19 Dalheim og Tokstadfurua.....	86
6.2.16	KM 20 Husmannsplassen Pålsrud.....	88
6.2.17	KM 21 Rudshøgda øst.....	90
6.3	Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv.....	92
6.3.1	KM 22 Rudshøgda stasjon.....	93
6.3.2	KM 23 Prestvegen.....	95
6.3.3	KM 24 Husmannsplassen Prøysen.....	97
6.3.4	KM 25 Simenstad.....	99
6.3.5	KM 26 Rud.....	102
6.3.6	KM 27 Bolstad.....	104
6.3.7	KM 28 Øvre Skyberg.....	106
6.3.8	KM 29 Nedre Skyberg.....	108
6.3.9	KM 30 Fuglseng.....	110
6.3.10	KM 31 Kjos.....	113
6.3.11	KM 32 Gravfeltet ved Kjos.....	115
6.3.12	KM 33 Vestheim.....	117
6.3.13	KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen.....	119
6.3.14	KM 35 Tande.....	121
6.3.15	KM 36 Kalløkken og Pinsberget.....	123
6.3.16	KM 37 R.N.K og Tandem.....	125
6.3.17	KM 38 Ringsaker folkehøgskole.....	127
6.3.18	KM 39 Tømten.....	129
6.3.19	KM 40 Sveen.....	131
6.3.20	KM 41 Bekkelund.....	133
6.3.21	KM 42 Domstuguberget bygdeborg.....	135
6.3.22	KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak.....	137
6.3.23	KM 44 Slettum.....	139
6.3.24	KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen.....	141
6.4	Delstrekning 4 Moelv - Vea.....	143
6.4.1	KM 46 Moelv sentrum.....	144
6.4.2	KM 47 Brovold mølle.....	147
6.4.3	KM 48 Moelv stasjon.....	151
6.4.4	KM 49 Tolvsteinsringen.....	155
6.4.5	KM 50 Smestad.....	157
6.4.6	KM 51 Smestadbrua.....	159
6.4.7	KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard.....	161
6.4.8	KM 53 Høiby.....	164
6.4.9	KM 54 Nedre Vea og Helgeberget.....	165
6.4.10	KM 55 Nordre og Søndre Vea.....	167
6.5	Kulturhistoriske landskap (KHL).....	169
6.5.1	KHL 1 Brumunddal.....	170
6.5.2	KHL 2 Løykjedalen.....	172
6.5.3	KHL 3 Tokstad - Kjos.....	173
6.5.4	KHL 4 Tande.....	175
6.5.5	KHL 5 Moelv.....	176
6.5.6	KHL 6 Ring.....	177
7	TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER.....	178
7.1	Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	178
7.2	Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda.....	178

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrappport kulturarv	Side: 5 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	--	---

7.3	Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv	180
7.4	Delstrekning 4 Moelv - Vea	183
7.5	Sammenstilling av konsekvenser	184
8	USIKKERHET	187
9	SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK	188
9.1	KM 6 Fangbergsgutua	188
9.2	KM 7 Veldre stasjon.....	188
9.3	KM 10 Løykjedalen sør, KM 13 Løykjedalen midt og KM 14 Løykjedalen nord	188
9.4	KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	188
9.5	KM 21 Rudshøgda øst	188
9.6	KM 22 Rudshøgda stasjon.....	189
9.7	KM 23 Prestvegen	189
9.8	KM 32 Gravfeltet ved Kjos	189
9.9	KM 47 Brovold mølle	189
9.10	KM 48 Moelv stasjon	189
10	POTENSIAL FOR NYE FUNN	190
10.1.1	Dæli og Kokkine.....	190
10.1.2	Løykjedalen	191
10.1.3	Rudsbekken.....	192
10.1.4	Skyberg øst.....	192
10.1.5	Skyberg vest	193
10.1.6	Kjos.....	193
10.1.7	Vestheim.....	193
10.1.8	Tolvsteinsringen.....	194
10.1.9	Veaa	194
11	REFERANSER	195

VEDLEGG

Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A

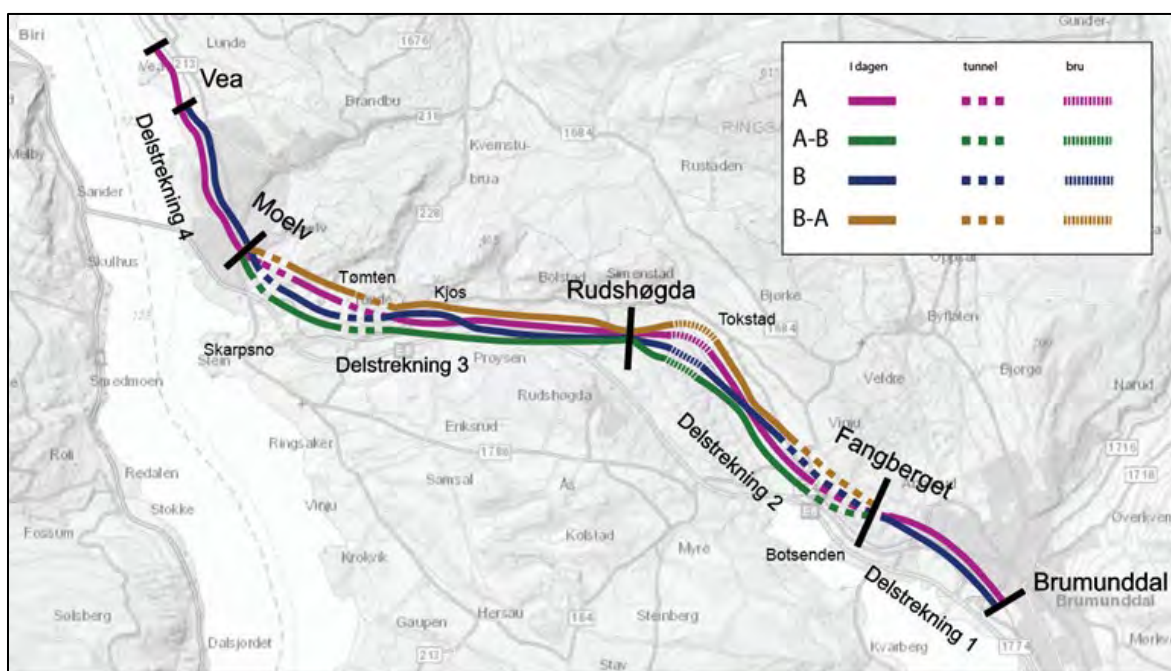
Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B

1 SAMMENDRAG

1.1 Planområdet

Korridoren som det planlegges for nytt dobbeltspor er ca. 15 km lang og går fra rett nord for Nils Amblis veg nord for Brumunddal stasjon, til Veia planteskole 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

Planområdet omfatter både jordbruksområder og tettsteder med lang industrihistorie.

Ringsaker er landets nest største jordbrukskommune, men vi finner spor etter menneskelig aktivitet helt tilbake til steinalderen. I jernalderen øker befolkningen og aktiviteten kraftig. Mange gravfelt og gravminner i tilknytning til eksisterende gårdstun indikerer at det flere steder har vært kontinuerlig bosetning fra jernalder og frem til dagens gårdstun. Blant funnene fra jernalderen skiller Tolvsteinsringen (Askeladden-ID 77674) seg ut som unikt i nasjonal sammenheng.

Jordbruket har vært hovednæringen i Ringsaker helt siden førhistorisk tid. Det åpne jordbrukslandskapet er preget av storgårder som vokste frem på de frodige jordene langs Mjøsa. Og vi finner mange spor etter husmenn og andre som også var en viktig del av livssyklusen i samfunnet. Selv om det meste av bygningsarven i analyseområdet kan knyttes til utnytting av jordbruksressurser, er Brumunddal og Moelv, med flere teknisk-industrielle anlegg, unntak fra dette.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 7 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

En sterk folketallsøkning på 1800-tallet, kombinert med vekst i industri, handel og håndverk, la grunnlaget for en storsatsing på samferdsel. Utbygging av veg-, jernbane- og damprutenettet fra 1850 førte til at store distrikt ble tettere bundet sammen.

I dag er det fremdeles jordbrukslandskapet som preger analyseområdet. Og langs hele strekningen finner vi kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap som formidler historien om livet til folket her inne før og nå.

Innenfor influensområdet til tiltaket er det definert og vurdert 55 kulturmiljø (KM) som på en eller annen måte kan bli påvirket av ny jernbane. De er valgt ut spesifikt for dette prosjektet. I andre sammenhenger vil det kunne være naturlig å definere kulturmiljøene annerledes.

Tabell 1-1: Oversikt over kulturmiljø (KM) og deres verdier.

Delområder	Verdi
Delstrekning 1: Brumunddal - Fangberget	
KM 1 Brumunddal sentrum	Middels
KM 2 Brumunddal stasjon	Middels
KM 3 Dælibakken	Noe
KM 4 Kokkine og Dæli	Middels
Delstrekning 2: Fangberget - Rudshøgda	
KM 5 Fangberget	Middels
KM 6 Fangbergsgutua	Middels
KM 7 Veldre stasjon	Middels
KM 8 Kommerstad	Noe
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	Stor
KM 10 Løykjedalen sør	Noe
KM 11 Frisli	Noe
KM 12 Sørkunden og Sørlungsenga	Noe
KM 13 Løykjedalen midt	Middels
KM 14 Løykjedalen nord	Noe
KM 15 Jønsrud	Noe
KM 16 Jønsrudhagen	Stor
KM 17 Tokstad	Stor
KM 18 Østre og Vestre Løken	Middels
KM 19 Dalheim og Tokstadfurua	Noe
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	Noe
KM 21 Rudshøgda øst	Noe
Delstrekning 3: Rudshøgda - Moelv	
KM 22 Rudshøgda stasjon	Middels
KM 23 Prestvegen	Middels
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	Svært stor
KM 25 Simenstad	Stor
KM 26 Rud	Middels
KM 27 Bolstad	Middels
KM 28 Øvre Skyberg	Noe
KM 29 Nedre Skyberg	Middels
KM 30 Fuglseng	Stor
KM 31 Kjøs	Noe
KM 32 Gravfeltet ved Kjøs	Stor
KM 33 Vestheim	Noe
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevengen	Noe
KM 35 Tande	Middels

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 8 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

KM 36 Kalløkken og Pinsberget	Middels
KM 37 R.N.K og Tandem	Noe
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	Middels
KM 39 Tømten	Middels
KM 40 Sveen	Middels
KM 41 Bekkelund	Noe
KM 42 Domstuberget bygdeborg	Stor
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	Noe
KM 44 Slettum	Uten betydning
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	Uten betydning
Delstrekning 4: Moelv - Vea	
KM 46 Moelv sentrum	Middels
KM 47 Brovold mølle	Stor
KM 48 Moelv stasjon	Middels
KM 49 Tolvsteinsringen	Svært stor
KM 50 Smestad	Noe
KM 51 Smestadbrua	Stor
KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard	Stor
KM 53 Høiby	Noe
KM 54 Nedre Vea og Helgeberget	Middels
KM 55 Nordre og Søndre Vea	Stor

Det er også definert og vurdert 6 kulturhistoriske landskap (KHL) som har vært relevante å ta med i forbindelse med konsekvensanalysen. Som for kulturmiljøene er de valgt ut spesifikt for dette prosjektet. I andre sammenhenger vil det kunne være naturlig å definere de kulturhistoriske landskapene annerledes.

Tabell 1-2: Oversikt over kulturhistoriske landskap (KHL) og deres verdier.

Delområder	Verdi
KHL 1 Brumunddal	Middels
KHL 2 Løykjedalen	Middels
KHL 3 Tokstad – Kjos	Stor
KHL 4 Tande	Middels
KHL 5 Moelv	Middels
KHL 6 Ring	Stor

1.3 Konsekvenser

Tiltaket vil medføre *Alvorlig miljøskade* (---) på tre av kulturmiljøene:

- *KM 32 Gravfeltet ved Kjos*: Alle alternativ ødelegger store deler av det fredete kulturmiljøet
- *KM 47 Brovold mølle*: Alternativ A og B vil ødelegge hovedhuset ved kulturmiljøet
- *KM 48 Moelv stasjon*: Alternativ B vil ødelegge kulturmiljøet

For det fredete *KM 32 Gravfeltet ved Kjos* vil alternativ B og B-A sette forhistoriske gravminner i fare for å gå tapt, og helheten i kulturmiljøet forsvinner.

Den nye banebrua vil komme så nærme hovedhuset til *KM 47 Brovold mølle* at det må rives/flyttes.

Ved *KM 48 Moelv stasjon* vil alternativ B medføre en ødeleggelse av kulturmiljøet. De to mest verdifulle kulturelementene, stasjonsbygningen og pakkhuset, må fjernes. I tillegg

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 9 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

ødelegges jernbanebrua sør i kulturmiljøet. Hele den historiske stasjonen blir borte, men funksjonaliteten bevares ved at en ny stasjon bygges opp.

Tiltakene gir *Betydelig miljøskade* (--) på flere kulturmiljø og ett kulturhistorisk landskap:

- *KM 6 Fangbergsgutua* (alternativ A og A-B)
- *KM 7 Veldre stasjon* (alternativ A og A-B)
- *KM 13 Løykjedalen midt* (alle alternativ)
- *KM 22 Rudshøgda stasjon* (alle alternativ)
- *KHL 2 Løykjedalen* (alle alternativ)

Til sammen gir alternativene i hver delstrekning følgende konsekvenser for kulturarv:

Tabell 1-3: Vurdering og rangering av samlede konsekvenser for fagtema kulturarv.

KULTURARV – 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	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 3	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	2	4	4
Delstrekning 4	0	Middels negativ konsekvens		Stor negativ konsekvens	
Rangering	1	2		3	

1.4 Skadereduserende og kompenserende tiltak og miljøoppfølging

Skadereduserende og kompenserende tiltak er 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). De avbøtende tiltakene er ikke med i selve konsekvensvurderinga, men kommer som forslag i etterkant.

Et sammendrag av forslagene i *kapittel 9 Skadereduserende og kompenserende tiltak*. Rangeringen er en skjønnsmessig vurdering utført av fagutreder og er tenkt som veiledning for videre planlegging. (Rangert i kategoriene *Høy*, *Middels* og *Noe effekt*, etter effekten tiltaket antas å gi):

KM 6 Fangbergsgutua (Noe effekt)

Alternativ A og A-B: Tilpass skjæringer/fyllinger slik at minst mulig av kulturmiljøet blir berørt.

KM 7 Veldre stasjon (Noe effekt)

Alternativ A og A-B: Tilrettelegge for bevaring og tilbakeføring:

- Unngå fysiske inngrep i hagen til Solbakken pensjonat
- Inkorporer/erstatt bjørketrærne ved stasjonen i ny jernbane

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 10 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

KM 10 Løykjedalen sør, KM 13 Løykjedalen midt og KM 14 Løykjedalen nord (Middels effekt)

Alle alternativ: Kulturmiljødokumentasjon. Lag en detaljert plan for å bevare kulturmiljøverdier. Marker kulturminner og reduser skader i anleggsfasen. Innsnevring av anleggsbeltet vil kunne redusere skadene.

KM 20 Husmannsplassen Pålsrud (Noe effekt)

Alternativ A og B-A: Flytt bygning.

KM 21 Rudshøgda øst (Middels effekt)

Alternativ A-B og B: Legg omkjøringsveg utenfor kullgrop (Askeladden-ID 120316). Marker kulturminnet i anleggsfasen.

KM 22 Rudshøgda stasjon (Middels effekt)

Alle alternativ: Tilpass sporet slik at stasjonsbygningen blir bevart. Kulturmiljødokumentasjon. Vurder flytting av stasjonsbygningen.

KM 23 Prestvegen (Noe effekt)

Alle alternativ: behold linjeføringen til veggen. Sett opp kulturminneinformasjonsskilt.

KM 32 Gravfeltet ved Kjos (Høy effekt)

Alle alternativ: Hold tiltaket så langt sør som mulig. Reduser anleggsbeltet på nordsiden og marker kulturmiljøet i anleggsfasen.

KM 47 Brovold mølle (Høy effekt)

Alle alternativ: Flytt hovedhuset til Brovold Mølle slik at det blir reddet. Størst effekt får man ved å sette det opp i nærheten, langs elva.

KM 48 Moelv stasjon (Høy effekt)

Alternativ A: Tilpass jernbaneanlegget slik at pakkehuset kan bli stående. Eventuelt flytt huset noen meter slik at det fremdeles kan videreføre den kulturhistoriske tradisjonen på stasjonen.

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.

Strekingen 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, samfunnsmål og effektmål, som også gjelder for dette planarbeidet.

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



Figur 2-1: Oversikt over InterCity-utbyggingen. Nord i utsnittet ser vi Moelv-Brumunddal.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 12 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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

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 bygningsloven (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 konsekvensutredes:

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

I tillegg skal det gjøres en risiko- og sårbarhetsvurdering.

Utredningskrav for fagområdet Kulturarv i denne rapporten (hentet fra planprogrammet):

Fagtemaet utredes etter håndbok V712, eller tilsvarende anerkjent metodikk. Eksisterende kunnskapsgrunnlag fra tilgjengelige databaser, rapporter, og kommunens egne kartlegginger vil legges til grunn for en vurdering av behovet for nye kartlegginger. Rapporten fra kulturminneregistreringene gjort i forbindelse med bygging av ny E6 vil stå sentralt her, det

samme vil Ringsaker kommune sin kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø. Data om registrerte kulturminner hentes inn fra Askeladden, mens data om eldre bygninger finnes i SEFRAK-registeret.

Det vil trolig bli behov for å gjøre feltarbeid, både for å vurdere potensialet for uopptagede kulturminner i områdene der det ikke er gjort arkeologiske undersøkelser, og for å få laget et godt kunnskapsgrunnlag om viktige kulturmiljøer og kulturlandskap i området. Detaljerte undersøkelser etter § 9 i kulturminneloven gjøres i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan.

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 Veia planteskole 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 kulturarv	Side: 14 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--

3 TILTAKSBESKRIVELSE

3.1 Dagens bane

Dagens bane består av enkeltspor mellom Brumunddal og Moelv med et kryssningsspor 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». Konsekvensgraden settes til 0 og sammenliknes med de planlagte alternativene.

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 tiltakene i denne KUen gjennomføres. I denne utredningen består 0-alternativet av eksisterende jernbanelinje uten investeringer, men med vanlig vedlikehold slik at funksjon og tilbud opprettholdes som i dag.

Etter V712 skal vedtatte planer som er finansiert inngå i referansealternativet. Prosjektet har i tillegg valgt å ta med noen vedtatte reguleringsplaner langs traseene som med stor sannsynlighet gjennomføres. Det samme gjelder et vedtatt industriområde fra kommuneplanen.

Følgende reguleringsplaner omfattes av 0-alternativet:

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 15 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 17 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

Slåttsveen (PlanID: 2003030710506)
Ikrafttredelsesdato: 7.3.2003



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

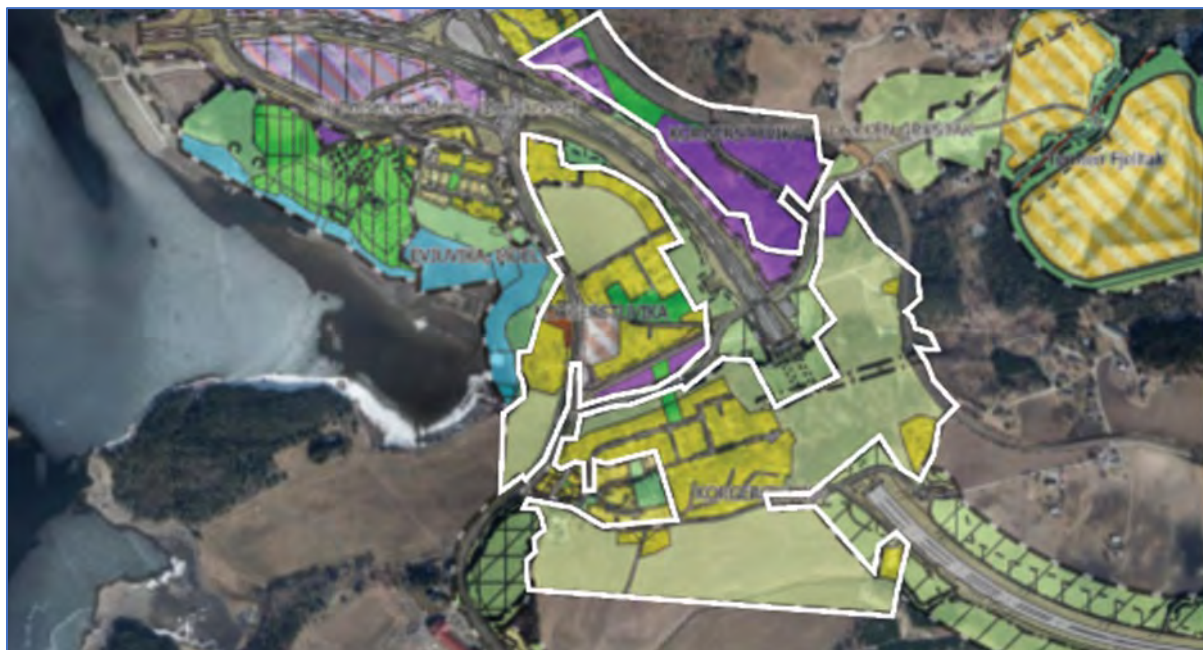
Området som omfattes av reguleringsplan for Slåttsveen er i dag et landbruksområde. Reguleringsplanen er eldre (vedtatt 2003), men det foreligger et planforslag om en mindre reguleringsendring. Reguleringsendringen legger til rette for at landbruksområdet bebygges med 20 eneboliger og 4 tomannsboliger.

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 kulturarv	Side: 18 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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 bebyggt.

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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 19 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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 kulturarv	Side: 20 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 21 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

Smestadskogen (PlanID: 2001020710558)
Ikrafttredelsesdato: 7.2.2001

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

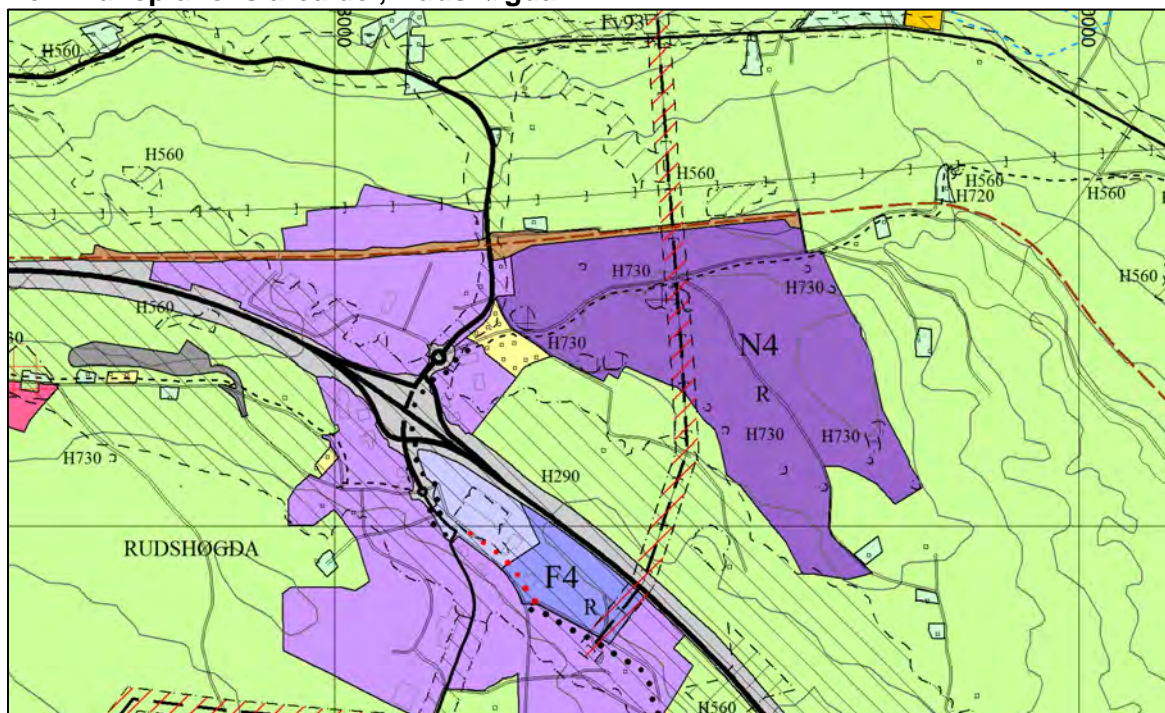
I reguleringsplanen er det store områder som ikke er utbygget, men som det er naturlig å tenke blir utbygd.

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 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 (se for eksempel www.kulturminnesok.no). Pilegrimsleden går via Prestvegen.

Det er usikkert hva som skjer med kulturmiljøverdiene innenfor området som følge av kommuneplanen. I denne konsekvensanalysen defineres derfor N4 som et fullt utbyggt næringsområde, med unntak av de automatisk fredete kulturminnene og Prestvegen, som blir antatt bevart slik de er i dag.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 23 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

3.3 Overordnede mål og føringer

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 kapittel 2.1 og i sammenstillingsdokumentet for konsekvensutredningen.

De nasjonale miljømålene for kulturminne og kulturmiljø er fastsatt av Miljødirektoratet. Det viktigste målet i plansammenheng er at et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk (<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/>).

Strategiske mål og resultatmål for kulturminnevernet er lagt fram i Meld. St. 16 (2004-2005) *Leve med kulturminner*, Meld. St. 35 (2012-2013) *Framtid med foffeste* og Meld. St. 16 (2019-2020) *Nye mål i kulturminnepolitikken – Engasjement, bærekraft og mangfold*. De tre gjeldende nasjonale målene i kulturminnepolitikken som skal ses i sammenheng er:

- Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø.
- Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging.
- Et mangfold av kulturmiljø skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Norge har underskrevet flere internasjonale konvensjoner som har betydning for kulturarven. Dei viktigste er:

- Verdensarvkonvensjonen, UNESCO 1972: Vern av verdens natur- og kulturarv.
- Granadakonvensjonen, Europarådet 1985: Vern av Europas faste kulturminner og Europas arkitektur.
- Valettkonvensjonen, Europarådet 1992: Vern av den arkeologiske kulturarven.
- Den europeiske landskapskonvensjonen, Europarådet 2000: Pålegger landene å verne, planlegge og forvalte landskap i tråd med konvensjonens intensjoner.
- Farokonvensjonen, Europarådet 2005: Rammekonvensjon om kulturarvens verdi for samfunnet.

Kulturminneloven (<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>) regulerer forvaltningen av fredete og verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Formålet med loven er å sikre at kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap med deres egenart og variasjon blir sikret og vernet både som del av vår kulturarv og identitet, og som ledd i en helskaplig miljø- og ressursforvaltning. Å ivareta kulturminnene og kulturmiljøene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse trivsel og virksomhet er et nasjonalt ansvar.

Det er et overordnet politisk mål å sikre hensynet til kulturminner og kulturmiljøer i all planlegging, og plan- og bygningsloven er det viktigste planverktøyet for å kunne ta vare på mangfoldet av kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Som planmyndighet får derfor kommunen en sentral rolle i forvaltningen av denne delen av kulturarven, som også er en viktig ressurs for kommunens arbeid med god og bærekraftig samfunnsutvikling. Plan- og bygningsloven har med kulturminne og kulturmiljø som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammene av § 1-1 skal sikre kvaliteter og vern av verdifulle landskap og kulturmiljøer.

Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven omtaler «verdifulle kulturminner og kulturmiljøer» under «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» (§ 10 tredje ledd bokstav b). I kapittel 5 i forskriften, som omhandler innholdet i konsekvensutredninger, er kulturminner og kulturmiljø omtalt under «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn», § 21 pkt. 4.

Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer «Kulturminner for Hedmarks fremtid» fra 2005 bygger på den aller første kommunedelplanen for kulturvern i landet: Fylkesdelplan for kulturvern 1999-2002. Planen skal være et redskap for kulturmiljøpolitikken i Hedmark. Den skal videreføre hovedmålene i den forrige fylkesdelplanen, men også se på utviklingsmuligheter knyttet til kulturminner og kulturmiljøer. Planen trekker opp mål og strategier for arbeidet med kulturminnevernet i Hedmark, gir en oversikt over prioriterte tema, viser til status og utfordringer i arbeidet, lister opp virkemidler, gir retningslinjer for forvaltningen av kulturminner i Hedmark, og viser et handlingsprogram for arbeidet.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø for Ringsaker kommune har som hovedmål å fremskaffe bedre oversikt over kulturminneverdier i kommunen og gi rammer for forvaltning av disse. I tillegg skal planen brukes til formidling, for å øke kunnskapen om lokalhistorie i kommunen, styrke tilhørighetsfølelsen, identitet og stolthet, og synliggjøre et felles ansvar for å ta vare på den rike kulturminnearven.

3.4 Tiltaksbeskrivelse

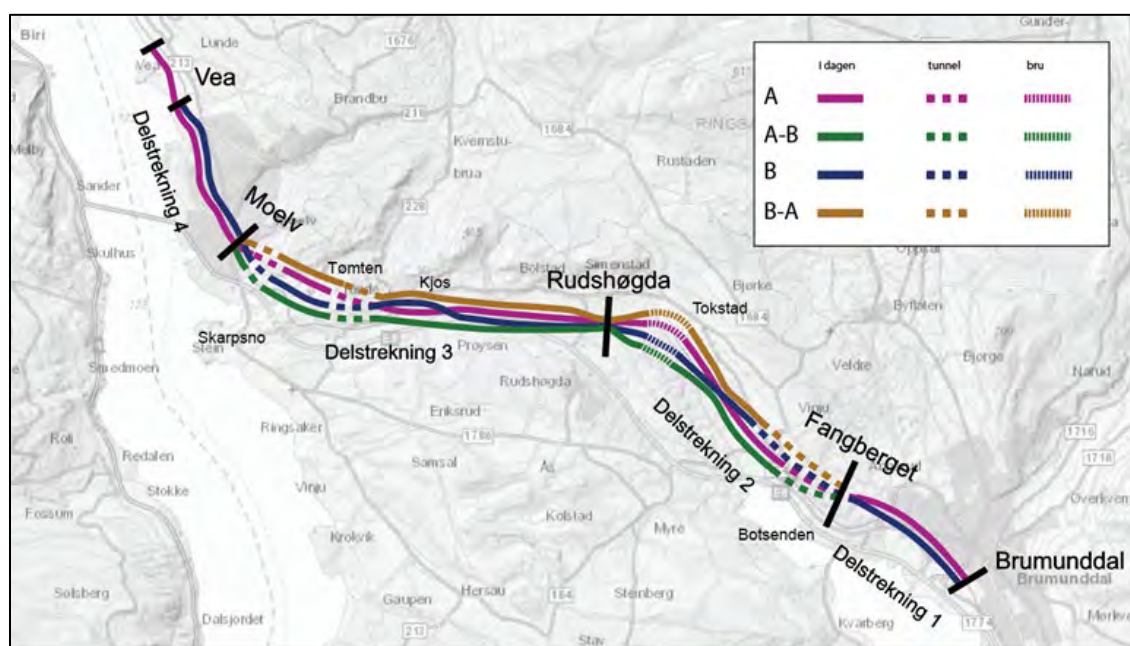
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak

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

Hele strekningen er delt inn i fire delstrekninger. Disse 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 osv.

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 B	Alternativ A-B	Alternativ A-B	Alternativ B
Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B
Alternativ B	Alternativ B-A	Alternativ B-A	Alternativ B

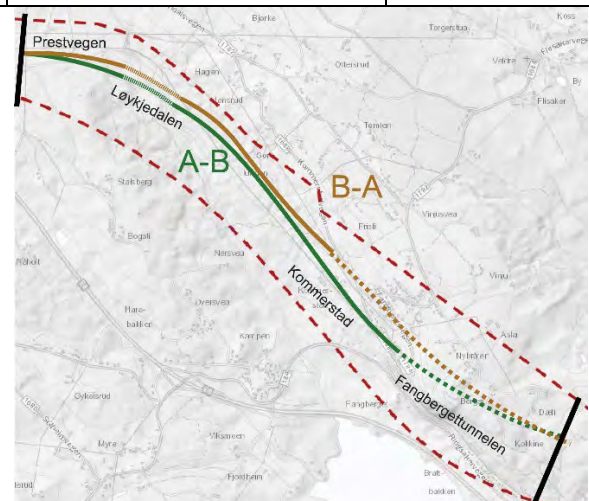
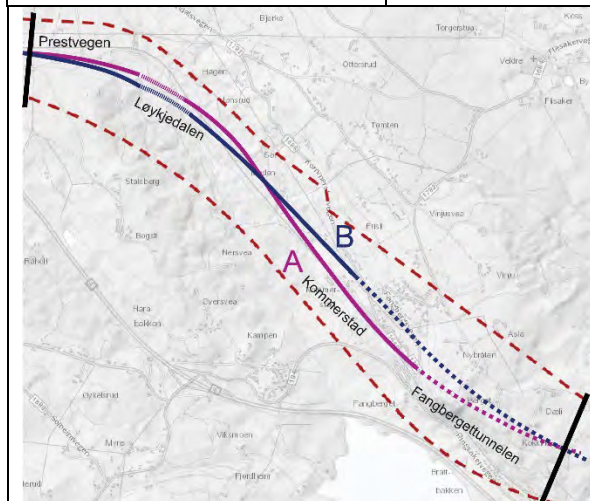


Figur 3-9: Oversikt over delstrekninger (1, 2, 3, 4) og alternativer (A, B, A-B og B-A).

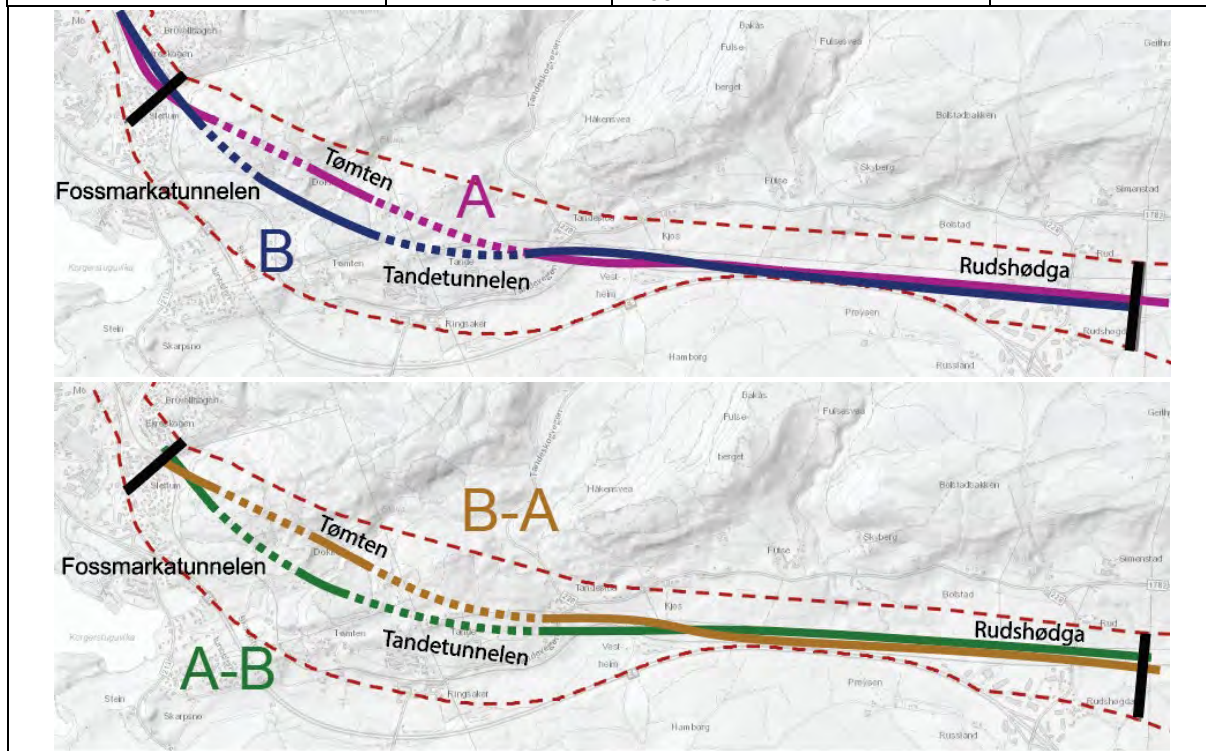
Tabell 3-2: Oversikt over delstrekninger og alternativer.

Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget	
Alternativ A	Alternativ B
<p>Starter ved Jernbanevegen nord for Brumunddal stasjon der den kobler seg på dobbeltspor sørfra. 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
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 Fossmarktunnelen 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.	Som A fram til rett øst for Tandevegen, så med en overgangssone som strekker seg inn i tunnelen derfra som B.	Følger dagens bane ved Rudshøgda og videre mot Tande der den passerer tett opptil, men nord for dagens bane. I B ligger Tandetunnelen 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 Fossmarktunnelen er kortere, ca. 480 meter. Også i B er dagsonen lang nok til at tunnelene defineres som to separate tunneler. Delstrekningen slutter sør for Moelv.	Som B fram til rett øst fra Tandevegen, så med en overgangssone som strekker seg inn i tunnelen derfra som A.

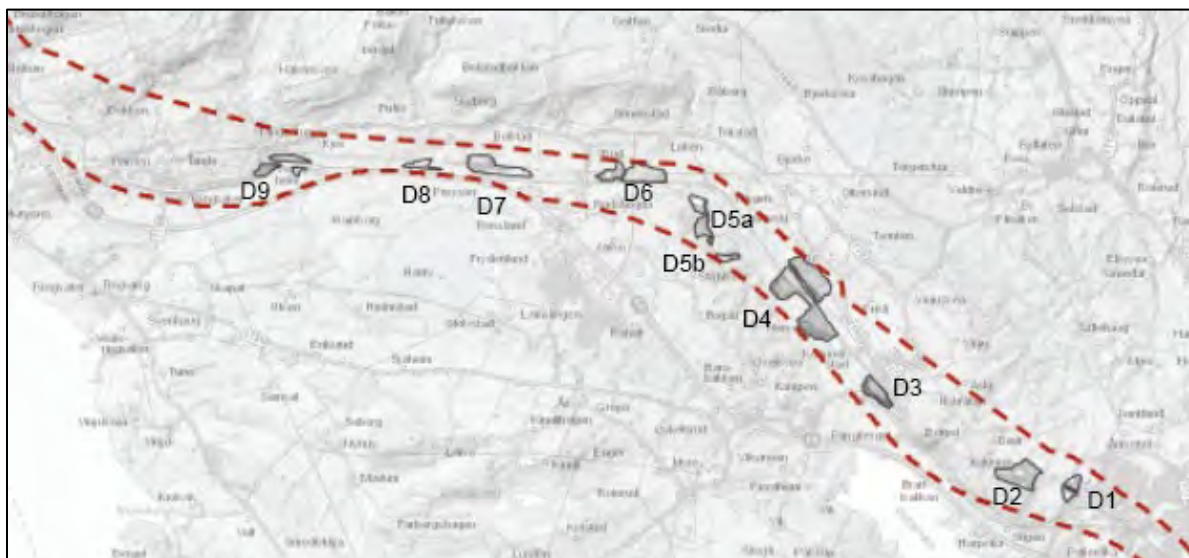


Delstrekning 4 Moelv - Vea	
Alternativ A	Alternativ B
<p>Passerer mellom boligfeltet på Ekreskogen og dagens bane med en ganske høy skjæring ved Ekreskogen. Krysser ca. 15 meter over Moelva på ny dobbeltsporbru. Videre på to nye, parallelle enkeltspor-bruer over Storgata. Moelv stasjon består som i dag 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. Krysser ca. 15 meter over Moelva på to nye bruer hvorav en dobbeltsporbru og en enkeltsporbru. Krysser 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>	

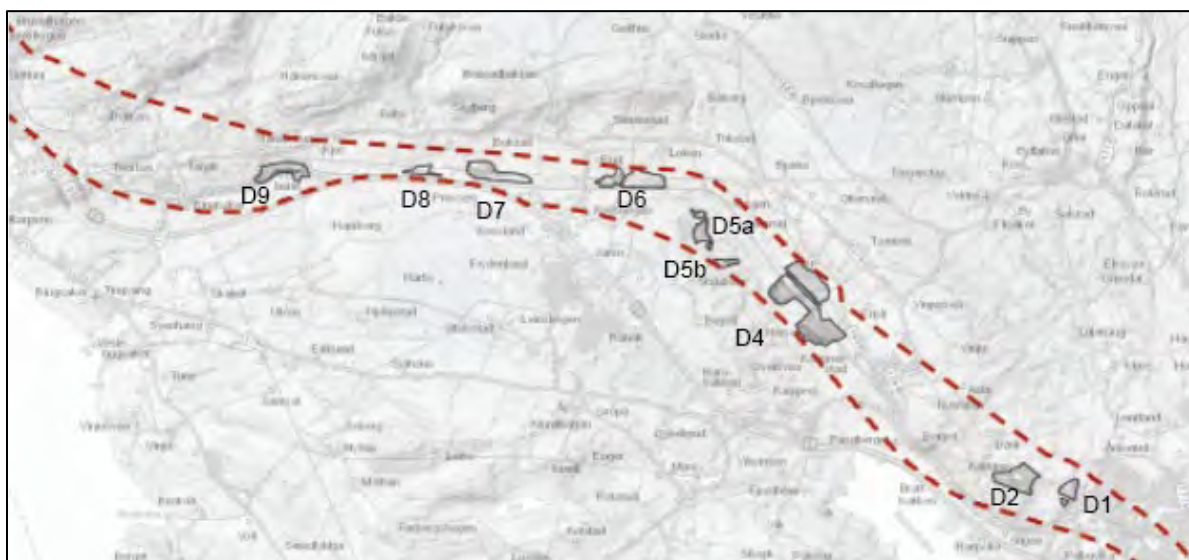
3.4.2 Deponi

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 matjorda 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 3-10: Mulige deponiområder for alternativ A.



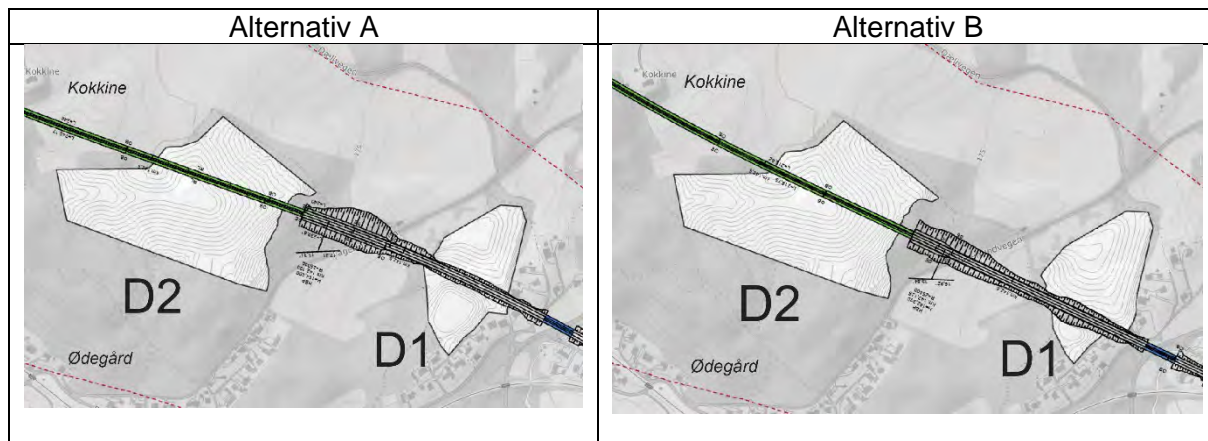
Figur 3-11: Mulige deponiområder for alternativ B.

Deponiene er gitt foreløpige løpenummer langs strekningen.

Delstrekning 1:

Det er identifisert to mulige deponiplasseringer 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.

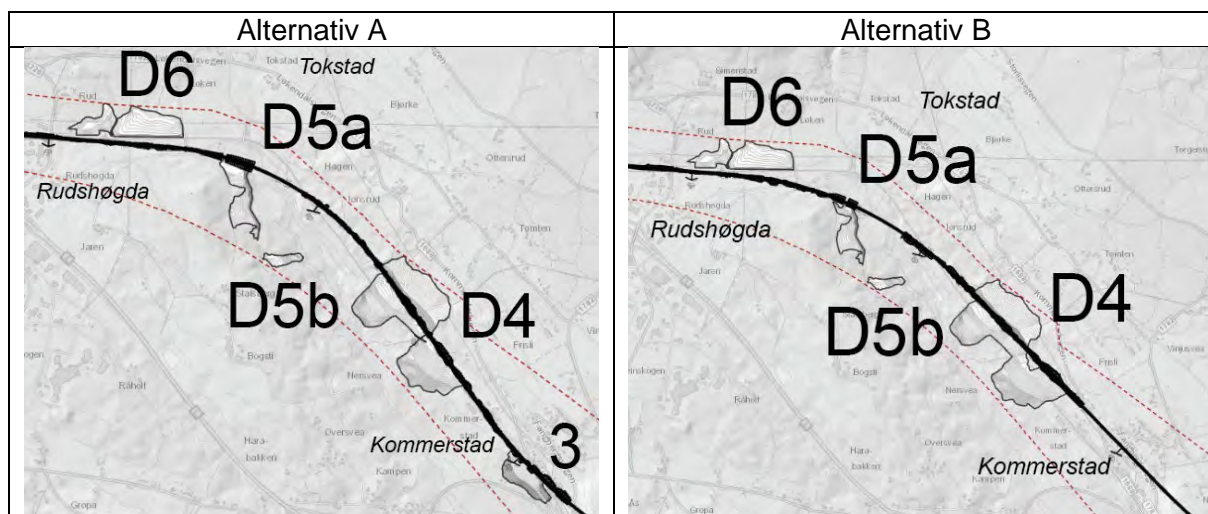


Figur 3-12: Plassering av deponi 1 og 2. Delstrekning 1. Alternativ A og B.

Delstrekning 2:

Det er identifisert 5 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.

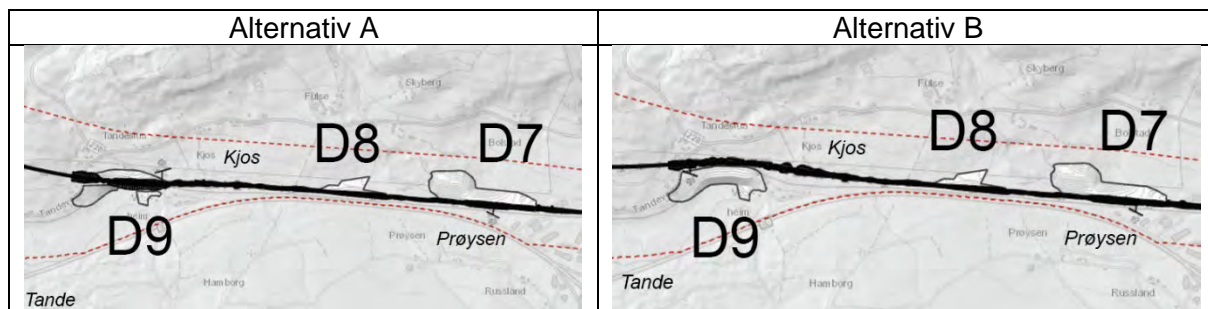


Figur 3-13: Plassering av deponi 3, 4, 5a, 5b og 6. Delstrekning 2. Alternativ A og B.

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 3-14: 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 tunnelene og skjæringer kan legges i et deponi i Tømten fjelltak.

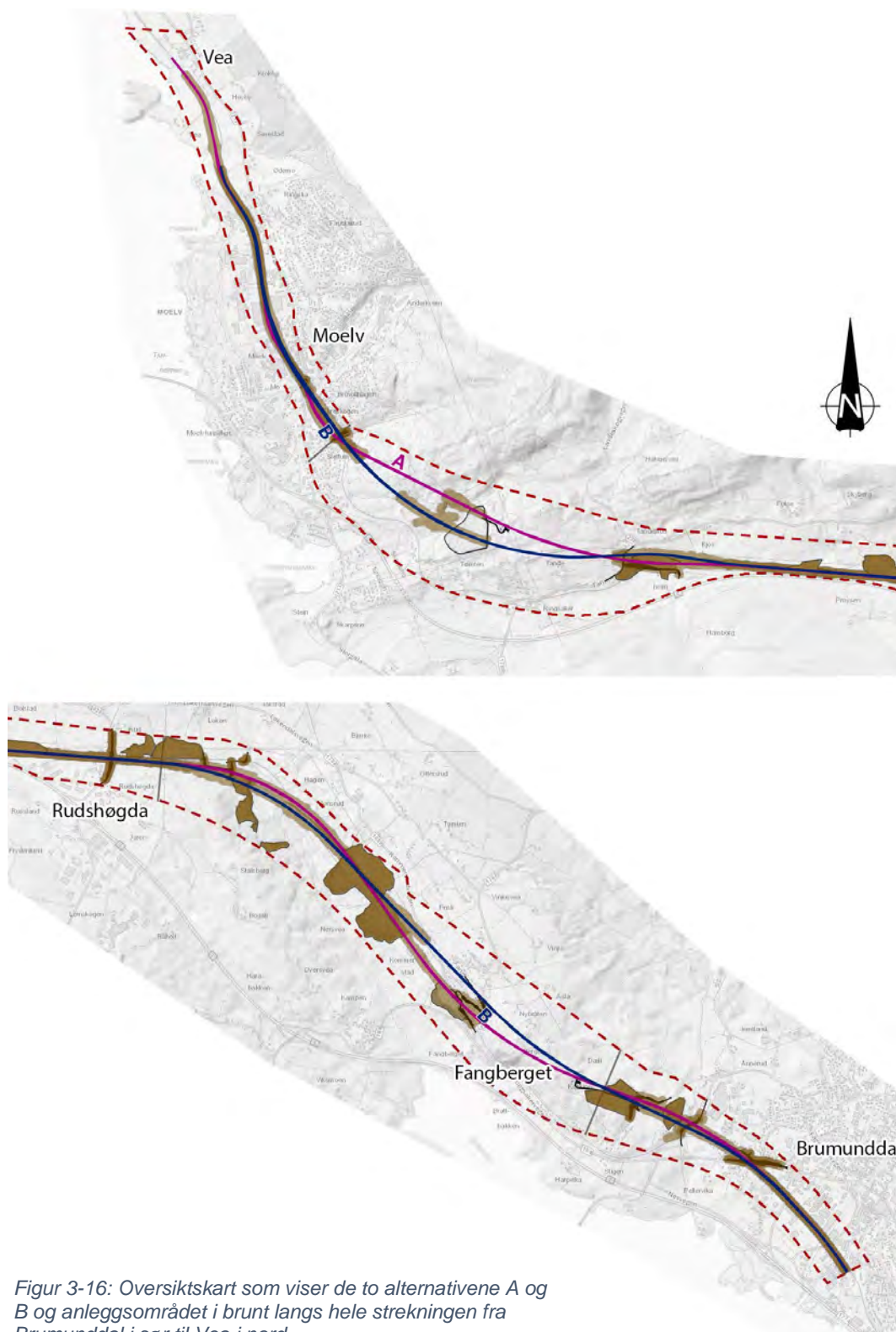
I tillegg finnes det muligheter ved Rudshøgda pukkverk, som er et pukkverk som etter hvert vil bli avvirket fordi forekomsten er brukt opp.



Figur 3-15: Ortofoto med markering av Tømten fjelltak og Rudshøgda pukkverk med oransje farge.

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 3-16: 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 kulturarv	Side: 33 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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. Grenseoppgangen 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

Fagtemaet Kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene sammenliknet med 0-alternativet, som er dagens situasjon pluss vedtatte reguleringsplaner.

Kulturarv defineres her som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner og kulturmiljøer
- Kulturhistoriske landskap

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner (kml). Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrædende.

Alle kulturhistoriske spor, fra forhistorisk tid (frem til 1030) og middelalderen (1030-1537), er automatisk fredet i Norge. Spor fra nyere tid (1537 til i dag) kan ha like stor kulturhistorisk verdi, og er i mange tilfeller også underlagt et formelt vern.

SEFRAK-registrerte bygg er eldre bygninger oppført før 1900. Bygninger som er eldre enn 1850 er merket med rød trekant på kartene, og er underlagt § 25 i kml. Der en ønsker å endre på eller rive disse, må det søkes særskilt om dette. Bygninger fra andre halvdel av

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 34 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--

1800-tallet har historisk verdi, men er ikke underlagt automatisk vern. Disse er avmerket med gul trekant i kartgrunnlag.

Gudbrandsdalsleden var hovedvegen til Nidaros domkirke i middelalderen, og denne ferdselen er viktig kulturhistorisk. Pilegrimsleden som i dag brukes i samme formål er en turveg lagt til steder som det er knyttet pilegrimstradisjon til. Den bruker både historiske far og gamle veger, men også nye stier og veger som del av ruten. I konsekvensvurderings-sammenheng hører derfor Pilegrimsleden hjemme under fagtema Friluftsliv/by- og bygdeliv, og blir vurdert der. Men der Pilegrimsleden bruker historiske vegfar, vurderes den historiske verdien til disse under fagtema Kulturarv. *KM 23 Prestvegen* er en slik veg med historisk verdi. Selv om den riktignok ikke var en del av den gamle ferdselsvegen til Nidaros.

4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712

Konsekvensutredning for ikke-prissatte tema gjennomføres etter en tre-trinns metode. 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 samlerapport 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, verdisetting, påvirkning og konsekvens angitt i Håndbok V712. For fagtema Kulturarv vurderes påvirkningen både på landskapsnivå og på kulturmiljønivå, og utredningsalternativene sammenliknes med 0-alternativet. 0-alternativet er i denne konsekvensutredningen en framskrivning av dagens situasjon, se kapittel 3.2 *Referansealternativet, 0-alternativet*. Videre gis det forslag til skadereduserende tiltak, og potensialet for å gjøre funn av nye, til nå ukjente automatisk fredede kulturminner vurderes.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 35 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tabell 4-1: Registreringskategorier for fagtema kulturarv etter Håndbok V712.

Registreringskategori	Forklaring
Kulturmiljønivå	
Gårdsmiljøer/ fiskebruk mm	Gårdsbruk, småbruk og husmannsplasser med våningshus og driftsbygninger inkludert jordbruksspor, gravminner. Fiskebruk med våningshus og driftsbygninger inkludert naust/strandlinje.
Kulturmiljøer i tettbygde områder	Bygningsmiljøer, sentrumsområder, områder ved viktige knutepunkter ol.
Teknisk-industrielle kulturmiljøer	Industrianlegg, spor av gruvedrift, fløtningsminner, marine kulturminner, vegger, jernbane, kraftanlegg, kaianlegg, bruer, osv.
Steder det knyttes tro eller tradisjon til	Tradisjonslokalteter, hellige fjell, offersteiner, historiske hendelser osv.
Forsvarsanlegg	Bygdeborger, festningsanlegg, borganlegg, kaserner, leirområder, skanser, krigsminner.
Kulturminner i utmark	Bosetningsspor, gravminner, kullgroper, jernvinneanlegg, fangstanlegg, bergkunst, rester av åkerbruk, seterbruk, fangstanlegg, produksjonsanlegg knyttet til jern/stein, spor etter samiske bosetninger, uthus, plasser mm ⁷⁴ .
Andre kulturmiljø	Monumentalbygg, enkeltbygninger, monumenter, parker, kirker, skoler, forsamlingshus, parkanlegg, og så videre.
Landskapsnivå	
Kulturhistoriske landskap	Verdensarvområder. Områder registrert i forbindelse med «Registrering av nasjonalt verdifulle kulturlandskap» og Utvalgte kulturlandskap i jordbruket. Riksantikvarens register over kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA). Større sammenhengende landskap/kulturmiljø avsatt i regionale og kommunale planer. Områder der de historiske relasjonene i landskapet er framtrepende.
Infrastruktur	Historiske vegger, jernbane, vannveger, slep osv. Funksjonelle sammenhenger som fløtningsminner, produksjonsanlegg, kraftlinjer osv.
Bystruktur	Historiske bystrukturer og helhetlige bygningsmiljøer (NB! registrert - Nasjonale kulturminneinteresser i by).

Kulturmiljønivået viser kulturmiljø (KM) inkludert lokaliteter/enkeltforekomster, og ser dette i sammenheng med kulturlandskapet rundt. Landskapsnivået ser på større, sammenhengende landskap/kulturmiljø. Det er viktig å ikke blande det kulturhistoriske landskapet med fagtema landskapsbilde, som tar for seg landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form.

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

Verdivurdering

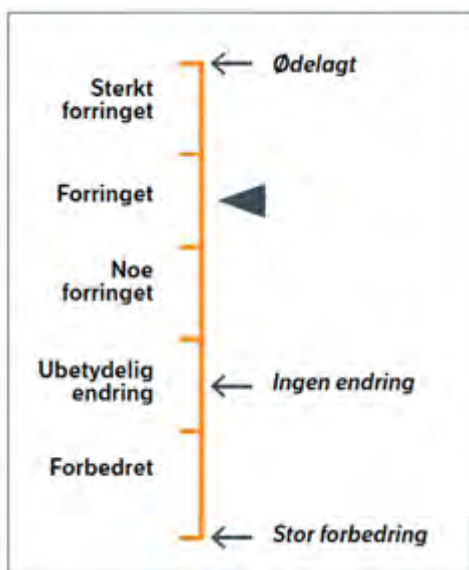
Vurderingen av hvor verdifullt et delområde er, det vil si hvor stor betydning delområdet har i et nasjonalt perspektiv, deles inn i fem forskjellige kategorier – ubetydelig verdi, noe verdi, middels verdi, stor verdi og svært stor verdi – og settes med utgangspunkt i kriteriene i Håndbok V712. Denne verdivurderingen skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta» i Tabell 4-4.

Tabell 4-2: Verdikriterier for fagtema Kulturarv etter Håndbok V712.

		Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Kulturmiljønivå					
Kulturhistorisk betydning	Uten betydning	er alminnelig/lokalt vanlig	har lokal/regional betydning	har stor regional/nasjonal betydning	har stor nasjonal/internasjonal betydning
Arkitekturhistorisk betydning		bygningstilstand som inneholder bygninger av begrenset arkitekturhistorisk betydning	bygningstilstand som inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningstilstand som inneholder bygninger med stor arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningstilstand som inneholder bygninger med særlig stor arkitekturhistorisk betydning
Betydning for kulturell eller etnisk gruppe		inneholder få elementer som kan knyttes til en kulturell/etnisk gruppe	inneholder flere elementer som er karakteristisk for en kulturell /etnisk gruppe	miljø som er karakteristisk for en kulturell/etnisk gruppe	helhetlig miljø som er karakteristisk for kulturell /etnisk gruppe og som er sjeldent/unikt
Historisk hendelse eller personer		er svakt knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en regional historisk hendelse/ person	er knyttet til en nasjonal historisk hendelse/ person
Landskapsnivå					
Kulturhistoriske sammenhenger		ligger i en kontekst/sammenheng som er noe fragmentert	ingår i en kontekst/sammenheng	ingår i en helhetlig kontekst /sammenheng	ingår i en særlig helhetlig kontekst
Kulturhistorisk landskap		delvis ødelagt	som har lokal/regional betydning	som har stor regional/nasjonal betydning	sammenheng som har meget stor nasjonal/internasjonal betydning (er unikt)

Vurdering av tiltakets påvirkning

Påvirkning er en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike kulturmiljøene (KM) og landskapsnivåene (KHL).



Figur 4-1: Skala for vurdering av påvirkning. Kilde: Håndbok V712.

Kulturmiljøverdier kan påvirkes både direkte ved at tiltaket skaper fysiske endringer i kulturminnet, kulturmiljøet eller kulturlandskapet, men tiltaket kan også føre til en indirekte påvirkning av kulturarven.

Direkte påvirkning er stort sett knyttet til anleggsfasen. Da kan kulturmiljøverdiene bli fysisk skadet.

Indirekte påvirkning oppstår når et tiltak preger omgivelsene på en måte som gjør at landskapet endrer karakter og kulturminnets, kulturmiljøets eller kulturlandskapets opprinnelige kontekst blir endret eller forstyrret. Kulturmiljø og -landskap er ofte etablert med utsyn og innsyn som viktige lokaliseringfaktorer. Slike sammenhenger er kulturminneforvaltningen opptatt av at man også i fremtiden skal ha muligheter til å forstå og oppleve.

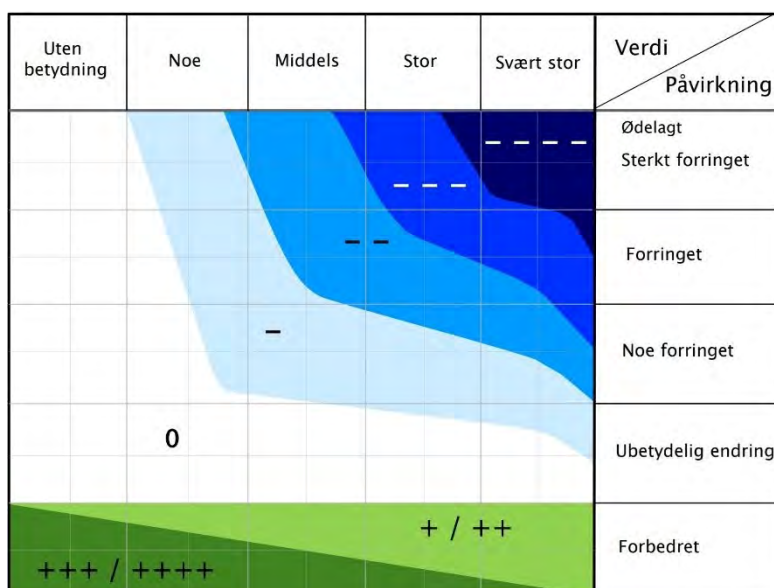
Spesielt visuell påvirkning vil indirekte kunne virke negativt på kulturmiljøverdiene. Visuell påvirkning vil være avhengig av faktorer som blant annet topografi, avstand og tiltakets størrelse. Det finnes kort sagt en mengde ulike faktorer som virker inn. Vurderingene av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen i forhold til 0-alternativet. Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet til forbedret, eller ingen endring i Håndbok V712.

Tabell 4-3: Skala for vurdering av påvirkning for fagtema Kulturarv. Kilde: Håndbok V712.

Påvirkning	Landskapsnivå	Kulturmiljønivå
Sterkt forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet på en slik måte at det sterkt reduserer lesbarheten og forståelsen av sammenhenger. Bidrar til å ødelegge eller sterkt redusere verdien til viktige kulturmiljø. Skaper barrierer.	Ødelegger hele eller størstedelen av kulturmiljøet. Ødelegger den viktigste (mest verdifulle) delen av miljøet. Bidrar til at miljøets funksjon blir ødelagt. Tap av svært viktige enkeltelement.
Forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet og reduserer lesbarheten. Reduserer verdien av de enkelte kulturmiljøene. Bidrar til reduserte sammenhenger.	Berører store deler av kulturmiljøet. Reduserer miljøets funksjon. Tap av viktige enkeltelement.
Noe forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet, men dette kan fortsatt fungere som ett landskap uten vesentlig tap av lesbarhet. Svekker sammenhenger og forbindelseslinjer.	Berører en mindre viktig del av kulturmiljøet. Tap av mindre viktige enkeltelement. Svekker sammenhengen.
Ingen/ubetydelig endring	Ingen påvirkning/ubetydelig endring.	Ingen påvirkning/ubetydelig endring.
Forbedret	Gjenoppretter sammenhenger der det har vært brudd og bedrer kontakten mellom kulturmiljøer. Bidrar til restaurering av viktige kulturmiljø og kulturhistoriske landskapselement. Reduserer eksisterende negativpåvirkning eller tar bort støy.	Bedrer tilstanden vesentlig ved at eksisterende negative inngrep tilbakeføres. Bidrar til restaurering av kulturmiljøer eller kulturminner. Reduserer påvirkning eller tar bort støy.

Vurdering av tiltakets konsekvens

Tiltakets konsekvens for fagtema framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta». Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre forbedring eller forringelse av et delområde.



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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 38 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

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 4-5: 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.

4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ, først for delstrekningene og så for alternativene. Beslutningsrelevant usikkerhet beskrives også. Forslag til skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring beskrives i kapittel 9 *Skadereduserende og kompenserende tiltak*.

Tabell 4-6: 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 underordnede
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 underordnede
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 kulturarv	Side: 39 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--

5 KUNNSKAPSGRUNNLAG

5.1 Kunnskapsinnhenting

Kunnskapsgrunnlaget for fagtema kulturarv er hentet fra offentlig tilgjengelige databaser, som Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden. Det er også brukt en del skriftlige kilder, som diverse bøker og tilgjengelige nettsider. En oversikt over brukte kilder er lagt ved til slutt i rapporten. Det har vært kontakt med Kulturarvseksjonen hos Innlandet fylkeskommune, og gjort egne befaringer. Befaringene har forgått i 3 omganger i 2021 (3-4/5, 28/6-1/7 og 23-26/8) der store deler av planområdet er besøkt. Hver gang var fylkeskommunen med på deler av befaringsene. Ved *KM 13 Løykjedalen midt*, nord for Kommerstad, ble to store, mulige gravhauger observert under befaringsene. Disse ble i etterkant arkeologisk undersøkt av fylkeskommunen, som fastslo at de er naturlig tildannede formasjoner.

5.2 Beskrivelse av området – Kulturarv

Den planlagte Dovrebanen mellom Brumunddal og Moelv strekker seg på østsiden av Mjøsa i Ringsaker kommune. Planområdet omfatter både jordbruksområder og tettsteder med lang industrihistorie.

5.2.1 Forhistorisk tid og middelalder

Ringsaker er landets nest største jordbrukskommune, men de eldste spor etter menneskelig aktivitet går helt tilbake til steinalderen. Blant funnene er en steinblokk med helleristninger fra yngre steinalder fra gården Stein (Askeladden-ID 39507). Disse er de eneste helleristningene med figurmotiv kjent fra Hedmark og består av 16 elgfigurer.

Sporene etter steinalder- og bronsealderbosetningen langs Mjøsa er ganske spredt, men funnmengden vokser betraktelig fra jernalder. Stor funntetthet av gravfelt og gravminner i tilknytning til eksisterende gårdstun indikerer kontinuerlig bosetning fra jernalder frem til dagens gårdstun. Blant funnene fra jernalderen er det særlig Tolvsteinsringen (Askeladden-ID 77674) som skiller seg ut som et helt unikt funn i nasjonal sammenheng (se også *KM 49 Tolvsteinsringen*).

Sentrene i Ringsaker har flyttet seg ettersom tidene har skiftet. I jordbrukssamfunnet var det gårdene som var møtepunktene og sentrene. Kirkene ble også lagt dit det var maktsentre, gjerne fra forhistorisk tid. Ringstrand ved Ringsaker kirke har lenge vært et slikt lokalt maktsenter. Steinkirken ble reist i middelalderen, sannsynlig i første halvdel av 1100-tallet (Askeladden-ID 8529-1). I området er det registrert flere viktige lokaliteter, blant annet et bygdeborganlegg fra eldre jernalder (Askeladden-ID 19496) og rester av Mjøskastellet (Askeladden-ID 91719) som ble bygd av Håkon Håkonsson i 1230-årene på Steinsholmen i Mjøsa.

5.2.2 Nyere tid

Jordbruket har vært hovednæringen i Ringsaker helt siden førhistorisk tid. Det åpne jordbrukslandskapet er preget av storgårder som vokste frem på de frodige jordene langs Mjøsa. Den tradisjonelle byggeskikken i analyseområdet inngår i byggetradisjonen kjent i hele Innlandet, og har felles trekk med både Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland. Det mest typiske elementet for bygdene rundt Mjøsa var totunsbebyggelse. Denne løsningen ble gradvis erstattet av et åpent firkanttun, men spor etter begge tradisjonene er fremdeles bevart i kulturlandskapet. Begge kunne ha både inntun og uttun. Selv om det meste av bygningsarven i analyseområdet kan knyttes til utnytting av jordbruksressurser, er Brumunddal og Moelv, med flere teknisk- industrielle anlegg, et unntak.

Landbruksproduksjonen kombinert med vannkraften var grunnlaget for den første industrien i Ringsaker. Tekniske innovasjoner førte til at bekkverkene etter hvert ble erstattet av større møller med flere kvernsteiner. Mange av disse ble kombinert med sagbruk. Etter hvert begynte andre virksomheter, som blant annet stamperier, garverier og fargerier, å dukke opp langs Brumunda og Moelva. I 1894 kom jernbanen til Ringsaker, som del av strekningen mellom Hamar og Tretten. Jernbanen la grunnlag for framvekst av industri ved forrige århundreskiftet og store bedrifter med tilknytning til jord- og skogbruk som Globus Maskinfabrikk, Berger Langmoen A/S, Moelven Brug A/S og Moelven Cellulosefabrikk ble etablert.

Vannkraft, industri og jernbane har ligget som premisser for tettsted- og byutviklingen i Brumunddal og Moelv. Fremveksten av industrien i andre halvdel av 1800-tallet førte etter hvert til at Moelv ble det administrative og økonomiske tyngdepunktet i Ringsaker. Dette betydde slutten for Ringstrand som sentrum, og Ringsakers kommunesenter flyttet i 1957 inn i Herredshuset i Moelv. Etter at kommunene Ringsaker, Nes og Furnes ble slått sammen til én kommune i 1964, og Brumunddal ble kommunesenteret, var Herredshuset i Moelv fremdeles i bruk til kommunale funksjoner.



Figur 5-1: Undersøkellesområdet slik det så ut i 1796. Utsnitt fra Kart over Hedemarken; Toten og Søen Mjøsen. Norgesavdelingen. Kilde: Kartverket.no.

En sterk folketallsøkning på 1800-tallet, kombinert med veksten i industri, handel og håndverk, la grunnlaget for stor satsing på samferdsel. Før jernbanen kom til distriktet var Mjøsa og Kongsvegen de viktigste kommunikasjonsårene. Utbygging av veg-, jernbane- og damprutenettet fra 1850 førte til at store distrikt ble tettere bundet sammen.

Mjøsa har lang historie som ferdselsåre, over isen om vinteren og med årer og seil om sommeren. Det fortelles om stor aktivitet på Mjøsa allerede i Snorre Saga fra 1200-tallet.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrappport kulturarv	Side: 41 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	--	--

Med den industrielle revolusjonen kom dampbåtene på Mjøsa allerede i 1840. Fraktmulighetene bidro til utvikling av industrien og fremveksten av industritettsteder som Moelv og Brumunddal. Da jernbanestrekningen mellom Hamar og Tretten åpnet i 1894 falt mye av grunnlaget for transport mellom Eidsvoll og Lillehammer bort, men transporten på tvers av Mjøsa fortsatte til langt inn på 1900-tallet. Modalen brygge (Askeladden-ID 249648) er ett av få bevarte autentiske bryggeanlegg fra tiden med dampskip på Mjøsa.

Vegen på østsiden av Mjøsa mot Gudbrandsdalen og videre til Trondheim er en av de eldste ferdselsårene i landet. Den var lenge en rideveg, men ble mellom 1789 og 1800 bygd om til kjøreveg og døpt om til «*Kongevei fra Trondheim gjennom Gudbrandsdahlen til Christiania*». Vegen fulgte i hovedsak det naturlige terrenget og passerte både gjennom Brumunddal og Moelv. Det er likevel få fysiske og autentiske spor av denne bevart i analyseområdet.

5.3 Influensområde

Influensområdet for fagtema Kulturarv er arealet til planområdet, samt områder utenfor dette der tiltaket vil ha virkning på kulturmiljøverdier. Som regel er det den visuelle og lydmessige påvirkningen et tiltak har på kulturmiljøverdier som vurderes utenfor planområdet. Slik er det her også.

Influensområdet er ikke en fast avstand fra tiltaksområdet, men varierer etter landskapet og hvilken grad av påvirkning som kan forventes. Kulturmiljø som ligger relativt langt borte fra selve tiltaket, men som på grunn av topografiske eller andre forhold kan tenkes å bli påvirket av tiltak innenfor utredningskorridoren, er derfor tatt med.

I praksis viser det seg at en del kulturmiljø som man skulle tro kunne blitt påvirket, likevel får liten påvirkning, og dermed liten konsekvens, av tiltaket. Noe som for eksempel kan skyldes at jernbanen mange steder legges der det allerede finnes et spor, eller andre forhold som gjør at de reelle endringene for kulturmiljøene blir små. Disse kulturmiljøene er tatt med for å synliggjøre at de blir lite påvirket selv om de finnes innenfor influensområdet. Andre kulturmiljø, som helt klart ikke blir påvirket, er utelatt fra fagrapporten.

Der banen legges om blir eksisterende bane lagt ned. Vi vet ennå ikke hva etterbruken av denne blir, om den for eksempel blir gang- og sykkelveg eller fjernes helt. Men det tas som et premiss at jernbanetrafikken opphører, noe som kan få effekt på kulturmiljø langs dagens bane. Kulturmiljø langs denne er derfor også tatt med som del av influensområdet. Også der det nye sporet legges i tunnel.

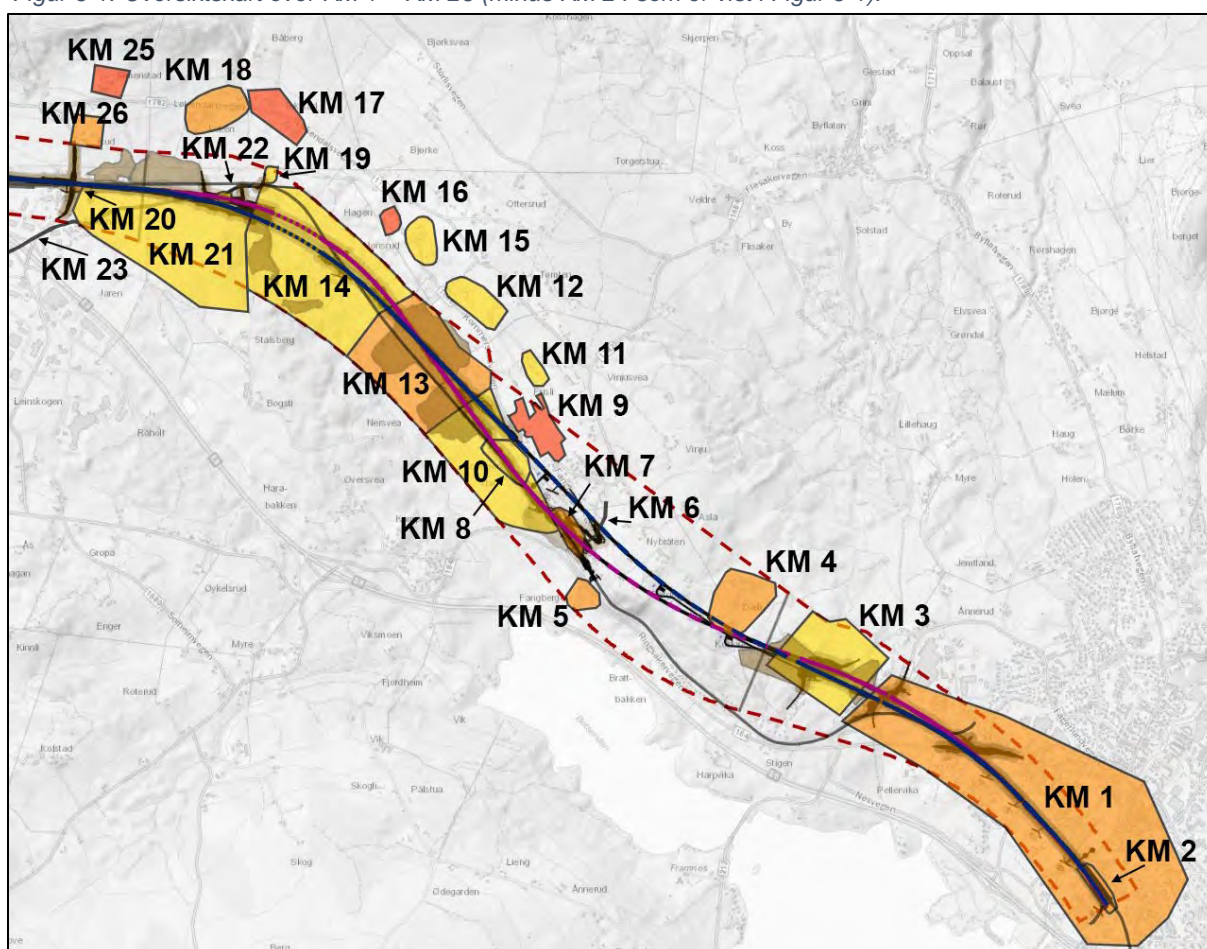
6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER

KULTURMILJØ (KM)

Plan- og influensområdet til InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv, er delt inn i 55 kulturmiljø (KM).

Oversiktskartene under (Figur 6-1 og Figur 6-2) viser de definerte kulturmiljøene (KM) langs hele strekningen fra Brumunddal i sør til Veia i nord. Mer detaljerte kart ligger ved hvert kulturmiljø og i *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B* bakerst i rapporten. Rød, stiplet linje markerer plangrensen.

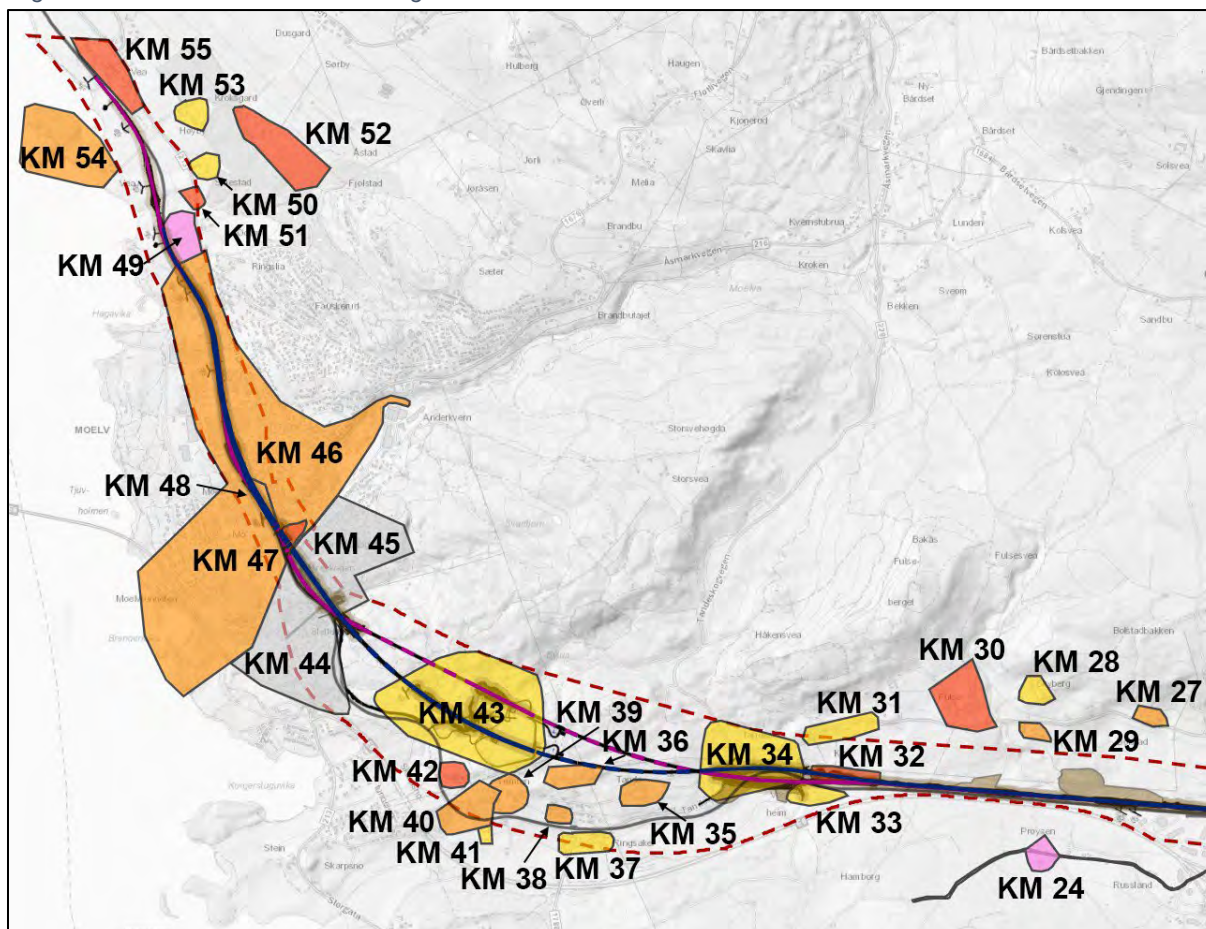
Figur 6-1: Oversiktskart over KM 1 – KM 26 (minus KM 24 som er vist i Figur 6-1).



Tabell 6-1: Oversikt over kulturmiljø KM 1 – KM 26 (minus KM 24 som er vist i Figur 6-1).

KM 1 Brumunddal sentrum	KM 10 Løykjedalen sør	KM 18 Østre og Vestre Løken
KM 2 Brumunddal stasjon	KM 11 Frisli	KM 19 Dalheim og Tokstadfurua
KM 3 Dælibakken	KM 12 Sørlunden og Sørlundsenga	KM 20 Husmannsplassen Pålsrud
KM 4 Kokkine og Dæli	KM 13 Løykjedalen midt	KM 21 Rudshøgda øst
KM 5 Fangberget	KM 14 Løykjedalen nord	KM 22 Rudshøgda stasjon
KM 6 Fangbergsgutua	KM 15 Jønsrud	KM 23 Prestvegen
KM 7 Veldre stasjon	KM 16 Jønsrudhagen	KM 25 Simenstad
KM 8 Kommerstad	KM 17 Tokstad	KM 26 Rud
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad		

Figur 6-2: Oversiktskart over KM 24 og KM 27 – KM 55.



Tabell 6-2: Oversikt over kulturmiljø KM 24 og KM 27 – KM 55.

KM 24 Husmannsplassen Prøysen	KM 35 Tande	KM 46 Moelv sentrum
KM 26 Rud	KM 36 Kalløkken og Pinsberget	KM 47 Brovold mølle
KM 27 Bolstad	KM 37 R.N.K og Tandem	KM 48 Moelv stasjon
KM 28 Øvre Skyberg	KM 38 Ringsaker folkehøyskole	KM 49 Tolvsteinsringen
KM 29 Nedre Skyberg	KM 39 Tømten	KM 50 Smestad
KM 30 Fuglseng	KM 40 Sveen	KM 51 Smestadbrua
KM 31 Kjos	KM 41 Bekkelund	KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	KM 42 Domstuberget bygdeborg	KM 53 Høiby
KM 33 Vestheim	KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	KM 54 Nedre Veia og Helgeberget
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	KM 44 Slettum	KM 55 Nordre og Søndre Veia
KM 35 Tande	KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrappport kulturarv	Side: 44 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	--	--

For mange av gårdsbrukene innenfor influensområdet har det historiske kulturmiljøet vært større enn den definerte avgrensingen brukt i denne konsekvensvurderingen. Både innmarken og utmarken utenfor gårdstunene er selvfølgelig viktige element av gårdsdriften, og må tas med i vurderingen for å forstå kulturhistorien til det enkelte kulturmiljø¹. Men for lettere å illustrere hvor hovedverdiene i kulturmiljøet ligger, er det til denne konsekvensutredningen stedvis valgt å bruke en snevrere innskrenkning på verdikartene.

Et eksempel på dette kan være *KM 31 Kjos*, som har en relativt liten verdi. Skulle man tatt med hele gården, med innmark og utmark, ville det blant annet inkludert *KM 32 Gravfeltet på Kjos* – som får stor negativ konsekvens av jernbanealternativene. I praksis ville da hele gården fått mye større verdi, og utredningen feilaktig vist at konsekvensene ble store også på gårdstunet.

Men den «manglende» helheten i kulturmiljøene (KM) går ikke tapt. Den fanges istedenfor opp av de kulturhistoriske landskapene (KHL).

Under følger en beskrivelse og vurdering av hver av de enkelte kulturmiljøene (KM) som er definert i rapporten. De kulturhistoriske landskapene beskrives og vurderes i *kapittel 6.5 Kulturhistoriske landskap (KHL)*.

Fargene som kulturmiljøene er angitt med på kartene representerer den kulturhistoriske verdien de har:

- Lilla = Svært stor verdi
- Rød = Stor verdi
- Oransje = Middels verdi
- Gul = Noe verdi
- Grått = Uten betydning

De 6-sifrede tallene er registreringsnumrene til kulturminner registrert i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden. Gule trekkanter på kartene symboliserer SEFRAK-registrerte bygninger datert til mellom 1850-1900, røde trekkanter symboliserer SEFRAK-registrerte bygninger eldre enn 1850. Ved siden av SEFRAK-registrerte bygninger står registreringsnummeret deres. Det består av 4+4+3 tall, for eksempel 0412-0007-012.

Enkeltkartene for hvert kulturmiljø er i ulike målestokker, og først og fremst ment å vise utbredelsen og verdien på de definerte kulturmiljøene.

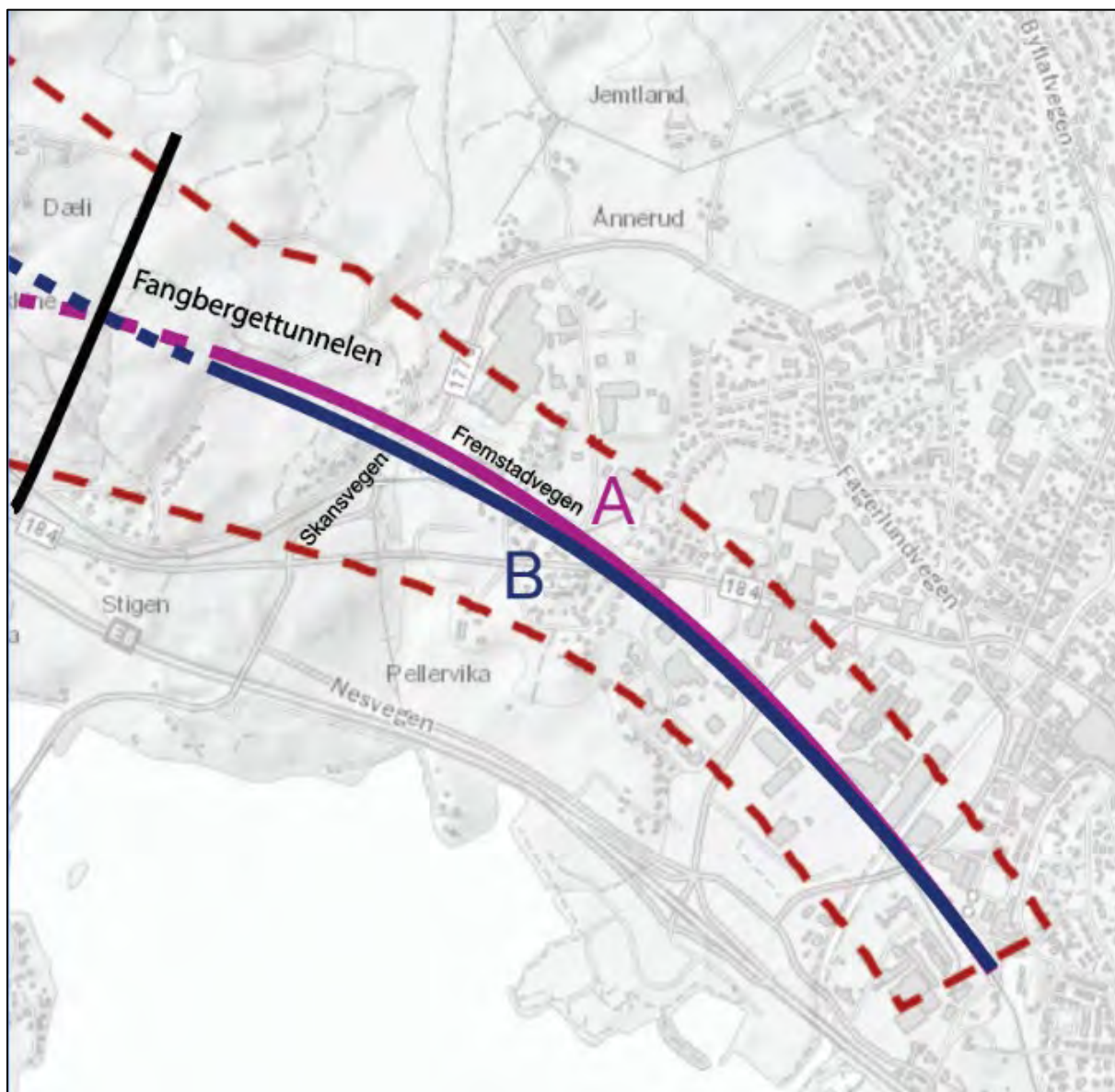
Oversiktskart over hver av de fire delstrekningene med de tilhørende kulturmiljøene (KM) er lagt som vedlegg bakerst i rapporten; *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B*.

¹ Det samme kan man si om for eksempel samspillet og relasjonene gårdene imellom, eller kulturmiljøenes forhold til kirkene, Mjøsa, tettstedene osv.

6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Innenfor delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget er det definert og vurdert 4 kulturmiljø, KM 1 – KM 4, til denne konsekvensutredningen.

Kartet under viser delstrekningen. En samlet oversikt over kulturmiljøene innenfor delstrekningen finnes på kart i *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B* bakerst i rapporten, og i Figur 6-1.



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



Figur 6-5: På 1970- tallet ble Kvernveita delvis fylt igjen, mens andre deler grodde igjen. I Gamlegata er en strekning av veita åpnet og tilrettelagt som et kulturminne. Fotografiet viser Gamlegata i 1970, før Kvernveita til venstre for Gamlegata ble fylt igjen. Foto: Magne Lilleøen, Anno Domkirkeodden.

Allerede på 1700-tallet var Brumunddal et viktig produksjonssenter på Hedemarken. Men det var da jernbanen kom i 1894 at utviklingen virkelig skjøt fast. Jernbanestasjonen (*KM 2 Brumunddal stasjon*) ble tettstedets naturlige midtpunkt, og derfor finner vi i dag mye av stasjonsbyens eldre bebyggelse i området øst for jernbanestasjonen – blandet med nyere næringsbygg og annen bygninger. Den eldste gjenværende bebyggelsen finner vi i Gamlegata. Nygata ble lagt parallelt med Gamlegata i starten av 1900-tallet, og var et direkte resultat av en tettstedsplan med jernbanestasjonen som et sentralt midtpunkt. Både Gamlegata, deler av Nygata og Kvernveita er regulert til bevaring i Brumunddal.



Figur 6-6: Gothard Høyens konfeksjonsfabrikk er et eksempel på en bedrift som etablerte seg langs elva Brumunda. Bygningen fra 1898 huset først meieri, før det ble klesfabrikk. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

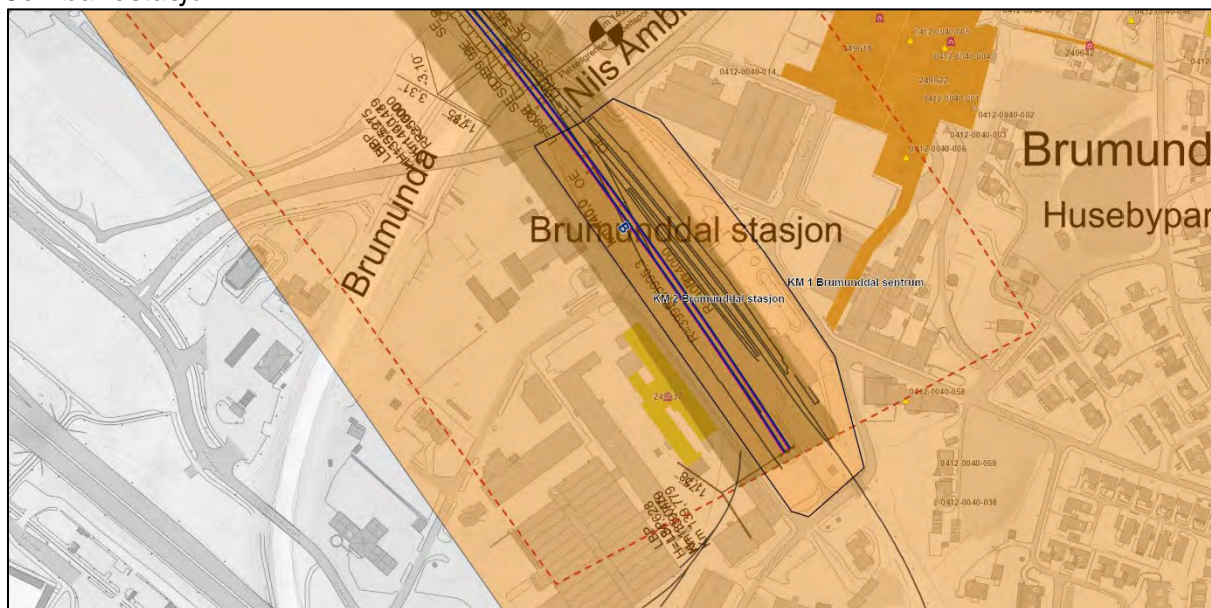
Kulturmiljøet er regionalt typisk for stasjons- og tettstedene som vokste fram langs jernbanelinja og ved viktige knutepunkt. Stedet har opplevelsesverdi knyttet til identitet og kunnskapsverdi knyttet til historisk kildeverdi. Verdien vurderes å være middels, men i den øvre skalaen.

Tabell 6-3: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 1 Brumunddal sentrum.

Verdivurdering: Delområde KM 1 Brumunddal sentrum						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Tettsted med historisk verdi og bygninger med arkitekturhistorisk betydning. De største verdiene finnes hovedsakelig nær stasjonen (selve stasjonen er verdivurdert under <i>KM 2 Brumunddal stasjon</i>).						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Tiltaket er tilnærmet likt dagens situasjon gjennom kulturmiljøet og får minimal påvirkning på kulturmiljøverdier. Reguleringsplanene i 0-alternativet er hensyntatt. Det legges til grunn at anleggsmiljøet gjennom sentrum tilpasser seg dagens forhold.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.1.2 KM 2 Brumunddal stasjon

Jernbanestasjon



Figur 6-7: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 2 Brumunddal stasjon.

Brumunddal stasjon åpnet 15/11 1894. Stasjonsbygningen var tegnet i dragestil av arkitekt Paul (Franz Wilhelm Armin) Due og ble oppført av Strømmen Trævarefabrik. Opprinnelig het stasjonen Brumund stasjon, men ble omdøpt til Brumunddalen stasjon like før åpningen i 1894. I 1922 ble det endret til dagens navn Brumunddal stasjon. Stasjonen har vært ubemannet siden 1998 (Bjerke, 2013:102-103).

Stasjonsbygningen er den opprinnelige, men den er ombygd i senere tid. Spesielt i 1952 ble det til dels store endringer da huset blant annet ble ominnredet og arkene ombygd til taklett. Av mindre endringer kan også nevnes at stasjonsbygningen i 1923 fikk nytt panel og i 1981 fikk nye dører (Dahl, 1988).



Figur 6-8:
Stasjonsbygningen på Brumunddal stasjon fra 1894.
Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Også det store godshuset sør for stasjonen er opprinnelig, men huset ble utvidet mot nord med nytt varmerom, spiserom og kontor mellom 1947-1950. Bygningene har kulturhistorisk verdi, men er ikke formelt vernet.

Kulturmiljøet vurderes i sum å ha middels kulturhistorisk verdi.



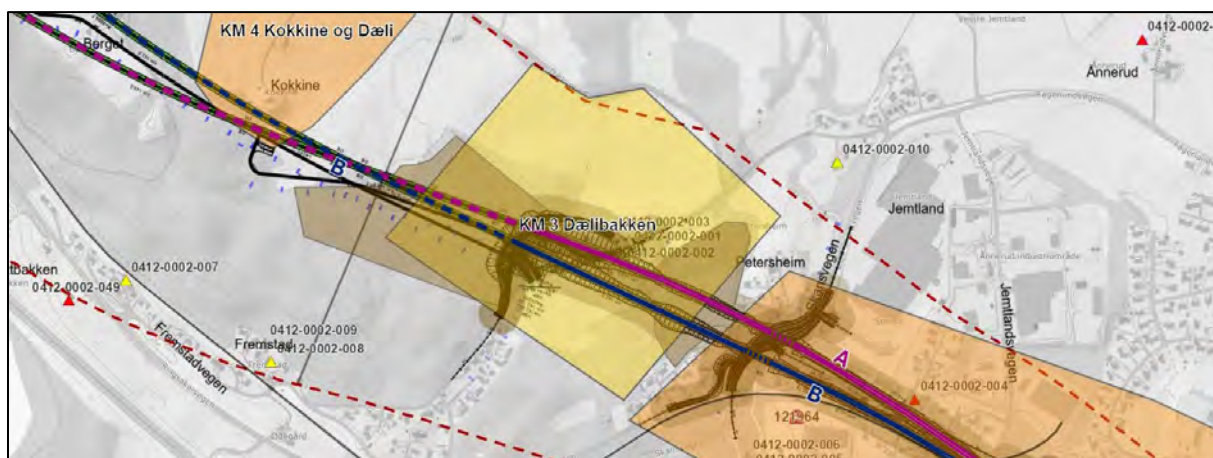
Figur 6-9: Godshuset sør for stasjonen ble forlenget med et tilbygg mellom 1947-1950. I bakgrunnen sees Høyens konfeksjonsfabrikk. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-4: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 2 Brumunddal stasjon.

Verdivurdering: Delområde KM 2 Brumunddal stasjon						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Tidstypisk stasjonsområde med en del endringer. Den representerer viktig samferdselshistorie i tillegg til å ha både opplevelsesverdi og bruksverdi. Kulturmiljøet har regional betydning og bygninger med arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	Begrunnelse: Traséen starter like nord for jernbanestasjonen og får ingen påvirkning på kulturmiljøet.					▲
B	Begrunnelse: Som alternativ A.					▲
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					▲
B	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					▲

6.1.3 KM 3 Dælibakken

Jordbrukslandskap med husmannsplassshistorie



Figur 6-10: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 3 Dælibakken.

Det definerte kulturmiljøet er del av jordbrukslandskapet på Kokkine (gbnr. 6/1) og Dæli (gbnr. 7/1) sine eiendommer (se *KM 4 Kokkine og Dæli*). Tidligere lå to boliger med tilhørende småbygg her, på hver sin side av Fagerlundvegen. Blant annet husmannsplassen Løkken på Kokkine. I dag er området oppdyrket, og de siste fysiske restene etter husmannsplassen på sørsiden av vegen, forsvant i 2021. På oppsiden, på Dæli sin eiendom, finnes fremdeles murene etter huset som sto her.



Figur 6-11: På flyfoto fra 1956 ser vi husene som fantes innenfor kulturmiljøet på hver side av vegen. Kilde: Geodata.no.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 52 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

Fra forhistorisk tid vet vi lite om stedet. Men en 17,5 cm lang pilspiss (C20367) fra jernalderen er funnet «under græsbanden i en udmærket paa Dæli», uten at vi kan si sikkert hvor dette er.

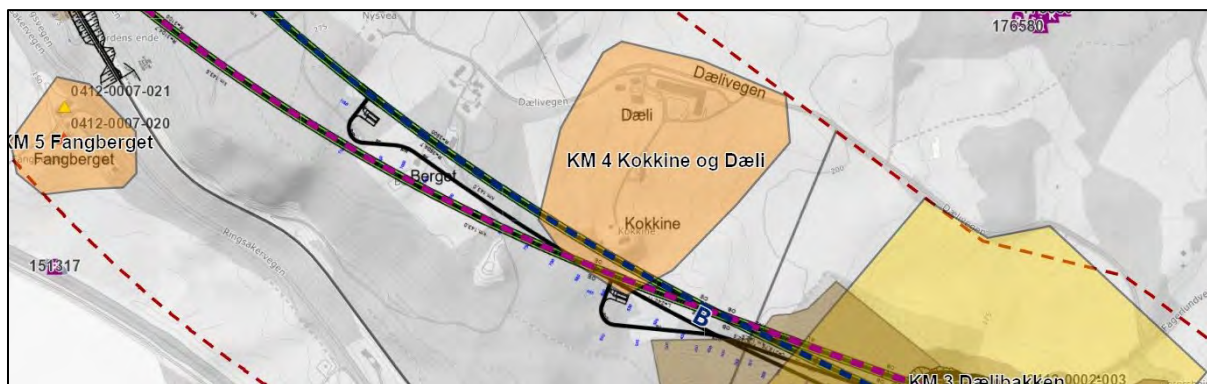
Kulturmiljøet har liten, men noe kulturhistorisk verdi som del av en større gårdshistorie.

Tabell 6-5: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 3 Dælibakken.

Verdivurdering: Delområde KM 3 Dælibakken							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Et lokalt vanlig kulturmiljø. De fysiske kulturminnene er stort sett borte, men historien gir stedet litt kunnskapsverdi.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	Begrunnelse: Området blir totalt endret både med jernbanesporet, tunnelen og ny kjøreveg.						
B	Begrunnelse: Alternativet legges litt lengre vest enn alternativ A, men påvirkningen er stort sett lik.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						

6.1.4 KM 4 Kokkine og Dæli

Gårdsmiljø



Figur 6-12: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 4 Kokkine og Dæli.

Dæli er en gammel gård, men trolig ikke like gammel som de eldste gårdene i området. Gårdsnavnet stammer trolig fra Dal-vin, og har antagelig røtter fra jernalderen.

Området har blitt brukt langt tilbake i tid, sannsynligvis til jakt helt tilbake i steinalderen. Men det eldste funnet fra forhistorisk tid vi kjenner til er en 17,5 cm lang pilspiss (C20367) fra jernalderen. Den ble funnet «under græsunden i en udmark paa Dæli», uten at vi kan si nøyaktig hvor dette er.

På Kokkines eiendom, noen hundre meter nordøst for det definerte kulturmiljøet, ligger et rydningsrøysfelt av høy alder (Askeladden-ID 176580). Feltet kan muligens være fra middelalderen. Det er bare delvis registrert, og trolig større enn det som er avmerket i kulturminnedatabasen.

Kokkine, eller Kokkinne, nevnes i 1612 som ødegård – og var da trolig under Dæli. Men allerede i 1480 forteller diplomer at gården da var et salgsobjekt (Veldre historielag, 1974:32). Siste leddet i gårdsnavnet stammer mest sannsynlig fra «hjørne», og viser til beliggenheten på spissen av åsen.



Figur 6-13: Dæli, sett fra Dælivegen. Det store fjøset sees til venstre. Foto: Google Maps, 2019.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 54 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Verken på Kokkine eller Dæli er det registrert bygninger i SEFRAK-registeret. Men begge gårdene har likevel bygninger av høy alder.

Våningshuset på Dæli kan være fra ca. 1790 (Borgedal og Berg, 1943), mens fjøset ble oppført i 1867. Fjøset var det første teglsteinsfjøset på Hedemarken, og ble ombygd i 1928. Stabburet på gården har trolig også en relativt høy alder.



Figur 6-14: Til venstre hovedhuset og til høyre stabburet på Kokkine, begge trolig fra 1700-tallet. Kilde og foto: Agnethe Jovall, Innlandet fylkeskommune.

På Kokkine er trolig både våningshuset og stabburet fra 1700-tallet (Jovall, muntlig). Spesielt stabburet er i relativt dårlig forfatning med både sopp, råteskader og andre skader som skyldes manglende vedlikehold.

Kulturmiljøet inneholder bygninger med høy alder og arkitekturhistorisk betydning. Miljøet har lokal til regional betydning, men skader på bygningene på Kokkine trekker den kulturhistoriske verdien noe ned. I sum har kulturmiljøet middels kulturhistorisk verdi.

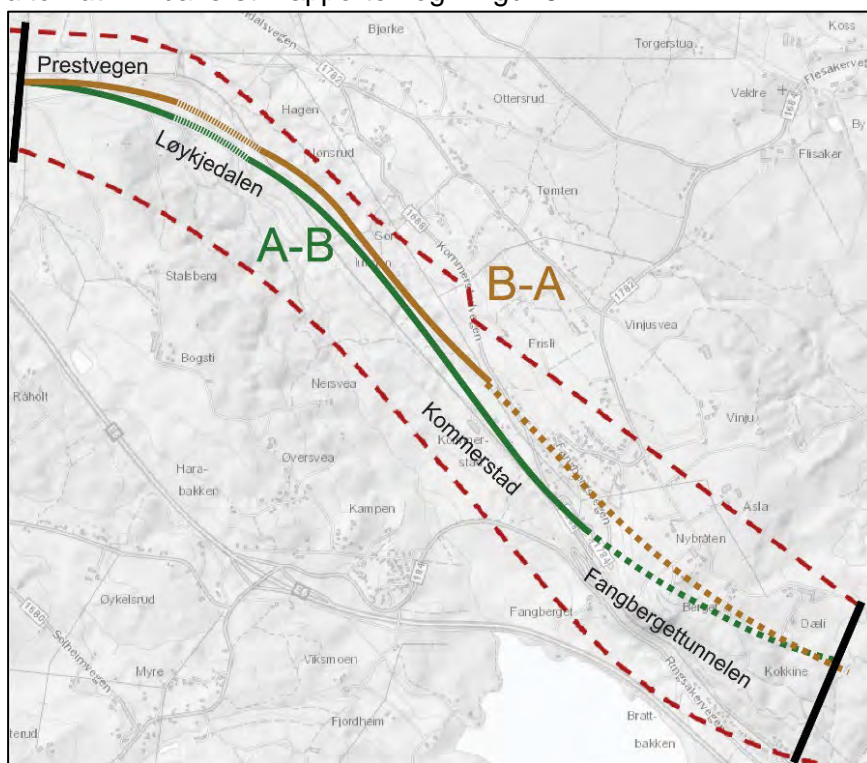
Tabell 6-6: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 4 Kokkine og Dæli.

Verdivurdering: Delområde KM 4 Kokkine og Dæli						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Bygningstilstand med relativt høy alder og kunnskapsverdi. Kulturmiljøet som helhet har lokal til regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet går i tunnel under kulturmiljøet, men et deponi plasseres i sørøst og vil svekke sammenhengen og redusere lesbarheten til den kulturhistoriske helheten.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+/ ++	0	-	--	---
A	▲					
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)					
B	▲					
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)					

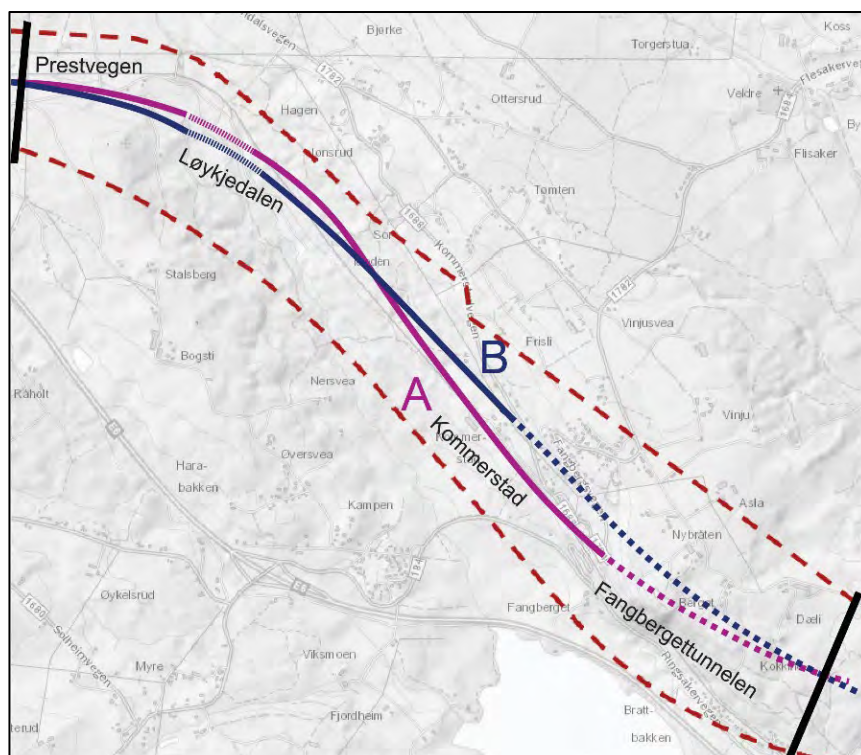
6.2 Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

Innenfor Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda er det definert og vurdert 17 kulturmiljø, KM 5 – KM 21, til denne konsekvensutredningen.

Kartet under viser delstrekningen. En samlet oversikt over kulturmiljøene innenfor delstrekningen finnes på kart i *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B* bakerst i rapporten og i Figur 6-1.



Figur 6-15: Delstrekning 2. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).

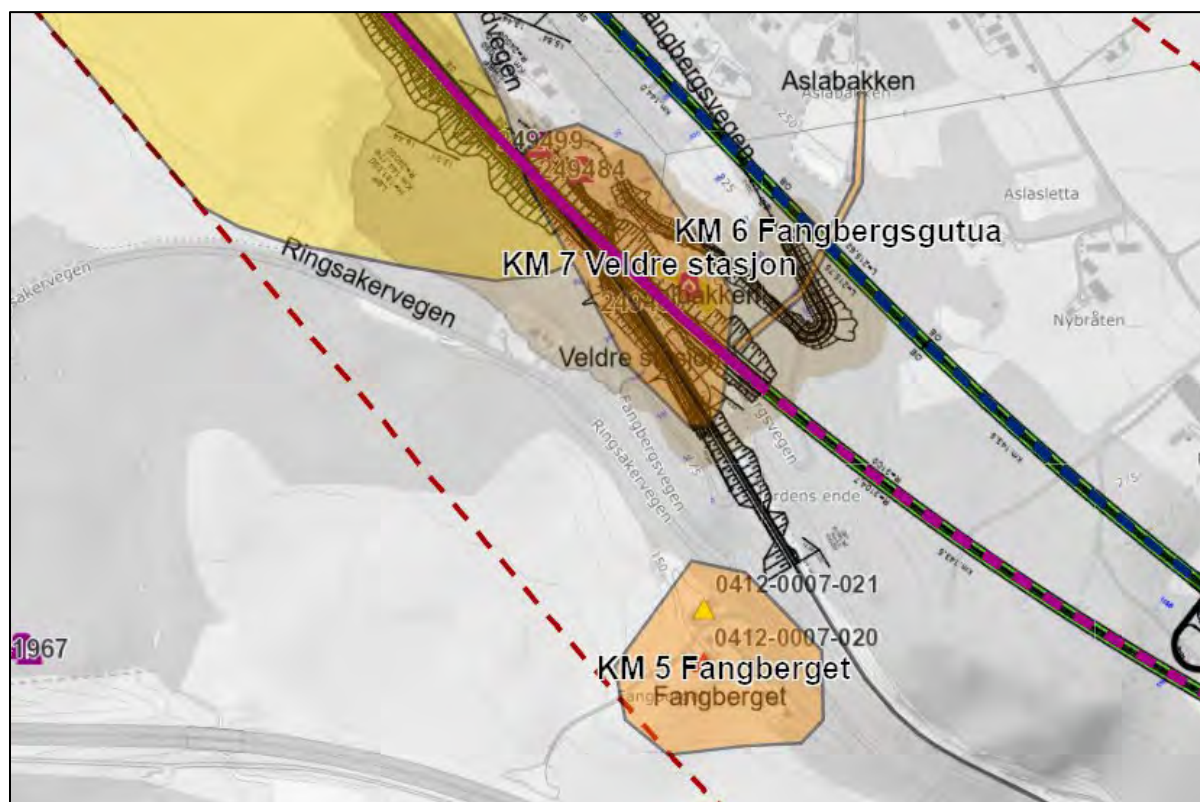


Figur 6-16: Delstrekning 2. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 56 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--

6.2.1 KM 5 Fangberget

Gårdsmiljø med samferdselshistorie



Figur 6-17: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 5 Fangberget.

I 1666 oppgis Fangberget å være en ødegård, men det er usikkert hvor langt tilbake gårdens historie strekker seg (Veldre historielag, 1974:597). De eldste sikre fysiske sporene skriver seg fra middelalderen. I 2016, i forbindelse med E6-utbyggingen, ble en mulig jernaldergravhaug (Askeladden-ID 151317) arkeologisk undersøkt og frigitt. Utgravningene viste at den ikke inneholdt en grav, men skjulte smieaktivitet i form av to esser, tre avfallsgroper og en trekullflekk fra middelalderen (Rødsrud og Jouttijarvi, 2020).

Gården Fangberget lå langs den gamle Kongsvegen fra slutten av 1700-tallet, og var trolig sentral i ferdselen lenge før den tid. Vi vet at Fangbergsgutua gikk opp Aslaberget fra gården (se KM 6 Fangbergsgutua). Pontoppidan nevner gården som gjestgiversted i 1785 (Pontoppidan, 1785:253), en status den allerede hadde fått i 1750-åra, noen tiår tidligere (Kolstad, 2010:9). Fra 1891 var det landhandel på Fangberget. Men forretningen virker å ha gått dårlig, for allerede i 1894 blir den slått konkurs. Det tok likevel ikke gnisten ut av handelsmannen Emil Ebro, som startet opp ny forretning ved Veldre stasjon en stund senere.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 57 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--



Figur 6-18: Annonse over noe av landhandler Emil Ebros rikholdige utvalg i butikken på Fangberget. Oplandenes Avis, 13/10 1891.

Av bygningene på Fangberget i dag er hovedbygningen (SEFRAK 0412-007-020) fra 1786 SEFRAK-registrert. I 1953 ble bygningen utvidet med et tilbygg. Stabburet «Skålen», på gården ble oppført rundt 1850, og hadde et klokketårn (SEFRAK 0412-007-021). Det er også med i SEFRAK-registeret, men flyfoto viser at huset ble ombygd og/eller revet en gang mellom 2007 og 2010. Huset som står der i dag er en låve, men klokketårnet fra stabburet står fremdeles på taket her. Det har hjelmtak og klassisistiske detaljer og et spir med årstallet 1874. Tallet 1776 finnes også innskrevet på klokketårnet. Selve klokka har «Fangberget» innskrevet (Hedmark fylkeskommune, 2019).

Kulturmiljøet vurderes i sum å ha middels kulturhistorisk verdi.



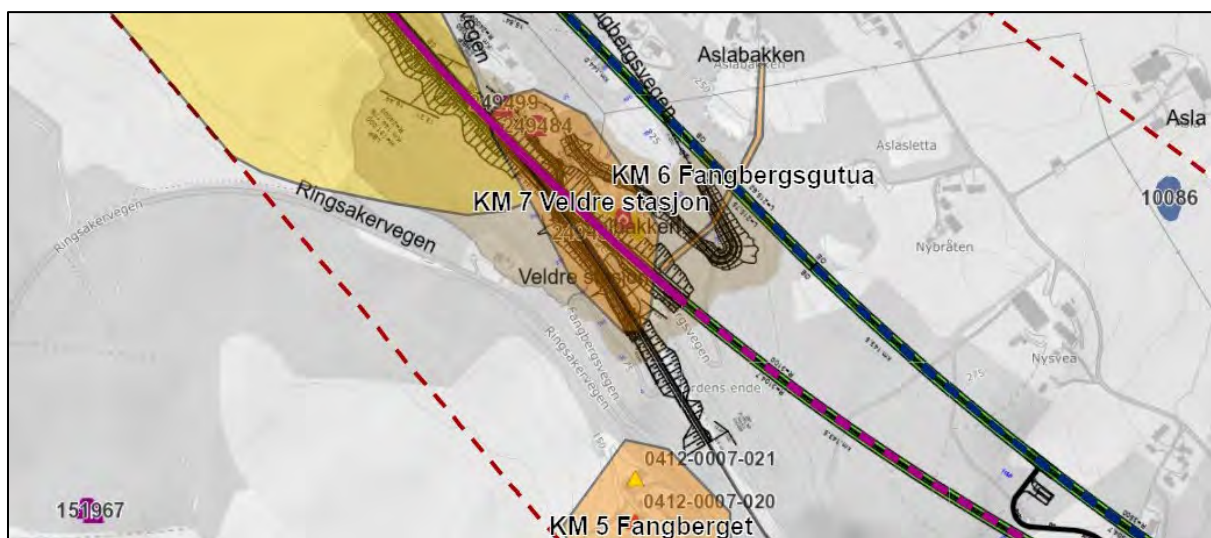
Figur 6-19: Fangberget gård. En gang etter 1933. Flyfoto av Widerøes Flyveselskap. Anno Domkirkeodden.

Tabell 6-7: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 5 Fangberget.

Verdivurdering: Delområde KM 5 Fangberget						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Fangberget har vært sentralt i ferdselshistorien i området og har noen eldre bygninger. Kulturmiljøet har historisk kunnskapsverdi, spesielt samferdselshistorisk. Kulturmiljøet har lokal betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet ligger ovenfor, delvis skjult fra gården Fangberget, og gir ingen til ubetydelig endring på kulturmiljøet.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet ligger ovenfor, delvis skjult fra gården Fangberget, og gir ingen til ubetydelig endring på kulturmiljøet.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ B.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen til ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen til ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

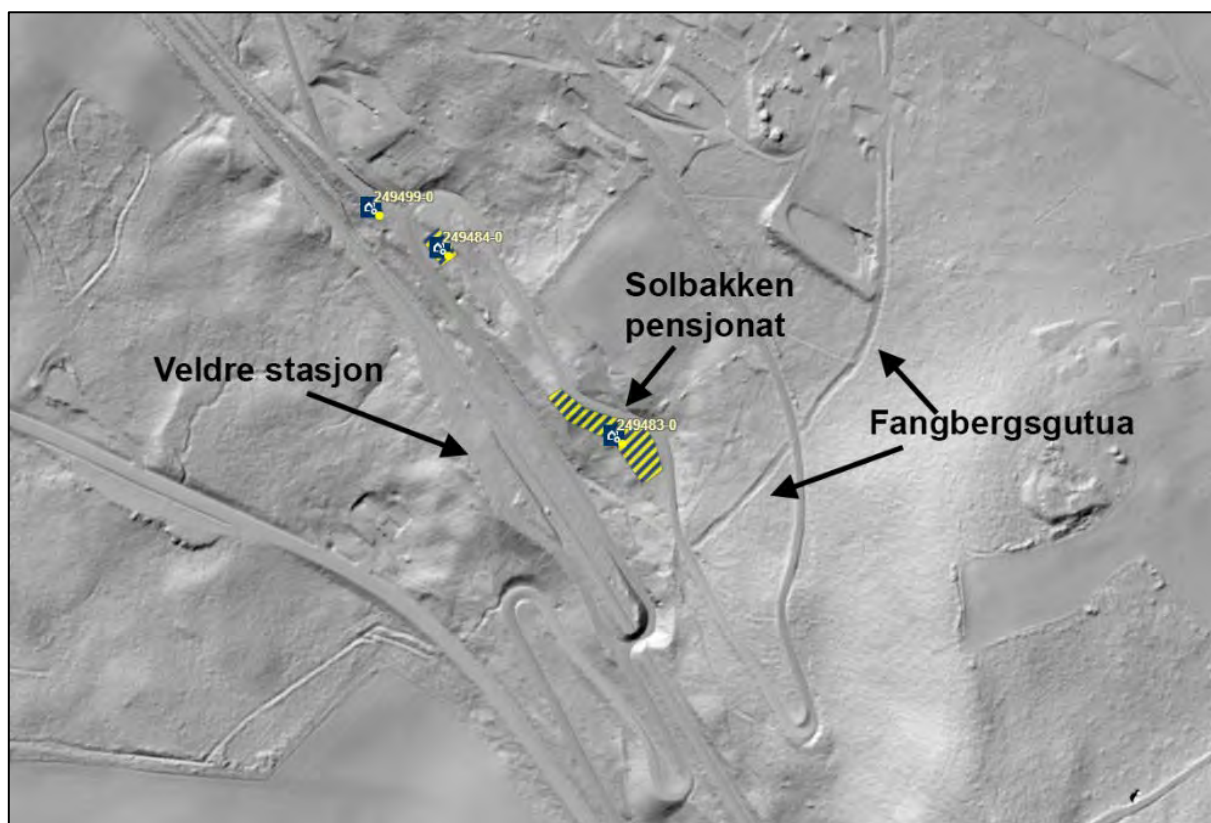
6.2.2 KM 6 Fangbergsgutua

Historisk veg



Figur 6-20: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 6 Fangbergsgutua.

Fangberget (se *KM 5 Fangberget*) var et ferdselsknutepunkt i eldre tider. Fra gården gikk kjerrevegen Fangbergsgutua bratt opp Aslaberget til resten av Veldre på toppen. Veggen kan ha blitt anlagt en gang på 16-1700-tallet, og avløste da trolig den slakere kirkevegen som gikk opp lia før den tid. Den var en viktig ferdselsveg mellom sjøen og Veldrebygda ovenfor.



Figur 6-21: På LIDAR-foto, laserskanninger fra fly, ser vi enkelt Fangbergsgutua der den går oppover Aslaberget.
Kilde: Askeladden.ra.no.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 60 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

Fangbergsgutua var i bruk helt til den ble avløst av dagens mer sikksakk-gående kjøreveg opp lia for rundt 100 år siden. Helt i starten av 1900-tallet kunne man fremdeles kjøre opp Fangbergsgutua (Veldre historielag, 1974:611). I dag er den øvre delen av vegen utbygd med boliger, andre deler er kuttet av Fangbergvegen. Men fremdeles finner man spor av den som en bred gangveg flere steder oppover Aslaberget (Kolltveit, 1991).

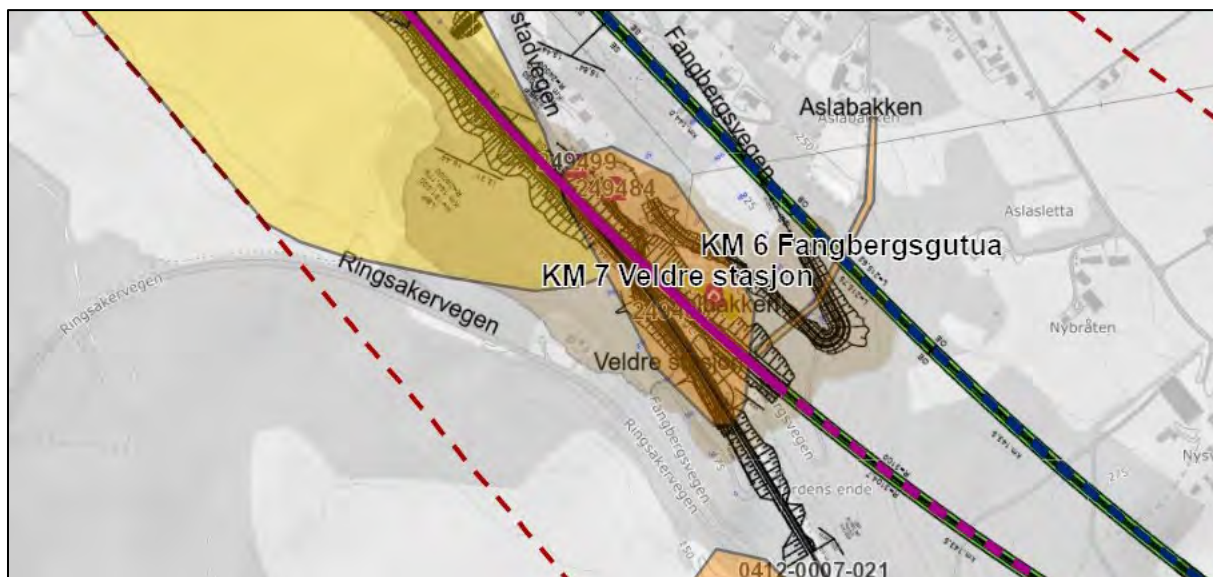
Fangbergsgutua var en del av en lengre ferdselsveg, som det fantes flere av i området. Den var viktig for ferdselen mellom Mjøsa og Veldre og videre, og opprettholdt en gammel vegforbindelse. Den er vurdert å ha middels verdi, litt ned på skalaen.

Tabell 6-8: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 6 Fangbergsgutua.

Verdivurdering: Delområde KM 6 Fangbergsgutua						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Viktig ferdselsveg fra Mjøsa til områdene i Veldre og videre. Vegen har kunnskapsverdi, opplevelsesverdi, pedagogisk verdi og lokal betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	Begrunnelse: Store deler av Fangbergsgutua forsvinner. Selve sporet kutter kulturminnet tre steder, men anleggsområdet tar mye av resten.					▲
A-B	Begrunnelse: Som alternativ A.					▲
B	Begrunnelse: Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					▲
B-A	Begrunnelse: Som alternativ B.					▲
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲
A-B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲
B	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					▲
B-A	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					▲

6.2.3 KM 7 Veldre stasjon

Nedlagt jernbanestasjon med butikk og andre serviceinstitusjoner i nærområdet



Figur 6-22: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 7 Veldre stasjon.

Veldre stasjon lå på en hylle i den vestvendte lia, midtveis mellom Brumunddal og Rudshøgda, og ble opprettet til banens åpning i 15/11 1894. Med årene tapte stasjonen betydning og 22/9 1965 ble den omgjort til holdeplass. Den 29/5 1988 ble all trafikk ved stasjonen nedlagt. Selve stasjonsbygningen var tegnet av arkitekt Paul (Franz Wilhelm Armin) Due, og sto til den ble revet i 1970. Langs stasjonsgrensen i nord ble det plantet bjørketrær. I dag har disse vokst seg store og fremstår som markante trekk i kulturlandskapet (Nilsen, 1995:27 og Bjerke, 2013:102-103).



Figur 6-23: Postkort fra rundt 1926 som viser Veldre stasjon midt i bilde. På høyre side av jernbanen skimtes Solbakken pensjonat og andre bygninger ved Veldre. Ukjent fotograf. Anno Domkirkeodden.



Figur 6-24: Veldre stasjon mellom 1895 og 1920. Utsnitt. Foto: Ole Hansen Løken. Anno Domkirkeodden.

Veldre var en lokalt viktig stasjon, og snart ble det bygd både butikk, pensjonat, kafe og posthus i området. To av bygningene etter disse er i dag kommunalt listeførte (valgt ut av kommunen som kulturminner å ta vare på).

Det ene er Solbakken pensjonat (Askeladden-ID 249483), et lite kulturmiljø i seg selv med hus og hage. Opprinnelig ble reisverket til pensjonatet satt opp midt i traséen til Dovrebanen rundt 1895, men det ble flyttet til nåværende plassering da togbanen ble bygd. Fem år senere, i 1900, åpnet Solbakken pensjonat. Bygningen ble i 1940-årene delvis ombygd og



påbygd i flere omganger (Rønnekleiv, 2003) for å tilpasses driften. Men i 1980 var det slutt, og Solbakken pensjonat stengte dørene for gjester. Senere har det også riktignok vært mulig å få overnatte her. Da har stedet fungert som «bed and breakfast».

Figur 6-25: Solbakken pensjonat har fått flere tilbygg opp gjennom årene. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 63 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

Den andre listeførte bygningen i kulturmiljøet, butikken Fagerhøy (Askeladden-ID 249484), var aktiv frem til 1964. Året før Veldre stasjon ble holdeplass.

Også en tredje bygning er kommunalt listeført som verneverdig. Men Holms kafe (Askeladden-ID 249499) finnes ikke lengre. Bygningen ble revet så sent som i 2020-21.

Kulturmiljøet har flere verdifulle enkeltelement, men det trekker ned at bygningene på Veldre stasjon og Holm kafe er borte. I sum gis kulturmiljøet middels kulturhistorisk verdi.

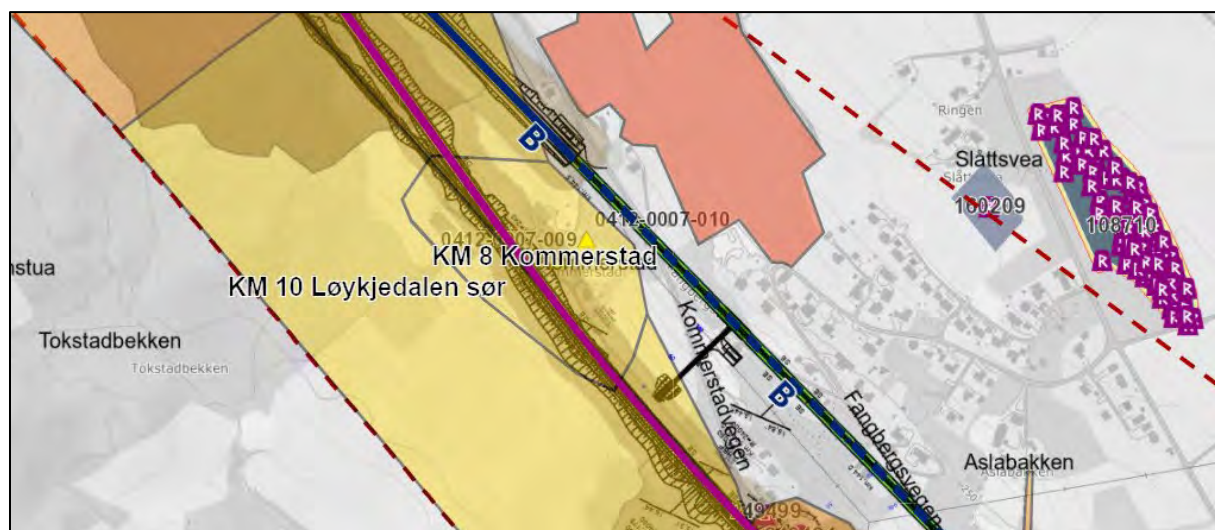
Tabell 6-9: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 7 Veldre stasjon.

Verdivurdering: Delområde KM 7 Veldre stasjon						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet har arkitektonisk og samferdselshistorisk verdi. Stedet gir et fint innblikk i tidligere sosialhistorie og innehar opplevelsesverdier som er relativt enkle å formidle. Kulturmiljøet har regional betydning og inneholder bygninger av til dels stor arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	Begrunnelse: Tiltaket bryter opp og ødelegger helheten i kulturmiljøet. Bare fragmenter av det kulturhistoriske blir igjen. Massedeponiet nedenfor Veldre stasjon får liten innvirkning på kulturmiljøet.				▲	
A-B	Begrunnelse: Som alternativ A.				▲	
B	Begrunnelse: Traséen går i tunnel under kulturmiljøet og får ingen annen påvirkning på dette enn at dagens trafikk forsvinner. Det gjør at kulturmiljøet mister litt av konteksten sin som jernbanestoppested.				▲	
B-A	Begrunnelse: Som alternativ B.				▲	
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲	
A-B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲	
B	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲	
B-A	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 64 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

6.2.4 KM 8 Kommerstad

Gårdmiljø og jernbanespor



Figur 6-26: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 8 Kommerstad.

Kommerstad hørte til Oslo kapitels² gods i 1594, men vi finner ingen spor etter gården i middelalderbrev (Ormøy, 1992:60). En skafthulløks (C27925) fra steinalderen, funnet ved Villa Bjørkhaug, en parsell utskilt fra Kommerstad, forteller at det har vært folk her oppe allerede den gang. Ellers er det ikke registrert noen automatisk fredete kulturminner på gården. Men en forhistorisk ferdselsveg mellom fjorden og Vinju-Ekeren skal ha passert Kommerstad (Aas 1963:602 og Faraasen, 2008:248). Dersom vi bruker stad-endelsen i Kommerstad som en indikasjon, kan det tyde på at selve gårdsnavnet stammer fra rundt vikingtiden.

Gården har en litt spesiell nyere historie ved at jernbanen, da den kom i 1890-årene, ble lagt gjennom tunet! Både låven, stallen og fjøset måtte flyttes for å gjøre plass til jernbanetraséen.

I dag er to av bygningene på Kommerstad SEFRAK-registrert. Det er våningshuset (SEFRAK 0412-007-009) på gården, som ble oppført i 1880, og stabburet (SEFRAK 0412-007-010), som kom til i 1896. Stabburet er utstyrt med et matklokketårn, som man finner mange steder i gamle Hedmark.

Selve gården er lokalt vanlig, men har noe spesiell historie ved jernbanen som går gjennom det opprinnelige tunet. Kulturmiljøet er gitt noe kulturhistorisk verdi, men i øvre del av skalaen.

² Et kapitel er eller var en forsamling av prestene som var tilknyttet domkirken og var domkirkens styrende organ. Etter reformasjonen minster domkapitlene i Norge det meste av sin makt, men kapitelgodset ble ikke inndratt. Kilde: Wikipedia.



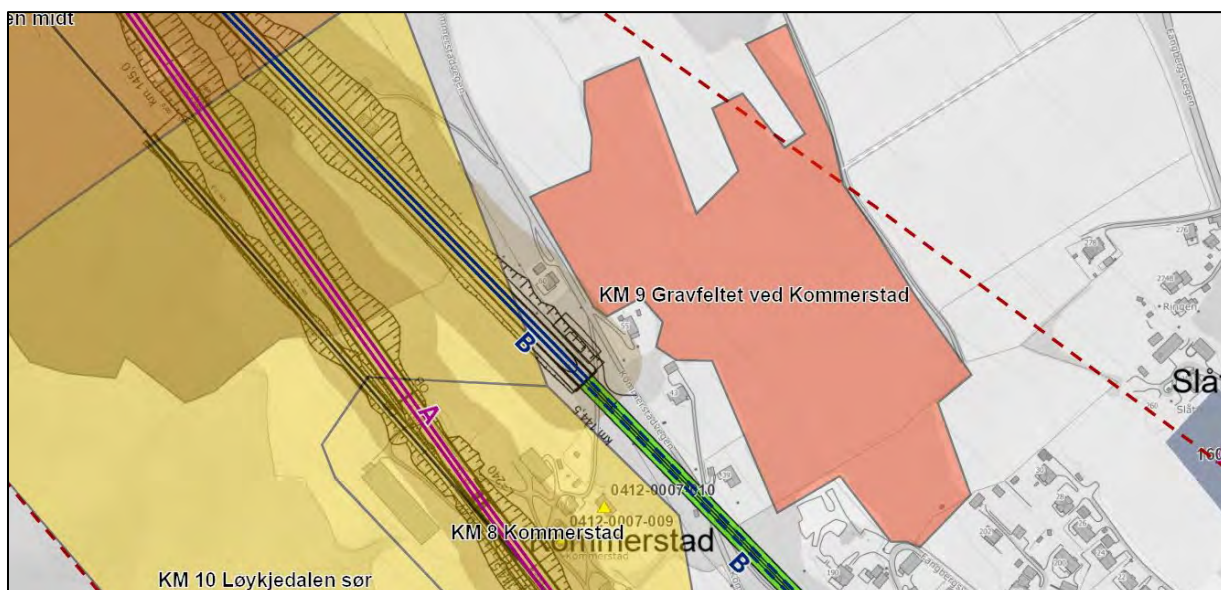
Figur 6-27: Kommerstad gård. Stabburet med matklokkeårn sees i bakgrunnen. Foto: Hedmark fylkeskommune, Anno Domkirkeodden.

Tabell 6-10: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 8 Kommerstad.

Verdivurdering: Delområde KM 8 Kommerstad							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Et lokalt vanlig gårdsmiljø med bygninger av begrenset arkitektonisk betydning. Etableringen av jernbanen gjennom gårdstunet har både ødelagt kulturhistoriske verdier og tillagt stedet en ekstra historisk dimensjon.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet vil i permanent situasjon ikke være særlig annerledes enn i dag. Men anleggsområdet kan komme til å gjøre store endringer på tunet. Undergangen i eksisterende jernbane vil trolig gå tapt og bli erstattet av en ny undergang.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet går inn i tunnel like ovenfor gården, og tar med seg avkjørselen ut fra Kommerstad i nord. Anleggsområdet kommer nærme gården, men samtidig fører tiltaket til at eksisterende bane ved tunet forsvinner, noe som reduserer støy og forbedrer opplevelsen av kulturmiljøet. I sum en forbedring av situasjonen.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
A-B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Noe forbedring for kulturmiljøet (+)						
B-A	▲						
	Noe forbedring for kulturmiljøet (+)						

6.2.5 KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad

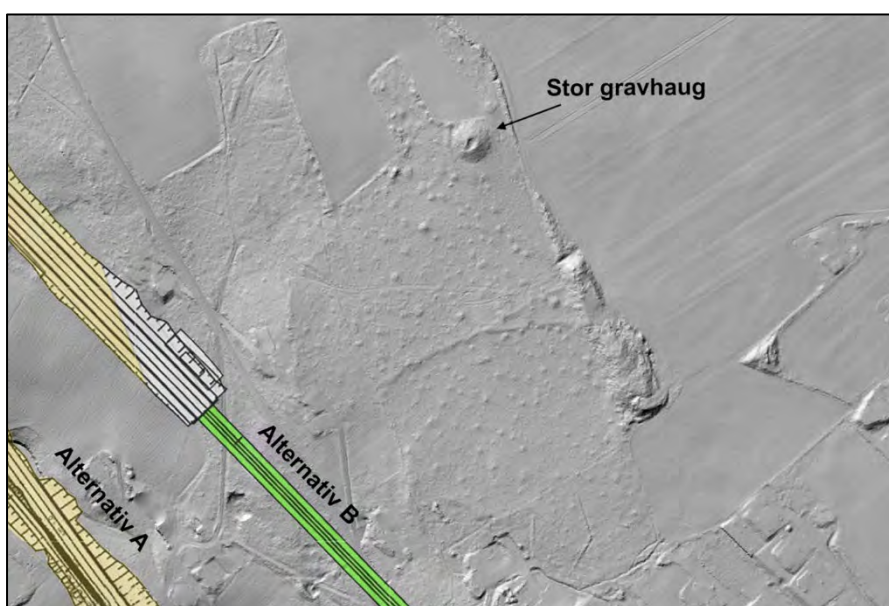
Gravfelt



Figur 6-28: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad.

Gravfeltet ved Kommerstad består tilsynelatende av én stor og mange mindre gravminner, mest trolig fra jernalderen. Opplysninger om gravfeltet er gitt muntlig fra fylkesarkeologen i Innlandet. Det er verken registrert i Askeladden eller befart til denne konsekvensutredningen. Verdivurderingen er derfor noe usikker, og kulturmiljøet bør registreres for å sette den endelige verdien.

Figur 6-25 er en laserskanning fra fly som gir et inntrykk av utbredelsen og størrelsen av gravfeltet der det ligger med oppdyrkede marker både i nord og øst. Avgrensingen av kulturmiljøet er gjort på bakgrunn av disse laserskanningene.



Figur 6-29: Gravfeltet ved Kommerstad sett med laserskanninger av området. De to jernbanealternativene inntegnet. Kilde: Askeladden.ra.no.

Gravfeltet forteller om fast bosetning og er nært knyttet til den forhistoriske gården som har vært i området. Slike kulturminner er viktige for helheten i det kulturhistoriske landskapet.

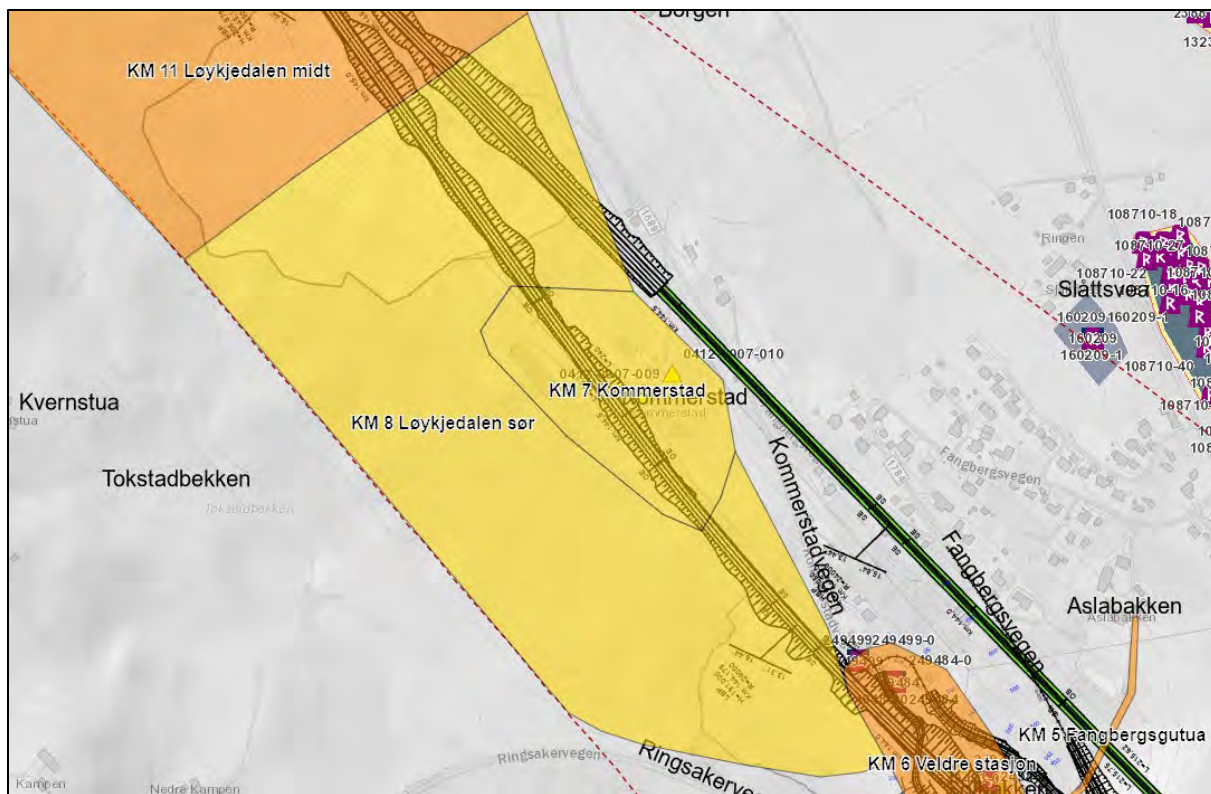
Kulturmiljøet er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi, i nedre del av skalaen.

Tabell 6-11: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad.

Verdivurdering: Delområde KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad						
Uten betydning		Noe verdi		Middels verdi		Stor verdi
						Svært stor verdi
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet har opplevelsesverdi, kunnskapsverdi og regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Det hellende terrenget gjør at alternativet gir ubetydelig påvirkning på kulturmiljøet.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Alternativet ligger nært opptil kulturmiljøet, men får liten innvirkning på verdiene her. Anleggsbeltet kommer så vidt innpå det definerte kulturmiljøet. Nærføringen av toget vil kunne føre til mer støy på gravfeltet.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B-A	▲					
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						

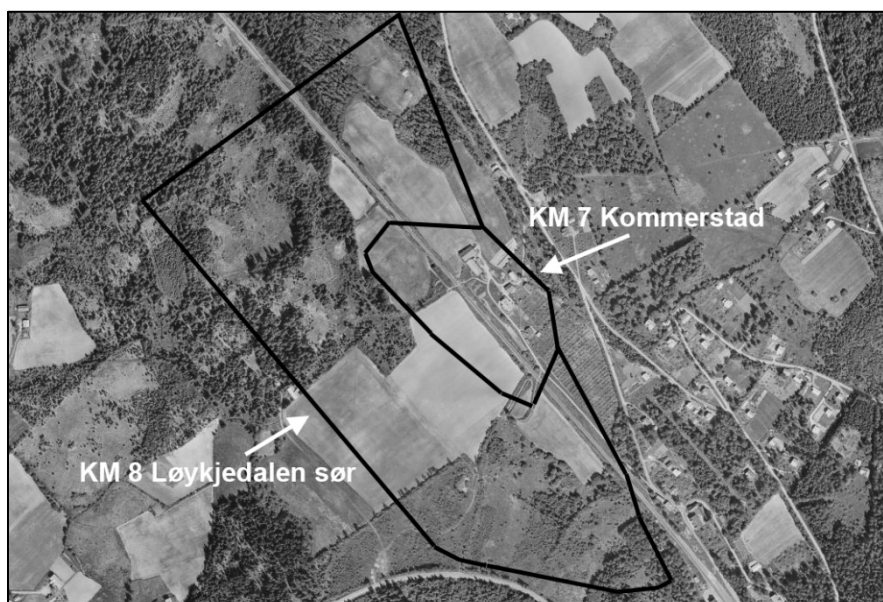
6.2.6 KM 10 Løykjedalen sør

Åkre og utmarksområde med vanningsveit



Figur 6-30: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 10 Løykjedalen sør.

Som i resten av lia nedenfor gårdene i området, har utmarken til Kommerstad blitt brukt aktivt i lang tid. Det finnes minst én tuft innenfor det definerte kulturmiljøet, men den er ikke SEFRAK-registrert. Omtrent halve kulturmiljøet er i dag oppdyrkede åkre, resten kan kalles utmarksområde.



Figur 6-31: Flyfoto over det definerte kulturmiljøet i 1968 viser at det også da inneholdt både dyrket og uoppdyrket mark. Kilde: Askeladden.ra.no.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 69 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

På slutten av 1800-tallet fikk meierimester Aksel Olaf Berner på Kommerstad etablert en rundt 1 kilometer lang, utgravd vanningskanal. Den ledet vann fra bekken på Sørlunden til markene på Kommerstad, og sørget for at jordbruket på gården ble enda mer grøderikt enn det naturlig ville vært (Nordsveen, 2012).

Kulturmiljøet er av tekniske årsaker delt opp i denne konsekvensvurderingen, men henger historisk sammen med *KM 13 Løykjedalen midt* og *KM 14 Løykjedalen nord*.

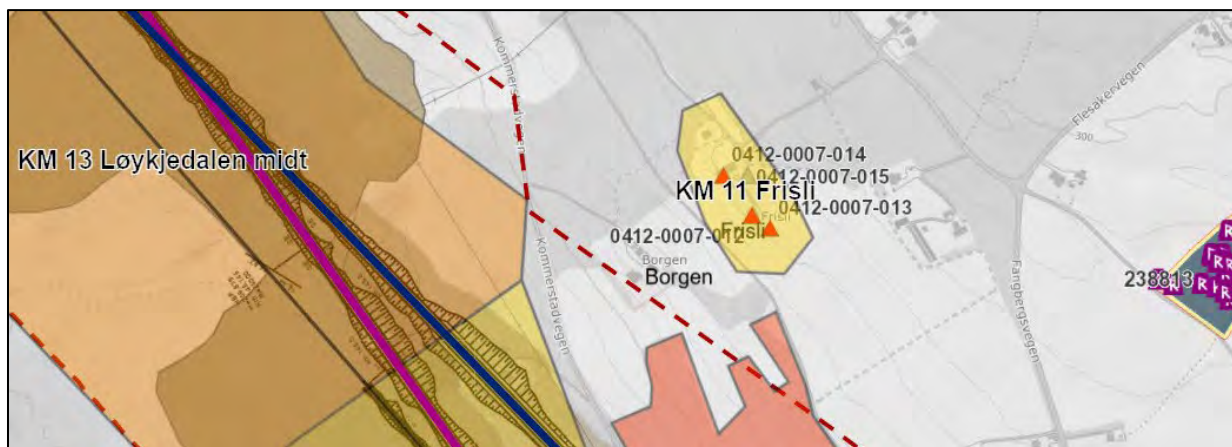
Kulturmiljøet er alminnelig i området og gis noe kulturhistorisk verdi. Vanningsveita trekker verdien opp noe.

Tabell 6-12: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 10 Løykjedalen sør.

Verdivurdering: Delområde KM 10 Løykjedalen sør							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Et kulturmiljø som er lokalt vanlig. Utmarka generelt og kanalen spesielt har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges litt øst for eksisterende jernbanespor. Sammen med massedeponiene nedenfor banen svekker det sammenhengen i kulturmiljøet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges øst for eksisterende jernbanespor. Sammen med massedeponiet nedenfor banen svekker det sammenhengen i kulturmiljøet. Et lite bruk i nordøst forsvinner.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
A-B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B-A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						

6.2.7 KM 11 Frisli

Gårdsmiljø



Figur 6-32: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 11 Frisli.

Det er ikke kjent noen funn fra forhistorisk tid på Frisli, men dokumenter fra middelalderen nevner at gården da er en ødegård (Veldre historielag, 1974:597). Dette viser at stedet har en lang historie.

Av bygningene på Frisli i dag, er to SEFRAK-registrert. Det eldste huset er et våningshus (SEFRAK 0412-007-012) fra ca. 1800. Det andre er en låve med fjøs og stall (SEFRAK 0412-007-014) bygd før år 1900 (ombygd i 1920).



Figur 6-33: Flyfoto over Frisli fra 2020. De registrerte SEFRAK-bygningene, både eksisterende og tapte, er markert. Kilde: Askeladden.ra.no.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 71 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

I databasene står også stabburet og uthuset på gården som SEFRAK-registrerte (SEFRAK 0412-007-013 og 015), men disse ble revet for en god del år siden.

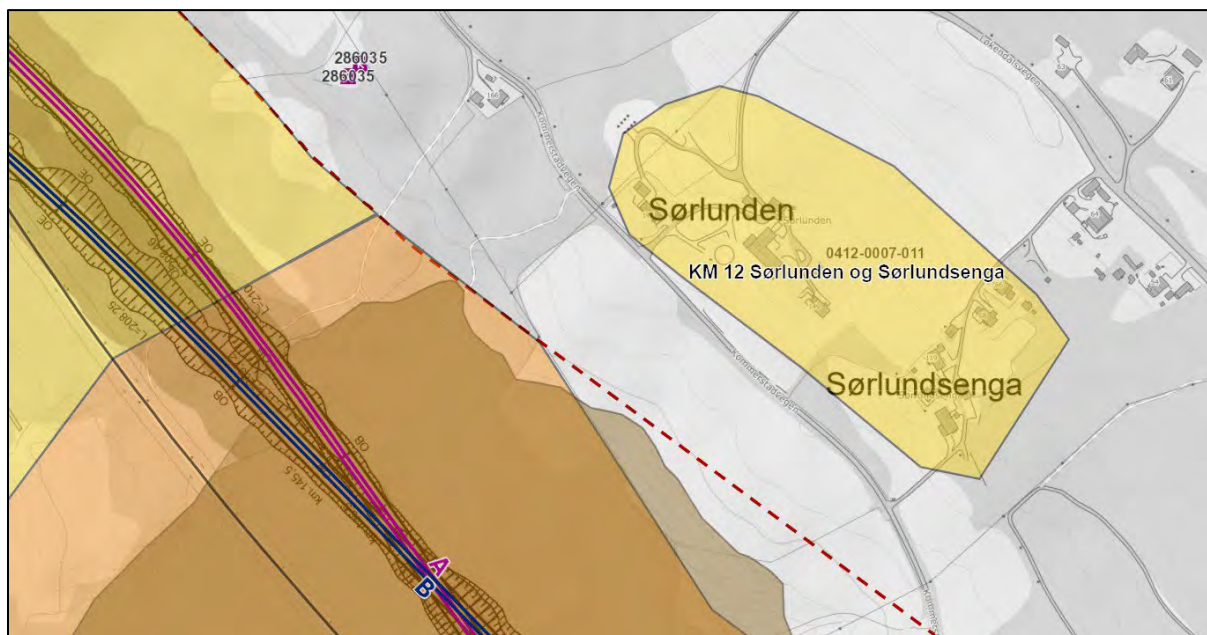
Kulturmiljøet er vanlig lokalt og gis noe kulturhistorisk verdi. Alderen på våningshuset legger verdien i den øvre del av skalaen.

Tabell 6-13: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 11 Frisli.

Verdivurdering: Delområde KM 11 Frisli						
Uten betydning		Noe verdi		Middels verdi		Stor verdi
						Svært stor verdi
▲						
Begrunnelse: Våningshuset har relativt høy alder og kunnskapsverdi. Kulturmiljøet som helhet er vanlig forekommende i området.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legger banen nærmere Frisli, men gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legger banen nærmere Frisli, men gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ B.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.2.8 KM 12 Sørlunden og Sørlungsenga

Gårdsmiljø



Figur 6-34: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 12 Sørlunden og Sørlungsenga.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner innenfor det definerte kulturmiljøet.

Vi kjenner ikke til alderen på Sørlunden, men vet at gården var en ødegård som ble tatt opp igjen på 15-1600-tallet. Sørlungsenga ble skilt ut fra Sørlunden i 1812.



Figur 6-35: Sørlunden ligger i et typisk jordbrukslandskap. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Det er i dag ingen eldre bebyggelse på noen av gårdene. Et fjøs på Sørlunden ble satt opp i 1940, og i 1958 reiste man nytt våningshus her (Aas 1963:595).

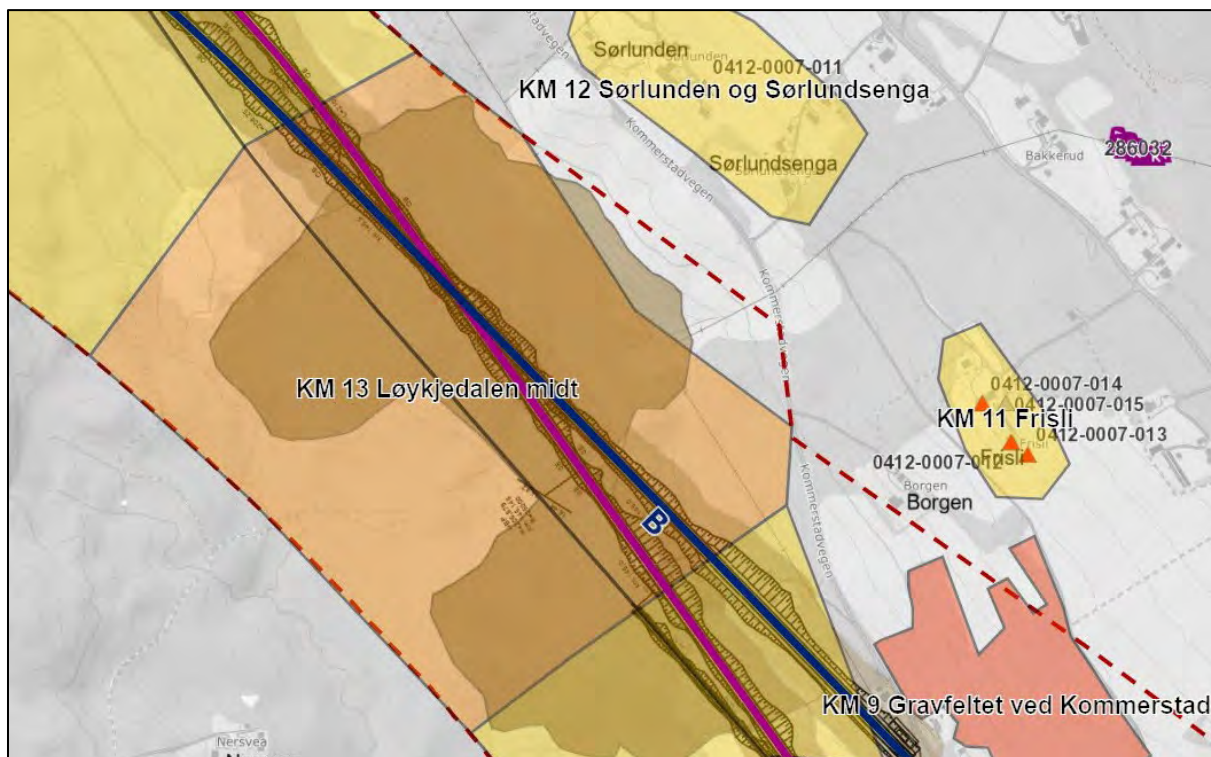
Kulturmiljøet er vanlig lokalt og gis noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-14: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 12 Sørkunden og Sørlungsenga.

Verdivurdering: Delområde KM 12 Sørkunden og Sørlungsenga							
Uten betydning		Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲							
Begrunnelse: Relativt vanlig forekommende kulturmiljø uten store, historiske verdier.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Et massedeponi er planlagt på jorden nedenfor kulturmiljøet. Det blir synlig fra gården og vil kunne svekke sammenhengen i kulturhistorien. Terrenget gjør at selve sporet ikke gir noen påvirkning på kulturmiljøet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet ikke gir noen påvirkning på kulturmiljøet.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.2.9 KM 13 Løykjedalen midt

Utmarksområde med forhistoriske rydningsrøyser og husmannsplass



Figur 6-36: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 13 Løykjedalen midt.

Som i resten av Løykjedalen (se *KM 10 Løykjedalen sør* og *KM 14 Løykjedalen nord*) har utmarken i det definerte kulturmiljøet vært i aktiv bruk i lang tid som del av gårdsdriften til de nærliggende gårdene. I området finnes flere uregistrerte kullgroper og en god del rydningsrøyser som vitner om dette. De fleste rydningsrøysene ligger spredt rundt i terrenget, men ett felt har en tettere konsentrasjon. Her er røysene av en type som indikerer at de trolig er forhistoriske, og dermed automatisk fredete. Noen av disse kan også være gravminner.



To svære hauger i området har form som gravminner, men arkeologiske undersøkelser i 2021 avdekket at det er snakk om to naturlige moreneavsetninger (Skare, 2021).

Figur 6-37: En av de store naturlige haugene innenfor kulturmiljøet som er undersøkt uten å finne spor av forhistorisk begravelse. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.



Murene etter det som trolig har vært en husmannsplass finnes innenfor det definerte området.

Kulturmiljøet er lokalt vanlig, men et felt med forhistoriske rydningsrøyser (med mulige gravminner) gjør området mer spesielt enn flere andre steder. Det vurderes ut fra dette å havne helt i øverste del av middels kulturhistorisk verdi.

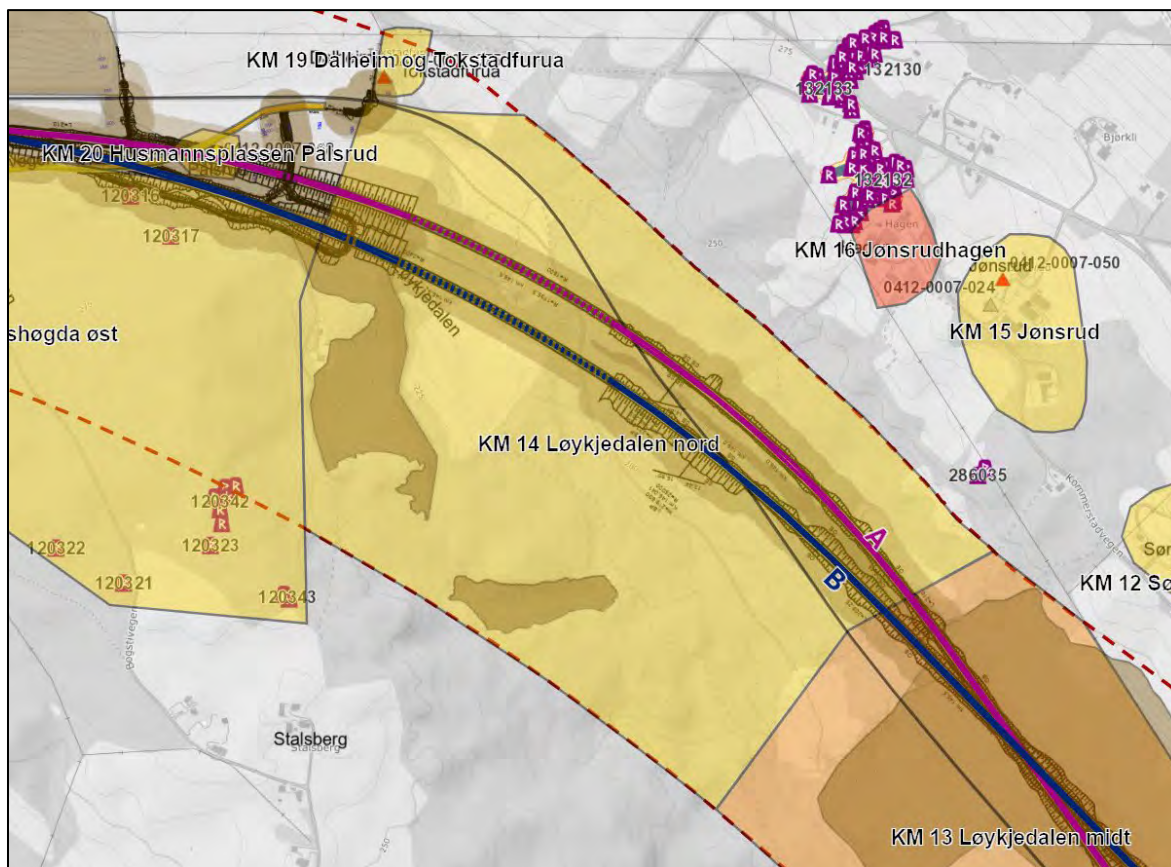
Figur 6-38: Forhistorisk rydningsrøysfelt som ligger midt i traséen til alternativ B og B-A. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-15: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 13 Løykjedalen midt.

Verdivurdering: Delområde KM 13 Løykjedalen midt							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Området har lang utmarkshistorie med blant annet mange rydningsrøyser og kullgroper. Feltet med de forhistoriske rydningsrøysene (med mulige gravminner) trekker opp verdien.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	Begrunnelse: Bryter opp utmarka og går tvers gjennom et felt med fredete rydningsrøyser og flere kullgroper. Berører store deler av kulturmiljøet, reduserer dets funksjon og gir tap av viktige enkeltelement.				▲		
A-B	Begrunnelse: Som alternativ A.				▲		
B	Begrunnelse: Bryter opp utmarka og går tvers gjennom et felt med fredete rydningsrøyser og flere kullgroper. Berører store deler av kulturmiljøet, reduserer dets funksjon og gir tap av viktige enkeltelement. Legges over en stor kullgrop sør i kulturmiljøet som alternativ A og A-B ikke treffer.				▲		
B-A	Begrunnelse: Som alternativ B.				▲		
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲		
A-B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲		
B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲		
B-A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)				▲		

6.2.10 KM 14 Løykjedalen nord

Utmarksområde med rydningsrøyser



Figur 6-39: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 14 Løykjedalen nord.

Som i resten av Løykjedalen (se *KM 10 Løykjedalen sør* og *KM 13 Løykjedalen midt*) har utmarken i det definerte kulturmiljøet vært i aktiv bruk i lang tid som del av gårdsdriften til de nærliggende gårdene. I området finnes flere uregistrerte kullgroper og en god del rydningsrøyser som vitner om dette.



Figur 6-40: En av rydningsrøysene innenfor det definerte kulturmiljøet. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

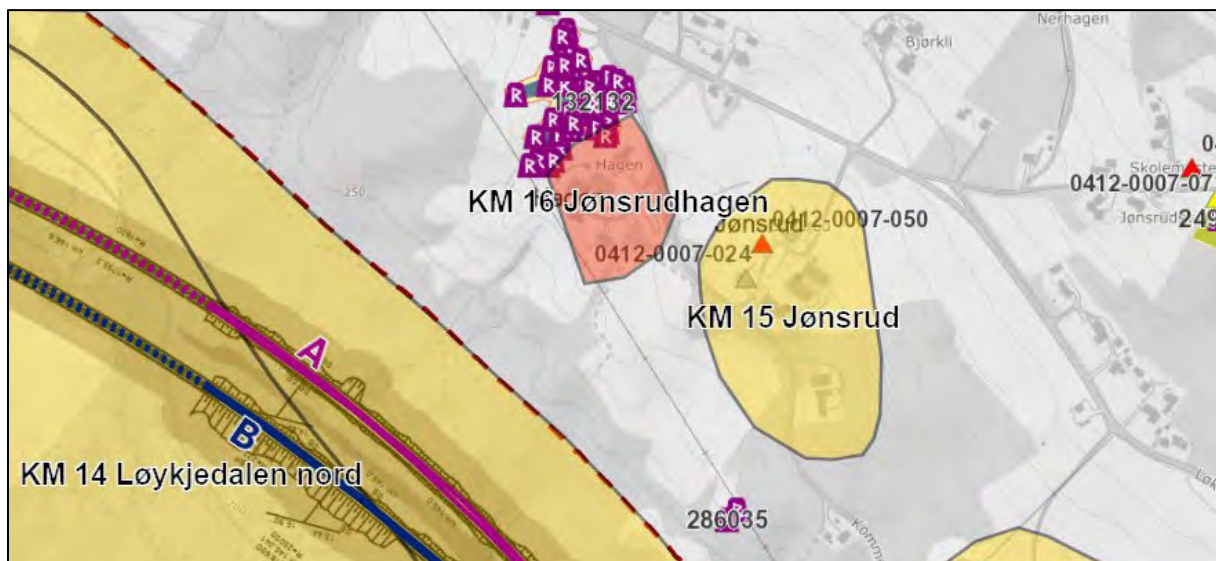
Kulturmiljøet er alminnelig i området og gis noe kulturhistorisk verdi. Kullgropene trekker verdien opp på skalaen.

Tabell 6-16: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 14 Løykjedalen nord.

Verdivurdering: Delområde KM 14 Løykjedalen nord							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Et kulturmiljø som er lokalt vanlig. Utmarka har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Bryter opp utmarka. Berører store deler av kulturmiljøet og reduserer dets funksjon. Sannsynligvis går viktige enkeltelement (kullgroper og rydningsrøyser) tapt. Massedeponiene er med på å endre kulturmiljøets sammenheng.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Bryter opp utmarka. Berører store deler av kulturmiljøet og reduserer dets funksjon. Sannsynligvis går viktige enkeltelement (kullgroper og rydningsrøyser) tapt. Massedeponiene er med på å endre kulturmiljøets sammenheng.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A-B.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
A-B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B-A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						

6.2.11 KM 15 Jønsrud

Gårdsmiljø



Figur 6-41: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 15 Jønsrud.

Gården Jønsrud har trolig tilhørt utmarken til Tokstad fra gammel tid. Den har ingen kjente funn fra forhistorisk tid, og er ikke kjent i skriftlige kilder før på 1600-tallet.

I nyere tid har Jønsrud fått tre store driftsbygninger, en ridebane for hest i 2011, og et nytt våningshus rundt 2015. Det er bare det eldre våningshuset (SEFRAK 0412-007-050) fra 1800-tallet som står igjen fra det gamle tunet.



Figur 6-42: Våningshuset på Jønsrud med ridebanen foran. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

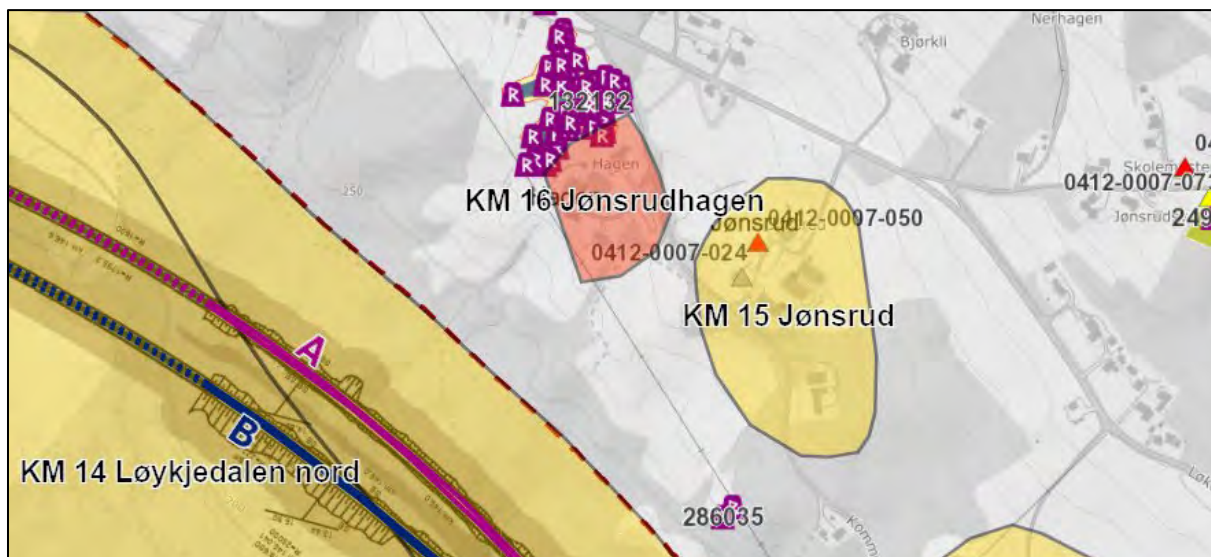
Kulturmiljøet er vanlig lokalt og gis noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-17: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 15 Jønsrud.

Verdivurdering: Delområde KM 15 Jønsrud						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Relativt alminnelig og lokalt vanlig kulturmiljø.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ B.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.2.12 KM 16 Jønsrudhagen

Barnehjemsinstitusjon



Figur 6-43: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 16 Jønsrudhagen.

Jønsrudhagen ble fraskilt fra Jønsrud i 1844. I 1918 kjøpte «Veldre Barnehjem» gården. Det var et hjem for vanskeligstilte barn, og 120 barn var innom barnehjemmet de 50 årene driften pågikk. I 1922 og 1935 ble stuebygningen på barnehjemmet utvidet og kraftig oppgradert (Nordsveen, 2016). I 1967 ble gården solgt til Hedmark fylkeskommune, som etablerte «Hagen behandlingshjem for psykisk hemmede barn» (Hagen behandlingshjem) her. Enheten ble lagt ned i 2016.



Figur 6-44: Veldre Barnehjem. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Kulturmiljøet forteller en viktig historie og er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi.



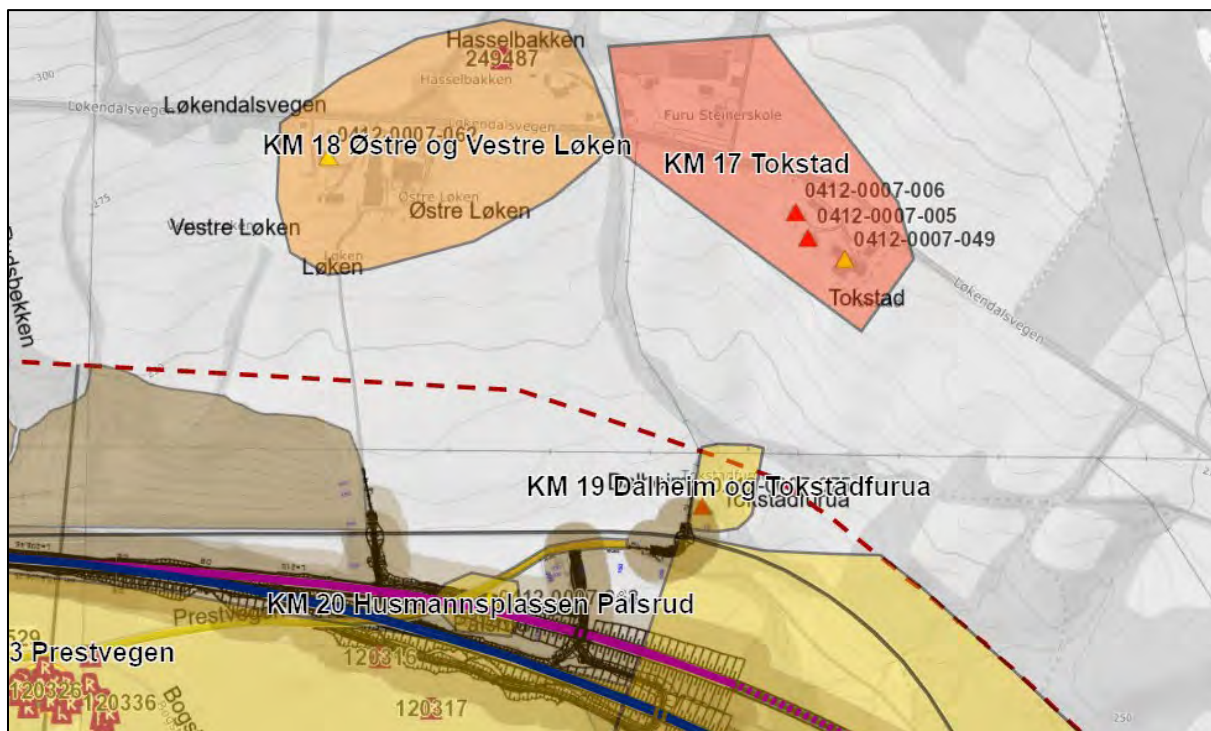
Figur 6-45: Veldre Barnehjem er organisert som et åpent firkanttun. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-18: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 16 Jønsrudhagen.

Verdivurdering: Delområde KM 16 Jønsrudhagen						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljø med stor regional betydning. Barnehjemmet har både sosialhistorisk og tilhørighetsverdi, og en bygningsmasse med arkitekturhistorisk betydning i forhold til bruken.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ B.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.2.13 KM 17 Tokstad

Gårdsmiljø



Figur 6-46: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 17 Tokstad.

Det er kjent en skafthulløks fra stein- eller bronsealder fra Tokstad (privat eie; Amundsen, 2011:120), og også gjenstander fra jernalderen (Veldre historielag 1974:550. Disse er ikke gjenfunnet i arkivsøket). Siden gårdsnavn som ender på -stad vanligvis er yngre enn gårder som ender med -vin, er det rimelig å anta at Tokstad opprinnelig er skilt ut fra nabogården Løken (som het Leikvin fra gammelt av). Alt i 1358 finner vi gården nevnt i skriftlige kilder. Gården har vært i samme families eie siden den tid.



Figur 6-47: Tokstad. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tokstad er en storgård bygd opp som et firkanttun, og har flere bygninger av svært høy alder. Bolighuset (SEFRAK 0412-007-005) på gården skal ha blitt oppført helt tilbake i 1632 (Veldre historielag, 1974:544). Det ble restaurert i 1954-57. Da fant man ut at den gamle

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 83 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	--

årestua på gården, antakelig fra ca. 1350, var bygd inn i nordre del av bygningen (Engelstad, 1963). Føderådsbygningen (SEFRAK 0412-007-006) ble påbegynt rundt 1730. Den ble restaurert i 1982, og blant annet flyttet noen meter over på en ny grunnmur. Steinfjøset (SEFRAK 0412-007-049) på gården ble reist i 1880-årene og restaurert i 1963. Klokketårnet som står på en lang sidebygning på gården, sto på en annen bygning tidligere. Den ble trolig flyttet i forbindelse med den nye vegen som kom hit i 1904. På værhanen til klokketårnet står det 1801, men vi vet at tårnet ble fornyet i 1947. Bygningen som klokketårnet står på i dag virker eldre, men er ikke registrert i SEFRAK-registeret.



Figur 6-48: Furu skole. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

I 1904 var den nye kjørevegen ferdig gjennom Løykjedalen. På nordsiden av denne ved Tokheim, reiste man i 1910 skolebygningen som skulle huse Furu skole. Samtidig la man ned den gamle Furu skole som lå nede ved jernbanen, ved siden av Dalheim, og flyttet elevene derfra opp hit (se *KM 19 Dalheim og Tokstadfuru*). Da skolen 90 år senere ble lagt ned i 2001, overtok Steinerskolen skolebygningen. Men også driften ved Furu Steinerskole tok slutt da man i 2013 ikke hadde nok elever til å fortsette driften.

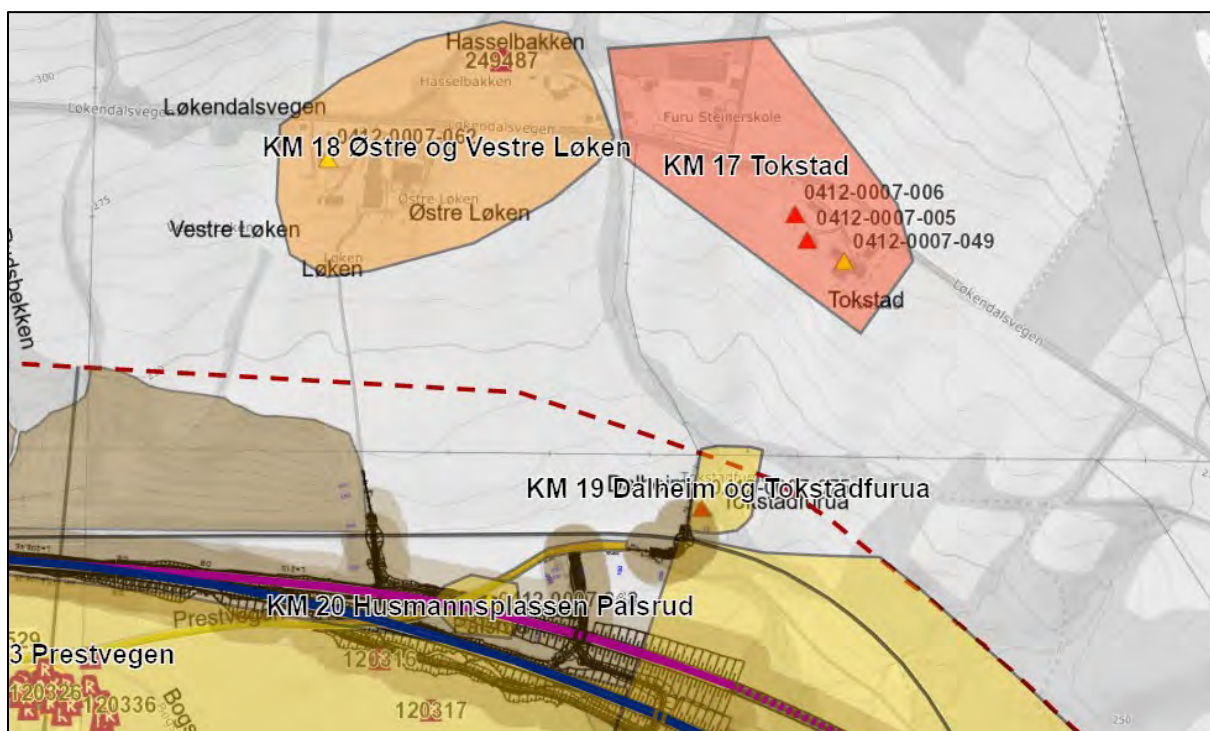
Alderen på de to eldste bygningene og den bevarte tunstrukturen gir kulturmiljøet stor kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-19: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 17 Tokstad.

Verdivurdering: Delområde KM 17 Tokstad						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Stor tidsdybde. Et helhetlig firkanttun og bygningsmiljø som inneholder bygninger og tunstruktur med stor arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ B.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.2.14 KM 18 Østre og Vestre Løken

Gårdsmiljø



Figur 6-49: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 18 Østre og Vestre Løken.



Figur 6-50: Den gamle porten inn til Hasselbakken i dag. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Løken-gårdene ligger i Løykjedalen i Veldre. Navneforskerne antar at Løkennavnet er svært gammelt. Det er utledet av det eldre Leikvin.

Det er ikke registrert noen automatisk fredete kulturminner innenfor det definerte kulturmiljøet. Men det ble, trolig en gang på starten av 1900-tallet, levert inn en dopsko (enden på en sverdkjede/slire) av bronse (C20368). Det skal ha vært funnet da man gravde en grøft ved en haug på Østre Løken. Den er muligens fra middelalderen.

Av husene på Østre Løken i dag har våningshuset nærmest vegen (SEFRAK 0412-007-062) årstallet 1857 innskrevet i tømmerveggen i andre etasje. Det kan være byggeåret. Huset var opprinnelig føderådsbygning (kårbolig) på gården, og er ombygd i flere omganger. Både i 1940 og fra 1965 og utover. Huset ble dekormalt av Jacop Rud i 1860.

Det utsmykka bolighuset på Hasselbakken (gbnr. 136/5) er kommunalt listeført (Askeladden-ID 249487), og ble bygd som føderådsbygning av fotograf Ole Løken i 1919. Hagen bærer preg av Ole Løken sin store gartnerinteresse, og har blant annet en allé som tidligere gikk mellom kjørevegen og huset. Fra 1953 var Hasselbakken pensjonat.

På Vestre Løken er det ingen eldre bygninger igjen.



Figur 6-51: Det listeførte Hasselbakken en gang etter 1919. Ukjent fotograf. Anno Domkirkeodden.

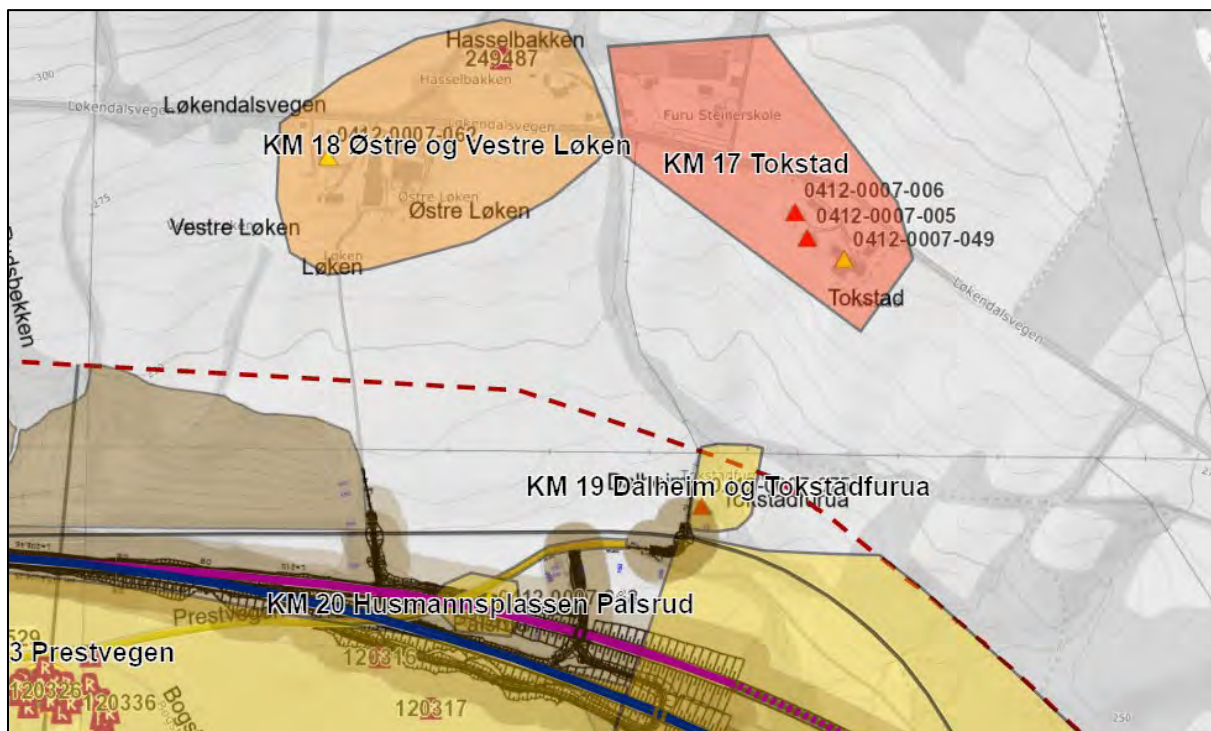
Kulturmiljøet har lokal betydning. Hasselbakken har en bygning med arkitekturhistorisk betydning og en tilhørende hage som trekker opp verdien. Kulturmiljøet vurderes å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-20: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 18 Østre og Vestre Løken.

Verdivurdering: Delområde KM 18 Østre og Vestre Løken						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Det listeførte våningshuset på Hasselbakken har, sammen med hagen, arkitektonisk og lokal betydning. Resten av kulturmiljøet er lokalt vanlig.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ B.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.2.15 KM 19 Dalheim og Tokstadfurua

Skole og bolig



Figur 6-52: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 19 Dalheim og Tokstadfurua.

Dalheim er et lite bruk under Østre Løken, plassert ved siden av Prestvegen (se KM 23 Prestvegen). Opprinnelig het stedet Furuset, men byttet i 1912 navn til Dalheim. Årstallet 1883 er nevnt i tinglysningspapirene, så bolighuset (SEFRAK 0412-007-075) kan være bygd omtrent på denne tiden. Bygningen huset i starten elever fra Furu skole i 2. etasje.

Like ved siden av, på Tokstad sin eiendom, fraskilte man i 1880 en tomt kalt Furu. Navnet kommer fra den rundt 500 år gamle furua kalt Tokstadfurua, som vokser her. Den er den eldste man kjenner til i gamle Hedmark fylke. Kanskje i Norge. Tomten ble kjøpt av skolekassen i Ringsaker kommune, og i 1883 åpnet Furu skole i en nybygd skolestue. Med årene ble Furu skole for liten til den voksende elevmengden. Dessuten hadde en ny kjøreveg gjennom Løykjedalen kommet til i 1904, og gjort den gamle Prestevegen forbi skolestuen mindre brukt.

I 1910 ble det bygd ny skole lengre oppe i lia ved Tokstad, og elevene ved Furu skole flyttet dit (se KM 17 Tokstad). Den gamle skolebygningen ved Tokstadfurua ble solgt til ordfører Opsal, som satt den opp ved Opsalkroken, hvor den fremdeles finnes.



Figur 6-53: Den enorme, over 500 år gamle Tokstadfuru er en stor regional attraksjon innenfor kulturmiljøet, men verdiene til selve treet er mest knyttet mot andre fag enn kulturmiljø. Agnethe Jovall fra Innlandet fylkeskommune ved treet. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

I dag er det er sporene etter Furu skole ved Tokstadfuru borte, men informasjonstavler forteller litt om historien til stedet. Våningshuset ved Dalheim er eldste bygning innenfor kulturmiljøet. I sum er kulturmiljøet vurdert å ha noe til middels kulturhistorisk verdi, og legges i topp av skalaen til noe verdi.

Tabell 6-21: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 19 Dalheim og Tokstadfuru.

Verdivurdering: Delområde KM 19 Dalheim og Tokstadfuru						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet er lokalt vanlig. Skolehistorien trekker opp, men selve skolebygningen er flyttet bort.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet gir liten påvirkning på kulturmiljøet. Etter planen strekker anleggsbeltet for ny bru over jernbanen seg inn i det definerte kulturmiljøet i sørvest, noe som er negativt. Eksisterende jernbane tas bort, noe som kan redusere støynivået og i seg selv gi en knapp forbedring. I sum gir tiltaket ubetydelig endring på kulturmiljøet					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet gir liten påvirkning på kulturmiljøet. Etter planen strekker anleggsbeltet for ny bru over jernbanen seg inn i det definerte kulturmiljøet i sørvest, noe som er negativt. Eksisterende jernbane tas bort, noe som kan redusere støynivået og i seg selv gi en knapp forbedring. I sum gir tiltaket ubetydelig endring på kulturmiljøet					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A-B.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 88 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	--

6.2.16 KM 20 Husmannsplassen Pålsrud

Husmannsplass



Figur 6-54: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 20 Husmannsplassen Pålsrud.

Pålsrud var en husmannsplass under Østre Løken, og en av mange husmannsplasser som lå langs *KM 23 Prestvegen*. I dag er stedet sterkt endret og få spor finnes igjen etter husmannsplassen. Men stua (SEFRAK 0412-007-068) på husmannsplassen finnes fremdeles. Den ble bygd i 1875, og er i dag både ombygd og utbedret.



Figur 6-55: Husmannsplassen Pålsrud. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Kulturmiljøet er lokalt vanlig, men har få fysiske spor igjen. Kulturmiljøet er vurdert å ligge i nedre del på skalaen på noe kulturhistorisk verdi.



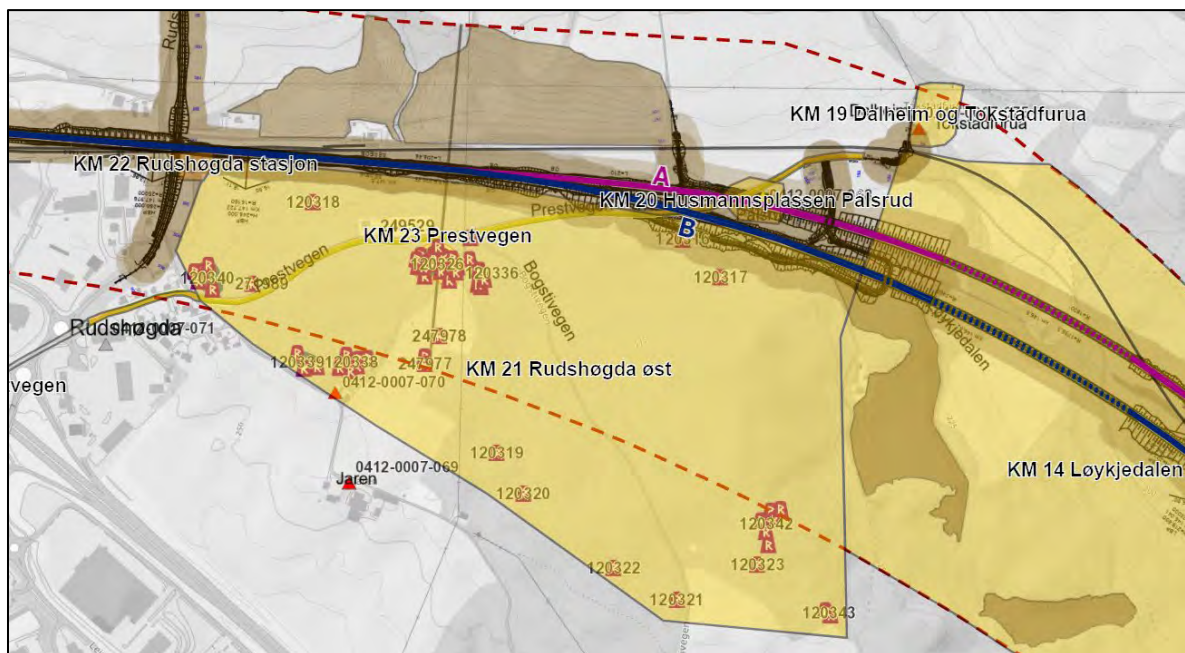
Figur 6-56: Bortsett fra det ombygde våningshuset er det få spor av husmannsplassen. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-22: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 20 Husmannsplassen Pålsrud.

Verdivurdering: Delområde KM 20 Husmannsplassen Pålsrud					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Begrunnelse: Kulturmiljøet er lokalt vanlig. Det er lite igjen av det opprinnelige, men husmannsplassens tilknytning til Prestvegen øker verdien noe.					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A	Begrunnelse: Tiltaket ødelegger hele kulturmiljøet.				▲
A-B	Begrunnelse: Tiltaket svekker/ødelegger sammenhengen som kulturmiljøet ligger i.				▲
B	Begrunnelse: Som alternativ A-B.				▲
B-A	Begrunnelse: Som alternativ A.				▲
Tiltakets konsekvens					
Alternativ	+++/ ++++	+/ ++	0	-	-- ---
A	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲
A-B	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲
B	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲
B-A	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)				▲

6.2.17 KM 21 Rudshøgda øst

Utmarksområde med kullgroper og rydningsrøyser



Figur 6-57: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 21 Rudshøgda øst.



Figur 6-58: En av kullgrope (Askeladden-ID 120316) innenfor det definerte kulturmiljøet ligger rett i kanten av alternativ A-B og B ovenfor KM 23 Prestvegen ved KM 20 Husmannsplassen Pålsrud. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 91 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Det definerte kulturmiljøet består for det meste av utmark og skog. Innenfor dette området er det kjent 9 kullgroper og flere rydningsrøysfelt. Det er også gjort et par arkeologiske funn med metalldetektor (Askeladden-ID 247976, 247977 og 247778), uten at kulturminnedatabasen Askeladden spesifiserer nærmere hva de er.

Siden område N4 i kommuneplanens arealdel er en del av 0-alternativet, skal mesteparten av kulturmiljøet i praksis regnes som utbygd til næringsområde. Like fullt er ikke de kjente automatisk fredete kulturminnene formelt frigitt. Disse er i denne KUen derfor forutsatt bevart, mens området rundt regnes på som utbygd.

Prestvegen, som passere gjennom området, omtales og vurderes under *KM 23 Prestvegen*.

Kulturmiljøet er etter definisjonen av 0-alternativet utbygd til næringsområde, men med automatisk fredete kulturminner bevart. De bevarte kulturminnene vurderes å ha noe kulturhistorisk verdi.

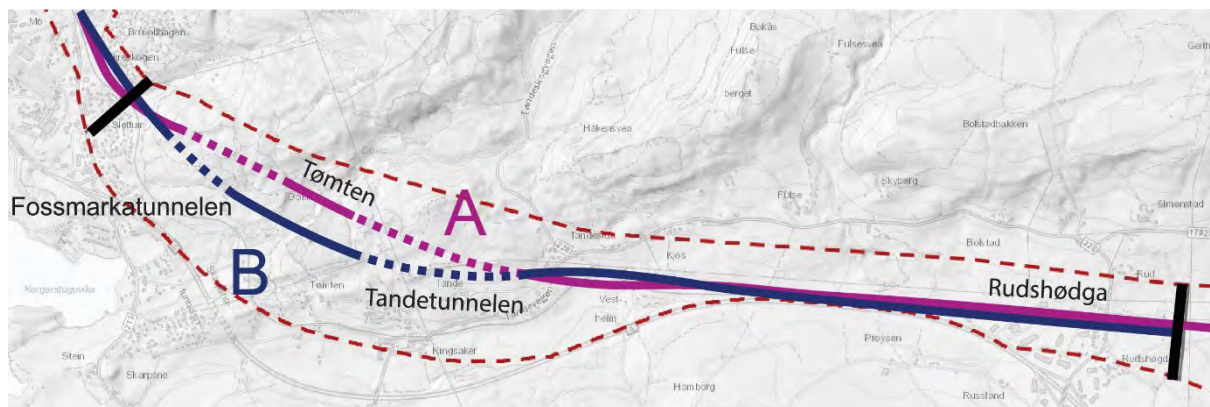
Tabell 6-23: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 21 Rudshøgda øst.

Verdivurdering: Delområde KM 21 Rudshøgda øst						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Et kulturmiljø som er lokalt vanlig. Men etter 0-alternativet (der område N4 i kommunedelplanens arealdel er med, og gjør at området skal regnes som utbygd) vil kun ha de registrerte, automatisk fredete kulturminnene være igjen av dagens situasjon. Kulturminnene har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Tiltaket går fysisk gjennom en mindre del av kulturmiljøet. Området regnes etter 0-alternativet som næringsareal, og gir ut fra dette små endringer på kulturmiljøverdier.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Tiltaket går fysisk gjennom en mindre del av kulturmiljøet. Området regnes etter 0-alternativet som næringsareal, og gir ut fra dette små endringer på kulturmiljøverdier. Men tiltaket vil ødelegge en automatisk fredet kullgrop (Askeladden-ID 120316).						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A-B.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

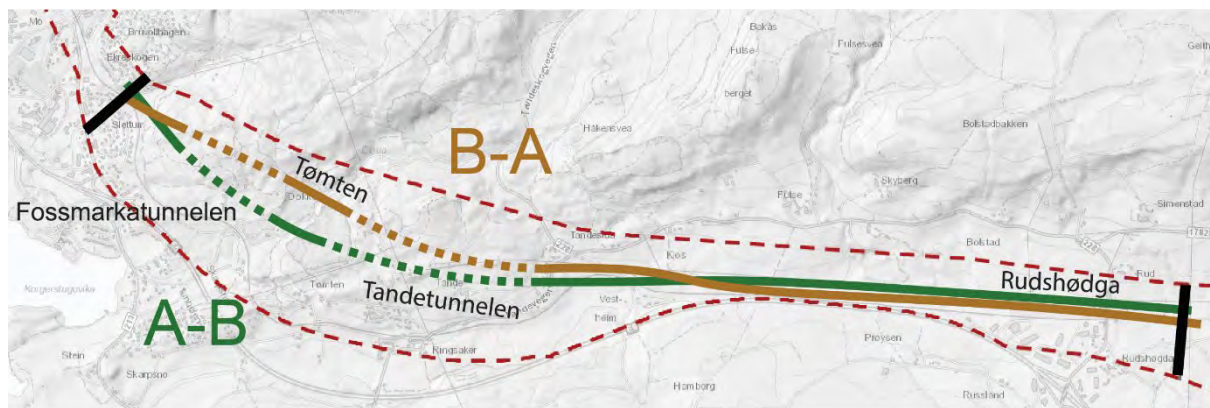
6.3 Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

Innenfor Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv er det definert og vurdert 24 kulturmiljø, KM 22 – KM 45, til denne konsekvensutredningen.

Kartet under viser delstrekningen. En samlet oversikt over kulturmiljøene innenfor delstrekningen finnes på kart i *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B* bakerst i rapporten og i Figur 6-1 og Figur 6-3.



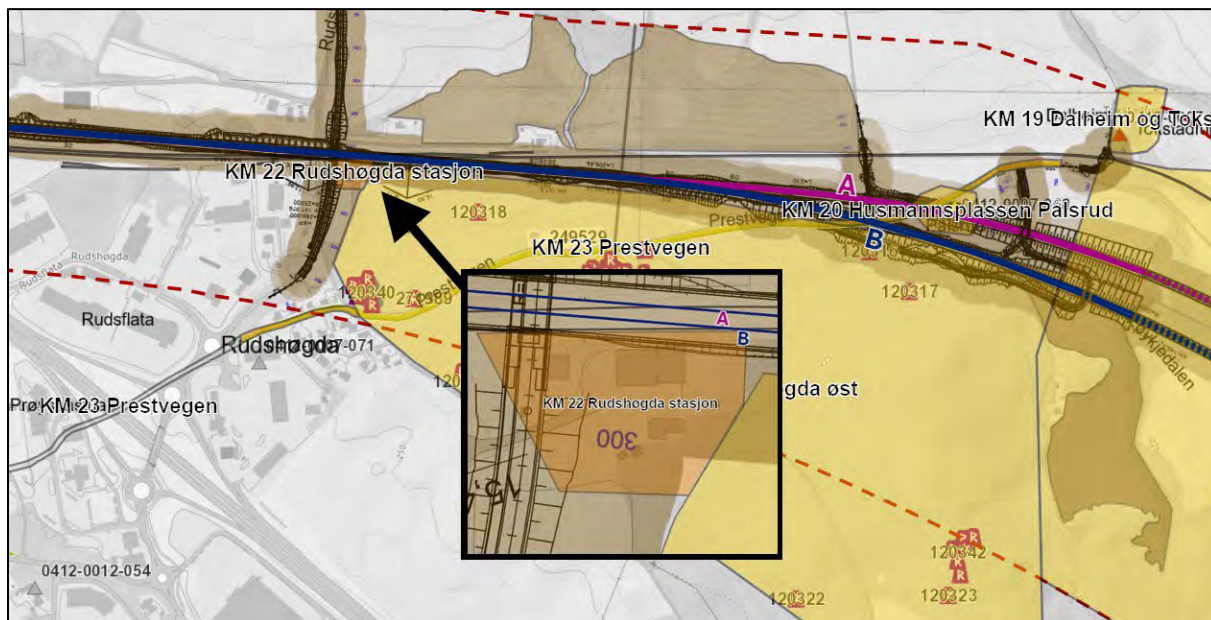
Figur 6-59: Delstrekning 3. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



Figur 6-60: Delstrekning 3. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).

6.3.1 KM 22 Rudshøgda stasjon

Jernbanestasjon



Figur 6-61: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 22 Rudshøgda stasjon.

Rud stoppested ble anlagt 15/11 1915, og to år senere ble stoppestedet omklassifisert til stasjon. Stasjonsnavnet Rud ble endret til dagens navn Rudshøgda i 1926. I 1929 ble stasjonen igjen til et stoppested, før den i 1945 nok en gang endret status tilbake til stasjon. Stasjonen var bemannet helt til 1966, da den både ble ubemannet og fjernstyrt, og i 1994 sluttet man å ta på personer på stasjonen på Rudshøgda.

Den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1915 ble ødelagt på slutten av andre verdenskrig. Dagens stasjon, som var større enn den opprinnelige, ble reist noen år senere, i 1948.



Figur 6-62: Rudshøgda stasjon. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 94 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

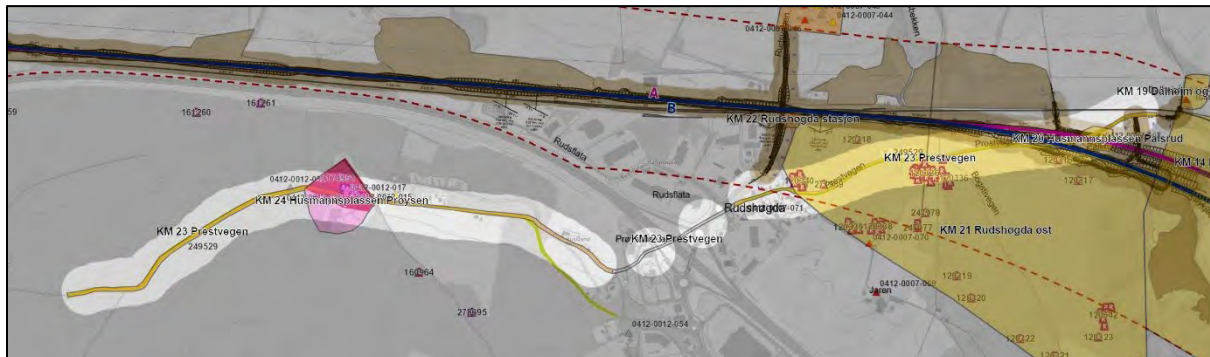
Stasjonen er et typisk stoppested langs banen. Man forstår konteksten den ligger i, selv om dagens stasjonsbygning ikke er opprinnelig, men fra 1948. Kulturmiljøet er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-24: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 22 Rudshøgda stasjon.

Verdivurdering: Delområde KM 22 Rudshøgda stasjon						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet har samferdselshistorisk verdi og lokal betydning. Den opprinnelige stasjonsbygningen er borte, men stedets historie er fremdeles lesbar.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	Begrunnelse: Alternativet fører til at stasjonsbygningen rives/fjernes, samt at vestsiden av stasjonsområdet minskes ved at kjørevegen legges om. Anleggsbeltet tar hele stasjonsområdet. Hele kulturmiljøet ødelegges, et svært viktig enkeltelement går tapt.					▲
A-B	Begrunnelse: Som alternativ A					▲
B	Begrunnelse: Som alternativ A					▲
B-A	Begrunnelse: Som alternativ A.					▲
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲
A-B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲
B	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲
B-A	Betydelig miljøskade for kulturmiljøet (--)					▲

6.3.2 KM 23 Prestvegen

Historisk veg



Figur 6-63: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 23 Prestvegen.

Hvor gammel Prestvegen er, vet vi ikke sikkert. Men ferdselsvegen har trolig en svært høy alder. Den var en av to hovedveger gjennom Ringsaker, og fikk navnet sitt fordi Ringsakerpresten brukte den for å reise mellom Ringsaker hovedkirke og annekskirken Veldre kirke. Prestvegen var i bruk som presteveg fram til 1876. Deler av vegen (stort sett utenfor det definerte kulturmiljøet) hadde relativt mye stigning og var tung både å vedlikeholde og å kjøre for hestene (Kvisselien, 2013). Så da nyvegen i 1904 sto klar høyere opp i nordsiden av dalføret, ble Prestvegen mindre attraktiv for mange.

Det lå mest husmannsplasser langs «Præstvægen», blant annet husmannsplassen Prøysen, Alf Prøysen sitt barndomshjem (se KM 24 Husmannsplassen Prøysen). Prøysen skrev om Prestvegen i sine tekster, noe som har gitt den økt kulturhistorisk verdi.



Figur 6-64: Prestvegen passerer smia på Rudslund, «Russland», litt øst om Prøysentunet (se KM 24 Husmannsplassen Prøysen). Foto: Bård Løken, Stiftelsen Norsk Skogmuseum, 2017.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 96 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

I dag er Prestvegen opprustet og modernisert, og strekningen er helt brutt av industriområdet og det store vegkrysset på Rudshøgda. Den er fysisk utbedret enkelte plasser, men stedvis er vegen bevart omtrentlig som den var opprinnelig. Prestvegen fortsetter på begge sider av det definerte kulturmiljøet, men den valgte avgrensingen er hensiktsmessig å ha i denne konsekvensutredningen.

Siden N4 i kommuneplanens arealdel er en del av 0-alternativet, skal mesteparten av dette området regnes som utbygd til næringsområde. I denne KUen vurderer vi likevel Prestvegen som bevart gjennom dette næringsområdet, mens de tilliggende arealene vurderes som utbygd.

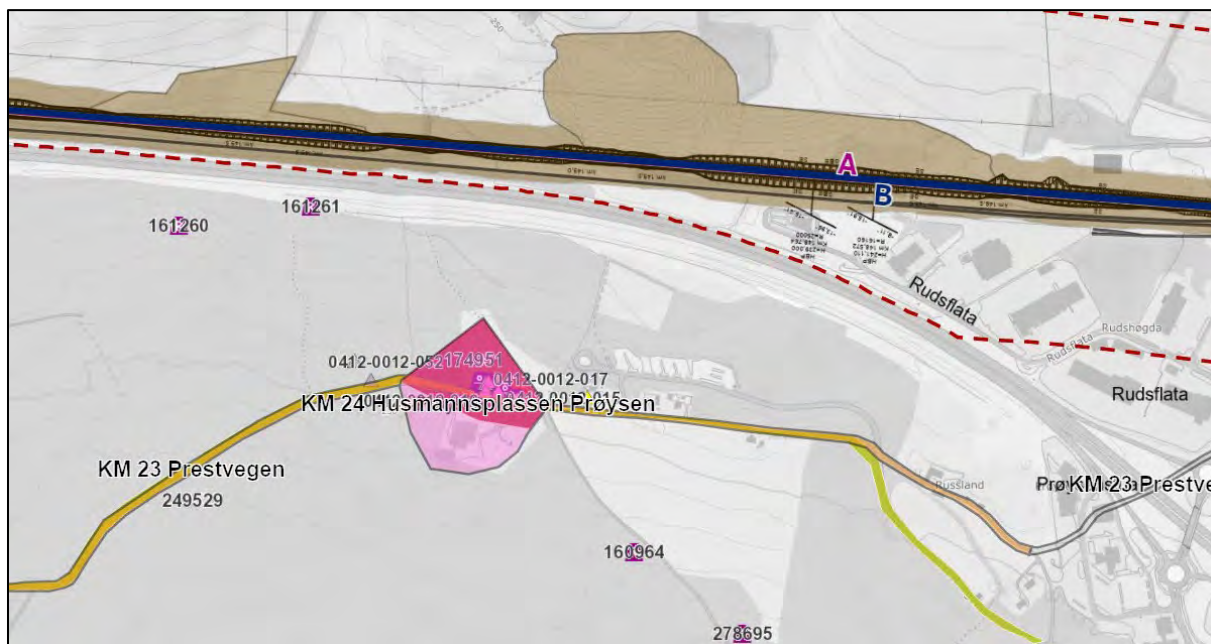
Kulturmiljøet er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi, i den øvre del av skalaen.

Tabell 6-25: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 23 Prestvegen.

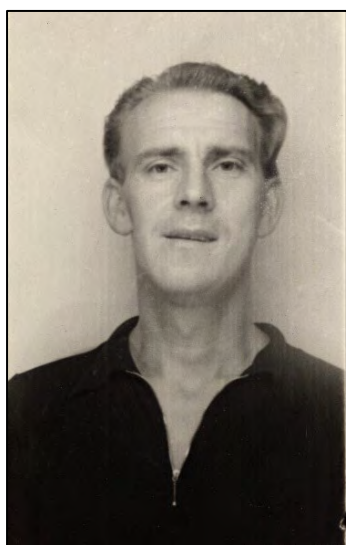
Verdivurdering: Delområde KM 23 Prestvegen							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Prestvegen har i utgangspunktet stor kulturhistorisk verdi både som en eldre ferdselsveg, og som del av Alf Prøysen sitt forfatterlandskap. Verdien er redusert fra stor til middels ved at den opprinnelige vegen er brutt opp i enkelte parti, og delvis fornyet andre steder. Deler av strekningen ligger inne i kommuneplanens arealdel, N4 Rudshøgda, som er en del av 0-alternativet. Området skal derfor vurderes som utbygd til næring, men i denne KUen vurderer vi likevel Prestvegen som bevart slik den er i dag.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Prestvegen blir kuttet, oppstykket og lagt om ved <i>KM 20 Husmannsplassen Pålsrud</i> . Her er også de kulturhistoriske omgivelsene til Prestvegen etter 0-alternativet gjort om til næringsområde, noe som minsker påvirkningen av banealternativet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Prestvegen blir kuttet, oppstykket og lagt om ved <i>KM 20 Husmannsplassen Pålsrud</i> . Her er også de kulturhistoriske omgivelsene til Prestvegen etter 0-alternativet gjort om til næringsområde, noe som minsker påvirkningen av banealternativet.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A-B.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
A-B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B-A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						

6.3.3 KM 24 Husmannsplassen Prøysen

Husmannsplass og Alf Prøysens hjem



Figur 6-65: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 24 Husmannsplassen Prøysen.



Figur 6-66: En ung Alf Prøysen, trolig i 1930-årene.
Kilde: Wikipedia /

Husmannsplassen Prøysen (Askeladden-ID 174951), eller Prøysa, er barndomshjemmet til visesangeren og forfatteren Alf Prøysen (1914-1970). Prøysenstua ligger på Russland rett nordvest for Rudshøgda, og hørte til gården Hjelmstad.

Plassen er i dag tilbakeført til slik den så ut i 1920-årene. Stua er den opprinnelige fra 1800-tallet, og gjennomgikk en tilbakeføring i 1986-1989, mens andre bygninger er nyere eller flyttet hit fra andre steder. I 2018 fredet Riksantikvaren både husmannsstua, fjøset, løa, annekset Heggeli, samt tun og hage på plassen (kml § 15). I tillegg ble et større område rundt Prøysentunet også fredet (kml § 19).

Prøysenhuset, et kulturhus som driver med formidling av Alf Prøysen sin kulturarv, er bygd opp på oversiden av husmannsplassen. Det er med å forsterke opplevelsen og kunnskapsformidlingen av Prøysens liv og betydning. Huset er tegnet av arkitektbyrået Snøhetta og ble åpnet til Prøysen sin 100-årsdag 23.7.2014.

Husmannsplassen Prøysen og Prøysenhuset utgjør til sammen et nasjonalt viktig kulturminne. Det formidler både livet på en husmannsplass i 1920-årene, og ikke minst kulturarven etter Alf Prøysen. Kulturmiljøet er vurdert å ha svært stor kulturhistorisk verdi.



Figur 6-67: Prøysenstua. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-26: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 24 Husmannsplassen Prøysen.

Verdivurdering: Delområde KM 24 Husmannsplassen Prøysen							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
					▲		
Begrunnelse: Barndomshjemmet til Alf Prøysen er en viktig del av den norske kulturhistorien. Selv om ikke all bygningsmassen i seg selv ikke er autentisk, er det den immaterielle verdien stor. At stedet er videreutviklet med et opplevelsessenter trekker opp den kulturhistoriske verdien. Kulturmiljøet er knyttet til en nasjonal viktig person og har stor nasjonal betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges i omtrent samme spor som dagens bane, parallelt med E6. Det får ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.4 KM 25 Simenstad

Gårdsmiljø



Figur 6-68: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 25 Simenstad.

Simenstad ligger høyt, men lunt i sørhellingen under Simenstadberget, med vid utsikt over Ringsaker og Mjøsa. Gården er første gang nevnt i skriftlige kilder i et diplom fra 1337, og så langt vi kan følge eiendommen har den hørt til blant de betydelige i Ringsaker. På 1500-tallet nevnes gården som tingsted (Valebrokk, 1998). Den har vært drevet i samme slekt siden 1771.

I 1905 ble det funnet to mannsgraver og en kvinnegrav fra vikingtiden (C22544) under åkerarbeid på gården. Gravene inneholdt både økser, sverd og smykker. En del år senere, i 1934, fant man en spydspiss av jern (C26195) fra romertiden i en røys ved fjøset.

Simenstad er en storgård bygget som et tradisjonelt firkanttun med inntun og uttun. Gården er godt bevart med flere gamle bygninger. Hovedbygningen (SEFRAK 0412-007-041) er fra 1775, mens føderådsbygningen/kårhuset (SEFRAK 0412-007-035) ble reist rundt 1785. sistnevnte har vekselvis fungert som føderådsbygning og hovedbygning. Bygget fikk ny grunnmur i 1900 og ble restaurert i 1954.

Stallen (Askeladden-ID 86257) på gården er fra 1780 og hadde plass til 14 egne hester. Gjestestallen kunne huse 4 hester. Stallen ble fredet i 1923 som eksempel på en storgårdsstall fra 1700-tallet.

Et stabbur (SEFRAK 0412-007-037) på gården er også fra slutten av 1700-tallet. Det ble påbygd med svalgang ca. 100 år senere, og da det i 1907 ble flyttet lengre nord i tunet, fikk det påsatt klokketårn i sveitserstil på toppen.



Figur 6-69: Simenstad en gang etter 1933. Alleen langs Tandeskogvegen kan skimtes i bunn av bildet. Helt til høyre i bildet sees lysthuset fra 1872. Flyfoto av Widerøes Flyveselskap. Anno Domkirkeodden.

Den store, i dag vinkelbygde, låven/fjøset (SEFRAK 0412-007-040) avgrensner tunet mot sør. I 2013 ble det tatt dendrokronologiske prøver av låvens eldste del, den østre. Der ble de eldste stokkene datert til 1708/1709. Deretter ble denne delen revet og erstattet med en ny låve etter dagens behov (Agnethe Jovall, muntlig). I 1891 ble låven forlenget med et steinfjøs, og tre år senere, i 1894, bygde man en ny stall i stein som sidetilbygg på huset.

En potetbu (SEFRAK 0412-007-039), sannsynligvis fra tidlig 1800-tallet, finnes sørøst i tunet. Her satt man senere på en smie, hentet fra et annet sted på gården. Et snekkerverksted ble reist oppå smia, og i 1923 utvidet man hele potetbua til en sveiserbolig (fjørørkteren kalles sveiser).

Fra 1870-årene ble flere av husene bygd om til sveitserstil utvendig. I denne perioden, nærmere bestemt i 1872, kom det også til et lysthus i ytterkanten av tunet. Gårdens prydhage fra denne tiden, med stier og lysthus, er i dag delvis tilbakeført til opprinnelig utseende.

De kulturhistoriske verdiene i gården er høye, og den fremstår som svært godt velholdt. Gården var blant de første som fikk utmerkelsen Olavsrosa av Norsk Kulturarv i 1997 for vern gjennom bruk.

Kulturmiljøet er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi, på grensen opp mot svært stor verdi.



Figur 6-70: Føderådsbygningen og stabburet på Simenstad. På tunet ser vi også brønnhuset fra 2003. Foto: Hedmark fylkeskommune, Anno Domkirkeodden.

Tabell 6-27: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 25 Simenstad.

Verdivurdering: Delområde KM 25 Simenstad						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Gården Simenstad har stor regional betydning og et bygningsmiljø med bygninger av stor arkitekturhistorisk betydning. Kulturmiljøet er velholdt og har en stor del av den eldre gårdsstrukturen intakt. De enkelte bygningene har i seg selv høy verdi, og helheten i kulturmiljøet forsterker dette.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Simenstad ligger relativt høyt over alternativet i bunn av dalen. Terrengnet gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.5 KM 26 Rud

Gårdsmiljø



Figur 6-71: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 26 Rud.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra Rud, og først på 1600-tallet vet vi at gårdsnavnet nevnes i skriftlige kilder. Også gårdsnavnet tyder på at Rud er en yngre gård, og stedet var trolig en del av gården Skredshol opprinnelig.

Gårdstunet på Rud er bygd opp som et tradisjonelt firkanttun. Den 2/5 1785 ble gården herjet av en storbrann som brant ned alle bygninger med unntak av et stabbur og badstuen. I mars 1788 ble det rapportert at husene var bygd opp igjen (Veldre historielag, 1974:568). Smia (SEFRAK 0412-007-047) og et redskapshus (SEFRAK 0412-007-048) litt nord for firkanttunet, og fjøset/låven (SEFRAK 0412-007-046) på Rud er fra denne tiden.

SEFRAK-registeret viser at både stabburet (SEFRAK 0412-007-044), skålen/garasjen (SEFRAK 0412-007-043) og bakeriet (SEFRAK 0412-007-042) er eldre enn 1900. Vi vet at stabburet på Rud brant ned i 1881 (Midthaug, 1943:94), så det eksisterende må være reist mellom 1881 og 1900. Bakeriet var i drift som bakeri frem til 1921, og er senere brukt som redskapshus.

En kuriositet er at Alf Prøysen arbeidet som sveiser på Rud i fire år fra 1933 til 1937.

Den eldre bygningsmassen trekker opp verdien på kulturmiljøet, som i sum er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi.



Figur 6-72: Låven på Rud i venstre billedkant, stabburet helt til venstre. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-28: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 26 Rud.

Verdivurdering: Delområde KM 26 Rud						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Rud har form som et tradisjonelt firkanttun og minst tre av bygningene på gården er fra 1700-tallet, og inneholder stor kunnskapsverdi. Kulturmiljøet har lokal betydning og et bygningsmiljø som inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legges i dagens bane. Massedeponi kommer nærmere gården. Men gir liten påvirkning på kulturmiljøet, som ligger på en liten hylle i lia.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.3.6 KM 27 Bolstad

Gårdsmiljø



Figur 6-73: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 27 Bolstad.

Navnet Bolstad betyr sannsynligvis bolig eller gård, og arkeologiske funn på gården viser at det har bodd folk her lenge. I 1854 fant man en vikinggrav (C1998-2002) i en gravhaug med kjernerøys. Funnet besto av typiske jerngjenstander fra en vikinggrav; et tveegget sverd, en spydspiss, en pilspiss, en sigd og en tang.

Som en del av gårdshistorien kan nevnes at kirken eide en del av gården under senmiddelalderen (Ormøy, 1992:74). Dette var en tid da kirken hadde store eiendommer både i Ringsaker og i resten av landet.

Den eldste eksisterende bygningen på Bolstad i dag er stabburet (SEFRAK 0412-012-028). Det kan være satt opp i 1790. Årstallet 1792 eller 1795 skal være støpt inn i klokka i klokkespiret på stabburet. Men selve klokkespiret er fra 1909. Et gammelt våningshus fra gården, bygd omkring 1627, er flyttet til utemuseet på Domkirkeodden på Hamar.

En kuriositet er at Anne-Cath Vestly, brødrene Johan og Mentz, og foreldrene leide deler av føderådsbygningen på Bolstad og bodde der mellom 1924-1927.

Kulturmiljøet er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi.



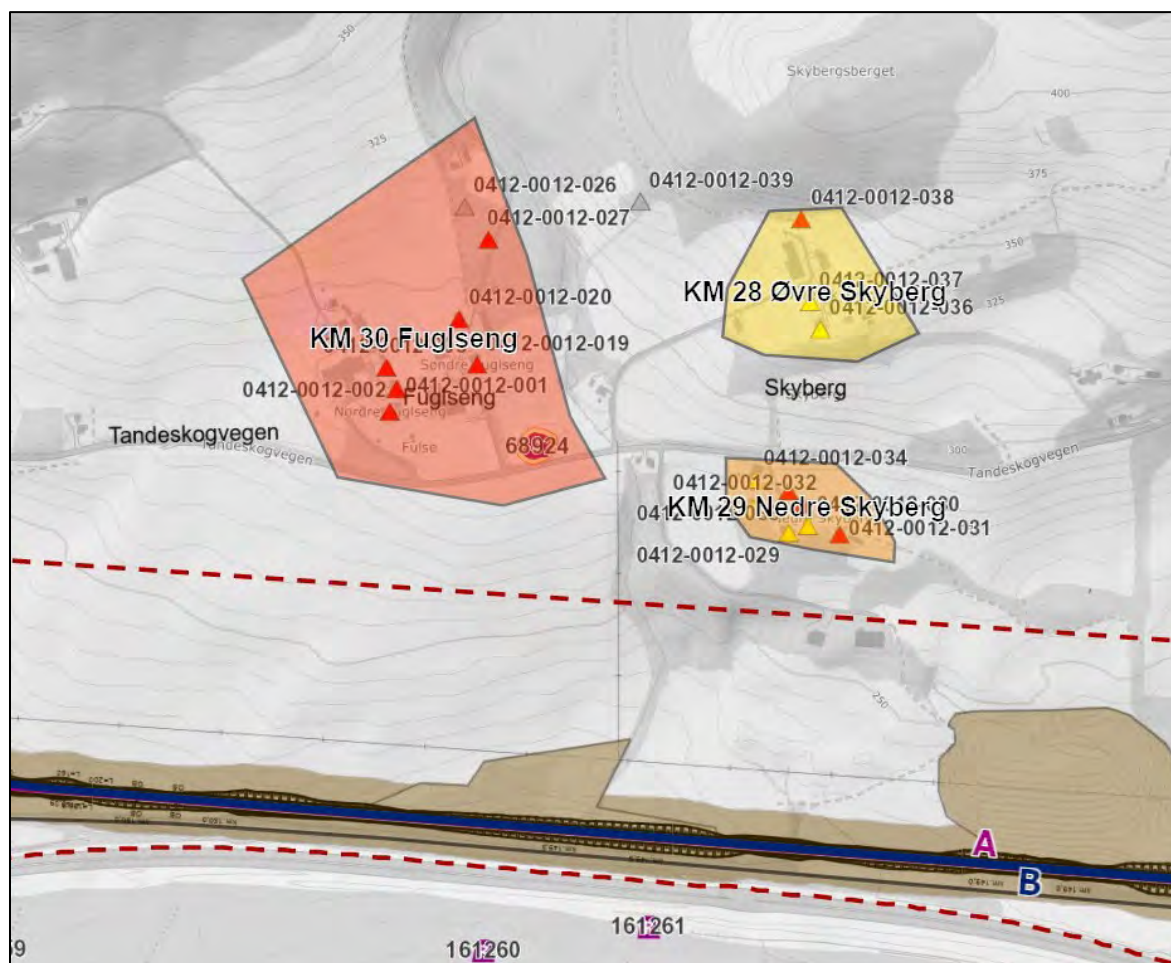
Figur 6-74: Bolstad. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-29: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 27 Bolstad.

Verdivurdering: Delområde KM 27 Bolstad						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Bolstad har lang historie, men få kjente, fysiske kulturhistoriske spor av høy verdi igjen i dag. Kulturmiljøet har lokal betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Bolstad ligger relativt høyt over alternativet i bunn av dalen. Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.7 KM 28 Øvre Skyberg

Gårdsmiljø



Figur 6-75: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 28 Øvre Skyberg.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra Skyberg. Men gården er omtalt allerede i 1337, og var da delvis eid av kirken (Ormøy, 1992:1972).

Våningshuset (SEFRAK 0412-007-036) på Øvre Skyberg har ukjent byggeår, men vi vet at det ble restaurert i 1912 og oppgradert i 1985. Smia (SEFRAK 0412-007-038), som ligger litt nord for gårdstunet, skal ha en høy alder uten at vi vet sikkert hvor gammel denne heller er. Føderådsbygningen (SEFRAK 0412-007-037) ble trolig satt opp rundt 1860. Den ble restaurert i 1916 og ombygd i 1932. I dag er deler av bygningen revet mot vest.

Kulturmiljøet er lokalt vanlig og vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.



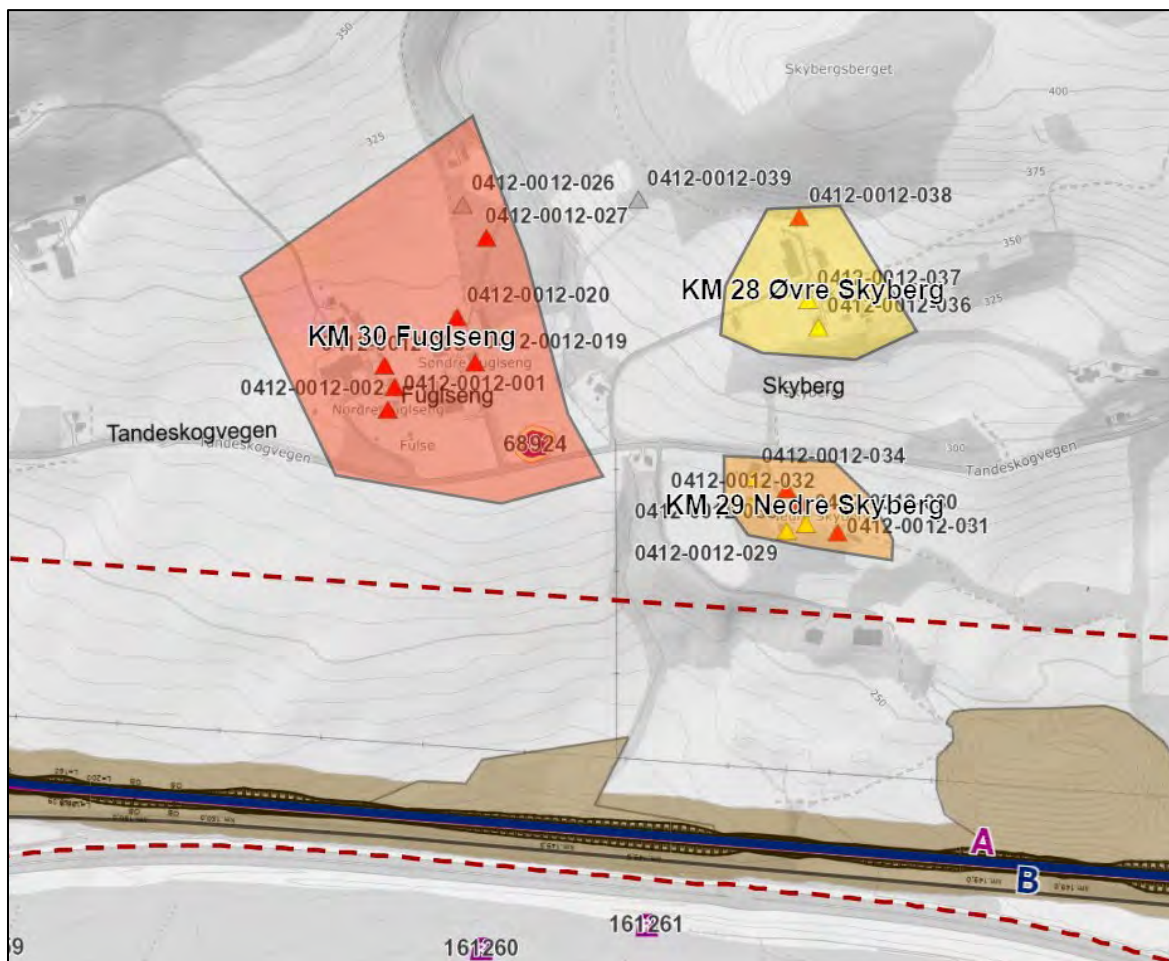
Figur 6-76: Øvre Skyberg i 1872. Ukjent fotograf. Anno Domkirkeodden.

Tabell 6-30: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 28 Øvre Skyberg.

Verdivurdering: Delområde KM 28 Øvre Skyberg						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet er lokalt vanlig. Gården har en lang historie, men relativt få kulturhistoriske spor.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲ Begrunnelse: Øvre Skyberg ligger relativt høyt over alternativet i bunn av dalen. Terrenget gjør at alternativet verken blir synlig eller påvirker kulturmiljøet på annet vis.					
A-B	▲ Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲ Begrunnelse: Som alternativ A.					
B-A	▲ Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲ Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲ Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲ Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲ Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.3.8 KM 29 Nedre Skyberg

Gårdsmiljø



Figur 6-77: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 29 Nedre Skyberg.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra Skyberg. Men gården er omtalt allerede i 1337, og var da delvis eid av kirken (Ormøy, 1992:1972).

Nedre Skyberg er en velholdt gård med hele seks bygninger registrert i SEFRAK-registeret. Man kan fremdeles se firkanttunformen med inntun og uttun på gården. Våningshuset (SEFRAK 0412-012-029), føderådsbygningen (SEFRAK 0412-012-030), kornlåven (SEFRAK 0412-012-034) og fjøset ble alle satt opp rundt 1890. Taket på fjøset ble senket i 1969. Stabburet (SEFRAK 0412-012-031) er trolig også fra 1800-tallet, det samme gjelder muligens drengestua (SEFRAK 0412-007-032) og bryggerhuset (SEFRAK 0412-012-033). Bryggerhuset har vært brukt til lagring av verktøy for treproduksjon, men det har også stått tomt i lange perioder.

En kuriositet er at Alf Prøysen hadde jobb med å fore grisene, han var «griskokk», på Nedre Skyberg i 1930-årene (Schyberg.net).

Kulturmiljøet har lokal betydning og er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi.



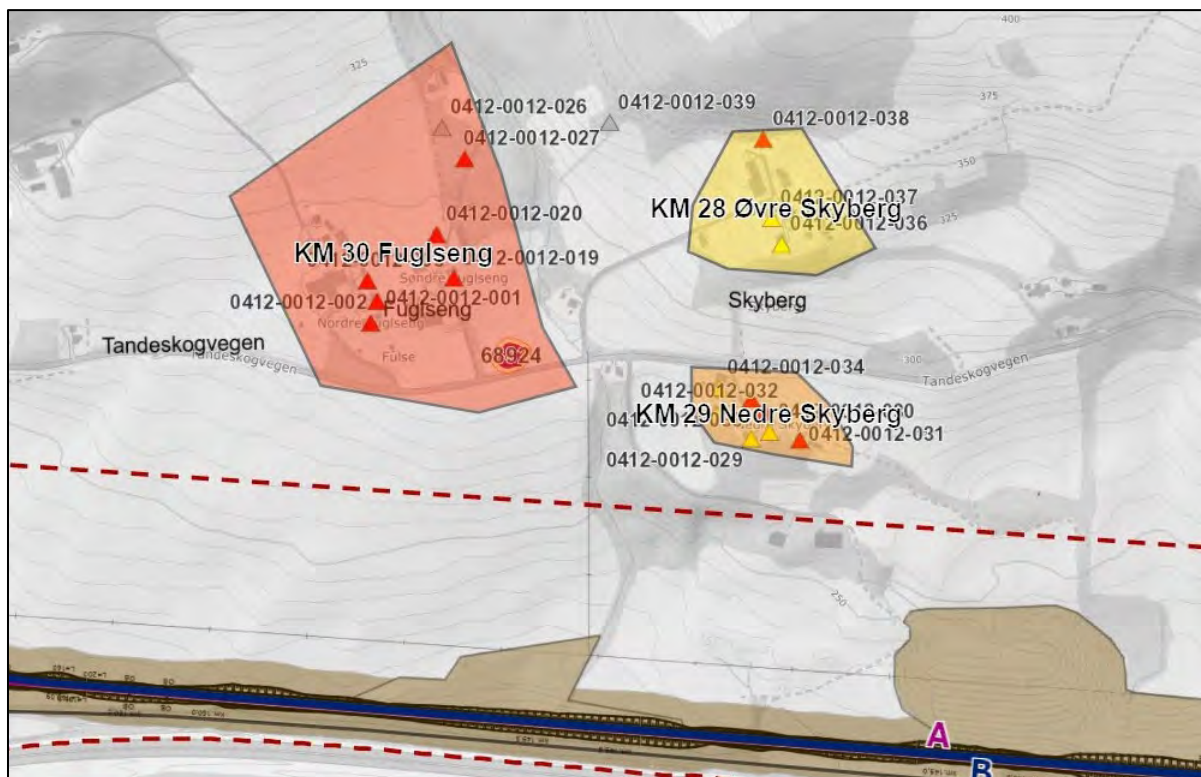
Figur 6-78: Nedre Skyberg mellom 1915-1920. Ukjent fotograf. Anno Domkirkeodden.

Tabell 6-31: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 29 Nedre Skyberg.

Verdivurdering: Delområde KM 29 Nedre Skyberg						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: En velholdt gård der den historiske lesbarheten er til stede. Flere eldre bygninger er bevart. Kulturmiljøet har lokal betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Nedre Skyberg ligger relativt høyt over alternativet i bunn av dalen. Et massedeponi kan sees fra alternativet, men terrenget gjør at det ikke påvirker kulturmiljøet i stor grad.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.9 KM 30 Fuglseng

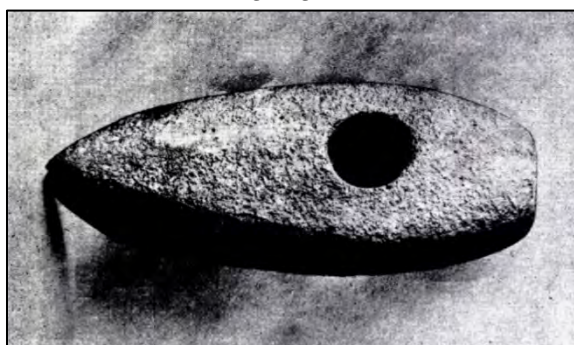
Gårdsmiljø



Figur 6-79: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 30 Fuglseng.

Gårdsnavnet Fuglseng er sammensatt av fugl og vin, og kan trolig oversettes med gresslette der fuglene synger (Ringsaker Blad, 24/9 1983). I eldre tid ble gården kalt Fulsen. Den eldste skriftlige kilden til gården finner vi i Olaf Engelbrektssons Jordebok fra 1530. Senere ble gården delt opp i to gårder. De betegnes i ulike kilder for Søndre/Vestre Fuglseng og Nordre/Østre Fuglseng.

Tre skafthulløkser fra steinalderen er kjent fra Fuglseng. To av dem er i privat eie (Amundsen, 2011), den tredje (C21914) er et velformet eksemplar av samme type som øksene fra Tande (se KM 35 Tande). En romersk sølvmynt, en denar, preget under keiser Antoninus Pius en gang mellom år 138-161, ble funnet i en åker omkring år 1800 (Svendsen 1939:74). Det skal også være funnet noen pilspisser og en gammel sabel på gården (Svendsen, 1902:33 og 35).



Figur 6-80: Skafthulløkse fra steinalderen (C21914) funnet i nærheten av en nå bortryddet steinrøys sør på gården. Den 19,9 cm lange øksa ble funnet i 1894 og innlevert til Oldsakssamlingen i 1916. Foto hentet fra Svendsen, 1939:73.

Rett ved Tandeskogvegen, rundt 75 meter fra låven på Fuglseng, finner vi en stor gravhaug (Askeladden-ID 68924). Det er en rundt 8 meter høy rundhaug med en diameter på 25 meter. Under undersøkelser i 1879 var haugen 10 meter høy (Svendsen, 1902), men toppen er i nyere tid planert ut og brukes som flaggstangfundament. Haugen kan ha vært en naturlig haug som er utvidet til et gravminne i jernalderen.



Figur 6-81: Gravhaugen på Fuglseng har vært 10 meter høy. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Søndre Fuglseng ble gitt til Ringsaker kommune som en testamentarisk gave i 1889, og kalles etter det Fuglseng legatgård. Gården ble blant annet gitt på betingelse av at kommunestyret hvert år holdes på giverens dødsdag 7/3. Kommunestyret har også ansvar for at gravstedet til giveren holdes ved like og har en verdig standard (Hovde, 2015:145).



Figur 6-82: Fuglseng med oppdyrkede åkre i 1961. Flyfoto av Widerøes Flyveselskap. Anno Domkirkeodden.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 112 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Hovedbygning (SEFRAK 0412-007-019) på Søndre Fuglseng har årstallene 1792 og 1820 skrevet inn i tømmeret i 3. etasje. Selve byggestilen tyder på at bygningen, et våningshus med midtgang, er fra siste halvdel av 1700-tallet (Svendsen, 1939:65). Slike midtgangsbygninger er typiske i Ringsaker. Stabburet (SEFRAK 0412-007-020) ble satt opp i 1811, mens en eldre løe (SEFRAK 0412-007-027) litt nord for tunet trolig er fra 1700-tallet. Tunet er et godt eksempel på en storgård med et åpent firkanttun.

På Nordre Fuglseng finnes tre SEFRAK-registrerte bygninger. Både føderådsbygningen (SEFRAK 0412-012-001), hovedbygningen (SEFRAK 0412-012-002) og stabburet (SEFRAK 0412-012-003) kan ha høy alder. Et av distriktets største fjøs sto tidligere på gården. Det var vel 1100 kvadratmeter stort, men brant ned i 1980.

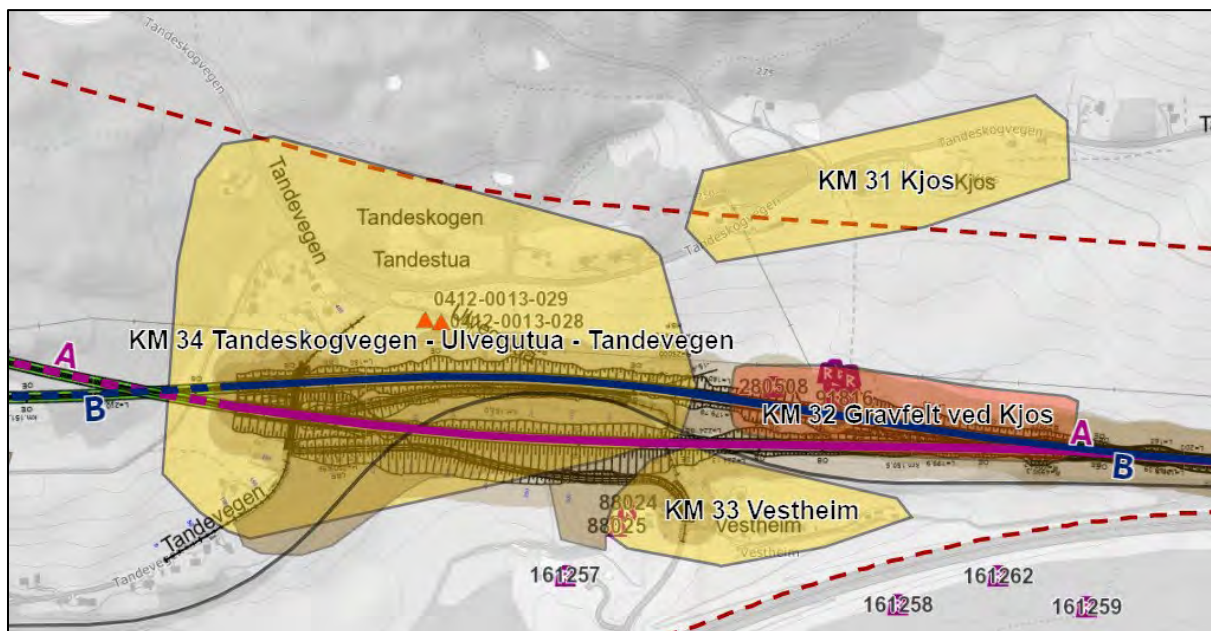
Fuglseng har en lang historie, med funn helt tilbake til steinalderen. Gravhaugen på Søndre Fuglseng er blant de største i distriktet. Storgården har flere kulturhistorisk interessante bygninger og et helhetlig kulturmiljø. I sum er kulturmiljøet vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi, i nedre del av skalaen.

Tabell 6-32: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 30 Fuglseng.

Verdivurdering: Delområde KM 30 Fuglseng						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet har stor tidsdybde, opplevelsesverdi og kunnskapsverdi. Det har stor regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Sporet legges i eksisterende spor og blir synlig fra kulturmiljøet, uten å tilføre store endringer som har innvirkning på kulturmiljøet. Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Sporet legges i eksisterende spor og blir synlig fra kulturmiljøet, uten å tilføre store endringer som har innvirkning på kulturmiljøet. Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.10 KM 31 Kjos

Gårdsmiljø og bebyggelse langs veg



Figur 6-83. Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 31 Kjos.

En «tarvelig flintdolke» (C25104) som ble funnet under vegarbeid, ikke langt fra en bratt fjellvegg på Kjos, gbnr. 251/1, viser at det har vært mennesker her alt fra steinalderen. Den grovt tillagede og delvis ødelagte flintdolken ble funnet i 1902, og var 17 cm lang og opp mot 4,1 cm bred.

Kjos er et gammelt gårdsnavn, og betyr smal vik eller en liten dal. Det er naturlig å tenke seg at det tidlig har vært bosetning på Kjos. Et spor etter slik bosetning er en vevskje av jern fra vikingtiden (C26202), funnet i åkeren i 1920. Et annet sikkert tegn på fast bosetning er et forhistorisk gravfelt og en mulig hulveg (Askeladden-ID 91816 og 280508), et stykke øst for tunet på bnr. 1 (gravfeltet og hulvegen blir verdivurdert i *KM 32 Gravfeltet ved Kjos*).

De fleste bygningene innenfor kulturmiljøet ligger langs Tandeskogvegen og er stort sett av nyere dato. Lite av de tradisjonelle gårdsstrukturene finnes igjen her. Det er ingen bygninger registrert i SEFRAK-registeret på Kjos. Og heller ingen andre kjente kulturminner av stor verdi.

Kulturmiljøet er vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.



Figur 6-84: Bebyggelsen på Kjos ligger stort sett langs Tandeskogvegen. Flyfoto 2021. Kilde: Askeladden.ra.no.

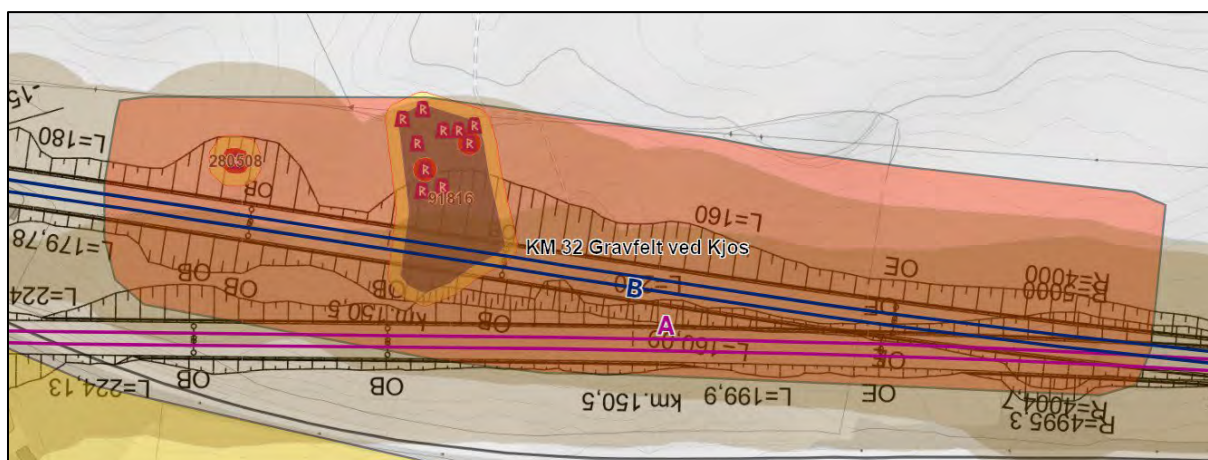
Tabell 6-33: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 31 Kjos.

Verdivurdering: Delområde KM 31 Kjos							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Det definerte kulturmiljøet er lokalt vanlig uten store, kjente kulturmiljøverdier. Den gamle bebyggelsen og gårdsstrukturene er borte.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Jernbanen kommer nærmere kulturmiljøet og reduserer jordbrukslandskapet nedenfor. Det svekker sammenhengen, og legges bare fysisk inn i en mindre viktig del av kulturmiljøet. Alternativet gir likevel bare ubetydelig endring på kulturmiljøet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Jernbanen kommer nærmere kulturmiljøet og reduserer jordbrukslandskapet nedenfor. Det svekker sammenhengen, og legges bare fysisk inn i en mindre viktig del av kulturmiljøet. Alternativet gir likevel bare ubetydelig endring på kulturmiljøet.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 115 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

6.3.11 KM 32 Gravfeltet ved Kjos

Gravfelt og hulveg



Figur 6-85: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 32 Gravfeltet ved Kjos.

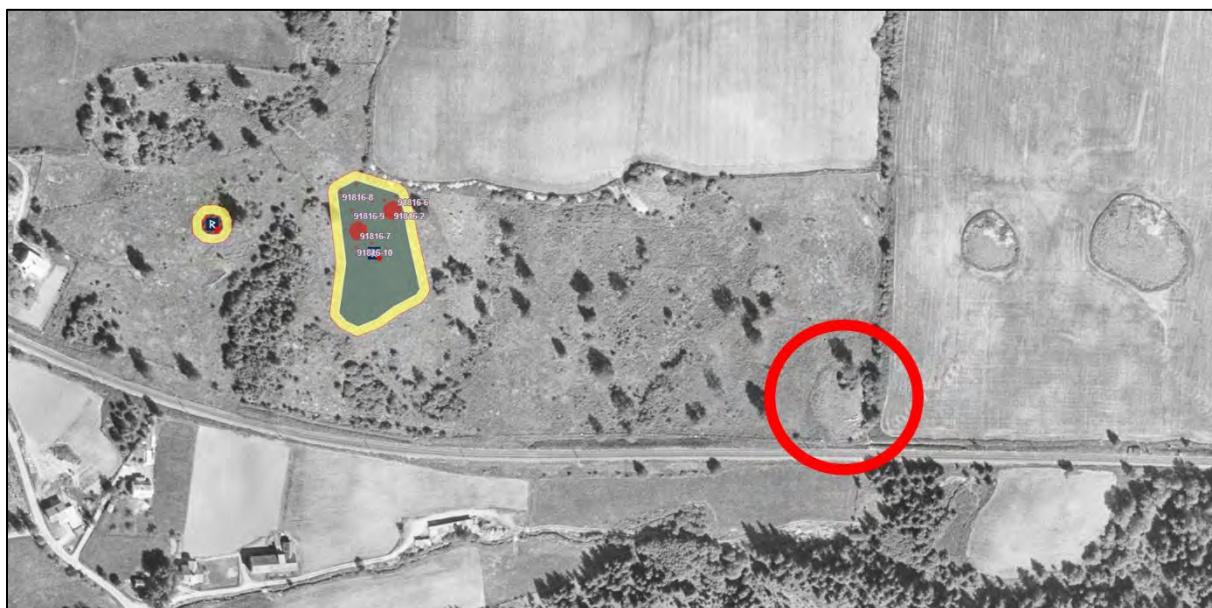
På en liten forhøyning i det fallende terrenget, omtrent 200 meter sør for KM 31 Kjos, finner vi minst 11 mindre steinrøyser (Askeladden-ID 91816 og 280508). Tre av dem er sikre gravrøyser fra jernalderen, mens de 8 andre kan være rydningsrøyser og/eller graver. Høyden ligger med god utsikt mot dalen nedenfor, en typisk plassering for denne type kulturminner. En hulveg (Askeladden-ID 91816-2) er registrert gjennom kulturmiljøet.

Kulturmiljøet er ikke fullstendig registrert av kulturmiljømyndighetene, og antall automatisk fredete enkeltobjekt kan være større enn det som i dag er lagt inn i Askeladden. De registrerte kulturminnene ligger i den vestre halvdel av kulturmiljøet.

En steinsamling på ca. 38 meter i diameter helt øst i det definerte kulturmiljøet er muligens stein fra tidligere åkerrydding. Den ligger i dag som en øy i dyrket mark, og bør undersøkes i neste planfase.



Figur 6-86: Gravrøysene er små og er vanskelige å skille fra rydningsrøyser. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.



Figur 6-87: Flyfoto fra 1968 som viser det registrerte gravfeltet (med gul markering rundt). Den store steinansamlingen i øst (med rød ring rundt) eksisterer fremdeles. Den er ikke undersøkt, men kan se ut til å være rydningsstein fra åkerarbeid (Skare, e-post). Ansamlingen bør undersøkes for å avkrefte en forhistorisk opprinnelse. Kilde: Askeladden.ra.no.

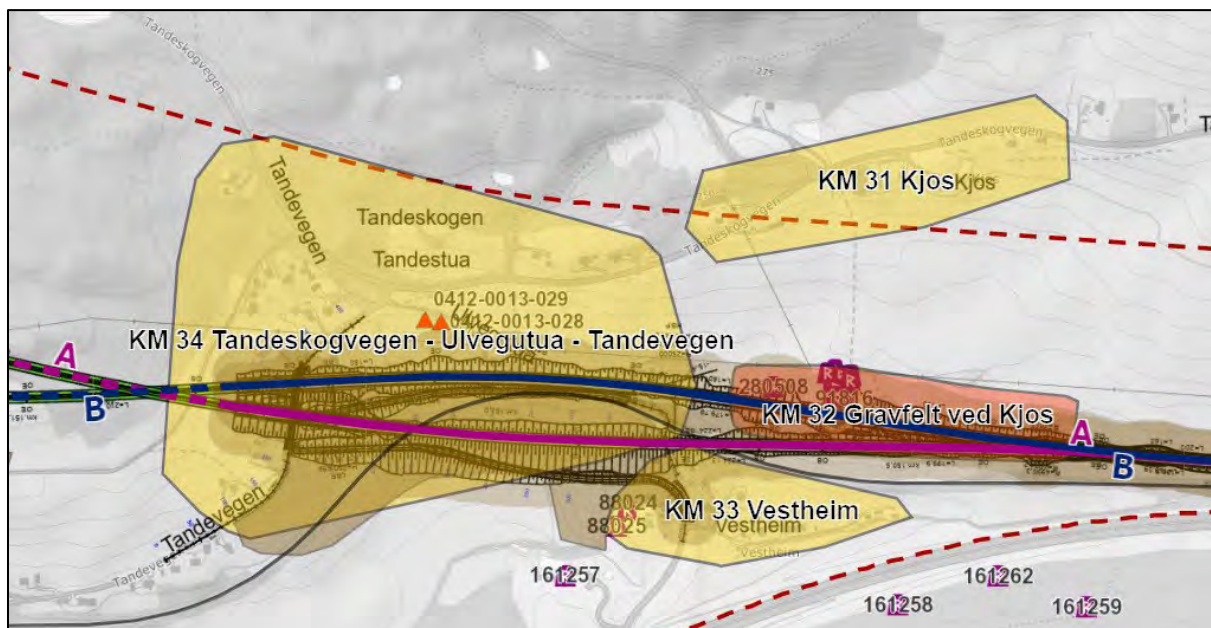
Gravfeltet forteller om fast bosetning og er nært knyttet til den forhistoriske gården som har vært i området. Slike kulturminner er viktige for helheten i det kulturhistoriske landskapet. Kulturmiljøet er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi, i nedre del av skalaen.

Tabell 6-34: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 32 Gravfeltet ved Kjos.

Verdivurdering: Delområde KM 32 Gravfeltet ved Kjos						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet har opplevelsesverdi, kunnskapsverdi og regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A						▲
Begrunnelse: Ødelegger store deler av kulturmiljøet og reduserer dets funksjon.						
A-B						▲
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B						▲
Begrunnelse: Alternativet ødelegger størstedelen av kulturmiljøet.						
B-A						▲
Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A						▲
Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)						
A-B						▲
Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)						
B						▲
Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)						
B-A						▲
Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)						

6.3.12 KM 33 Vestheim

Gårdsmiljø og kullgroper



Figur 6-88: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 33 Vestheim.

Vestheim er skilt ut fra Kjos. Kulturmiljøet består av flere bruk, men har ingen SEFRAK-registrerte bygninger. Byggeskikken er stort sett fra 1900-tallet, med blant annet våningshus med valmet tak. Helt vest i kulturmiljøet – på Tande sin eiendom – finnes to kullgroper (Askeladden-ID 88024 og 88025) som trolig er fra yngre jernalder eller middelalderen.

Kulturmiljøet er lokalt vanlig og vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.



Figur 6-89: Byggeskikk på Vestheim. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

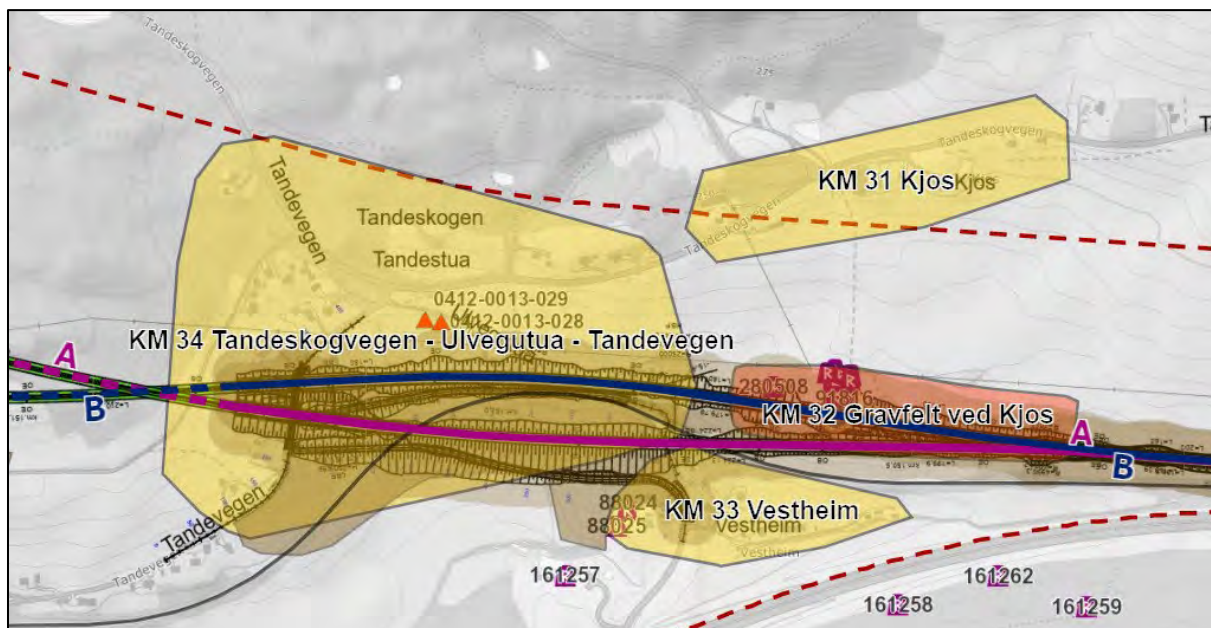
BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 118 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tabell 6-35: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 33 Vestheim.

Verdivurdering: Delområde KM 33 Vestheim										
Uten betydning		Noe verdi		Middels verdi		Stor verdi		Svært stor verdi		
▲										
Begrunnelse: Bortsett fra to kullgroper har kulturmiljøet få kulturhistoriske spor av verdi. Det er lokalt vanlig.										
Tiltakets påvirkning										
Alternativ	Forbedret		Ubetydelig endring		Noe forringet		Forringet		Sterkt forringet	
A	▲									
	Begrunnelse: Alternativet går delvis inn i kulturmiljøet og svekker den historiske lesbarheten. Anleggsbeltet vil ødelegge mye av området. Kjørevegen, Ulvegutua, blir endret. Deponiet tar litt av kulturmarka og legger seg nært inntil kullgroperne.									
A-B	▲									
	Begrunnelse: Som alternativ A.									
B	▲									
	Begrunnelse: Selve sporalternativet og sidevegen gir ubetydelig påvirkning på kulturmiljøet. Men deponiet tar litt av kulturmarka og legger seg nært inntil kullgroperne.									
B-A	▲									
	Begrunnelse: Som alternativ B.									
Tiltakets konsekvens										
Alternativ	+++/ ++++		+ / ++		0		-		-- ---	
A	▲									
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)									
A-B	▲									
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)									
B	▲									
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)									
B-A	▲									
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)									

6.3.13 KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevengen

Vegkryss med bebyggelse



Figur 6-90: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua - Tandevengen.



Figur 6-91: KM 34 sett fra drone. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-92: Bolighus, Tannengen. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Kulturmiljøet består av et vegkryss mellom Tandevegen, Ulvegutua og Tandeskogvegen og bebyggelsen rundt dette. Det er etablert flere boliger langs vegene, men ingen av dem har særlig høy alder. I SEFRAK-registeret finnes bare to bygninger, begge på bruket Tannengen langs Ulvegutua, og begge med ukjent alder. Den ene er et bolighus (SEFRAK 0412-013-028), det andre en låve/fjøs (SEFRAK 0412-013-028). Av den opprinnelige låven/fjøset er det bare et mindre tilbygg igjen.

I vegkanten langs Tandeskogvegen skal det finnes en rodestein fra 1923, men det er usikkert om den ligger innenfor det definerte kulturmiljøet. Rodesteinen har bokstavene LTK på seg. Det er første bokstaven i de tre gårdene som hadde rodeansvar her, Lille Ringsaker, Tande og Kjos (Ringsaker kommune, 2017:23).

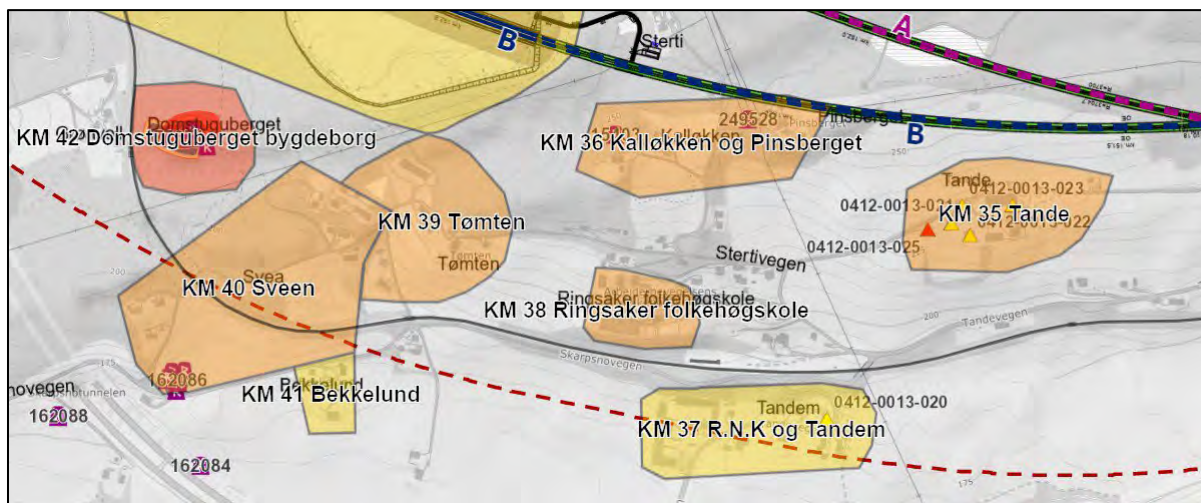
Kulturmiljøet er vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi, i nedre del av skalaen.

Tabell 6-36: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen.

Verdivurdering: Delområde KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Kulturmiljøet er vanlig forekommende uten kjente kulturmiljøverdier av høy verdi.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
Begrunnelse: Alternativet bryter opp kulturmiljøet og svekker den kulturhistoriske sammenhengen mellom kulturelementene i sør. Massedeponiet fyller opp og endrer innmarken i sør. Tandevegen kuttes (men reetableres). Men hovedområdet i kulturmiljøet bevares.							
A-B	▲						
Begrunnelse: Som alternativ A.							
B	▲						
Begrunnelse: Alternativet endrer store deler av kulturmiljøet i sør og svekker den kulturhistoriske sammenhengen mellom kulturelementene. Massedeponiet fyller opp og endrer deler av innmarken i sør. Tandevegen og Ulvegutua kuttes. Men hovedområdet i miljøet bevares.							
B-A	▲						
Begrunnelse: Som alternativ B.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)							
A-B	▲						
Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)							
B	▲						
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)							
B-A	▲						
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)							

6.3.14 KM 35 Tande

Gårdsmiljø



Figur 6-93: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 35 Tande.

På Tande er det funnet flere løsfunn i jorden; to steinøkser fra steinalderen (C2918 og C23685), en spydspiss av jern (C20841), trolig fra jernalderen, og en messingskje (C4334) fra middelalderen. Det er også kjent flere kullgroper, kokegroper og andre spor fra forhistorien rundt på gårdens utmark. Dette viser at gården har en lang historie.

Innenfor det definerte kulturmiljøet ligger tunet på hovedbruket på Tande. Det er et åpent firkanttun, som er en vanlig tunstype på Hedemarken. Tunstrukturen med et inntun og et uttun er fremdeles lett lesbar på gården.



Figur 6-94: Firkanttunet Tande med reser etter den gamle hagen. Flyfoto 2021. Kilde: Askeladden.ra.no.

Hovedbygningen (SEFRAK 0412-013-021) på Tande skal være reist i starten av 1800-tallet, kanskje noe før. Årstallet 1883 er skrevet inn i det som trolig er en nyere pipe. Føderådsbygningen (SEFRAK 0412-013-022) ble reist i 1890, drengestua (SEFRAK 0412-013-023) er fra 1899 (med klokketårn fra 1901 og klokke fra 1817). Den store låven (SEFRAK 0412-013-024) på gården har en gammel stall, men skal være modernisert i nyere tid. Dateringen av det eldre stabburet (SEFRAK 0412-013-025) på Tande er usikker.



Figur 6-95: Stabburet på Tande. Foto: Jan Adriansen, RambøllSweco.

Tande gård hadde en av områdets første planlagte hager, fra omkring 1840-1850, og flere av hagemurene på sørsiden av gårdsvegen står den dag i dag.

Det er enkelt å lese kulturhistorien ut fra Tande gård. Firkanttunet, rester av hageanlegget og markene rundt er typiske for området. Som helhet

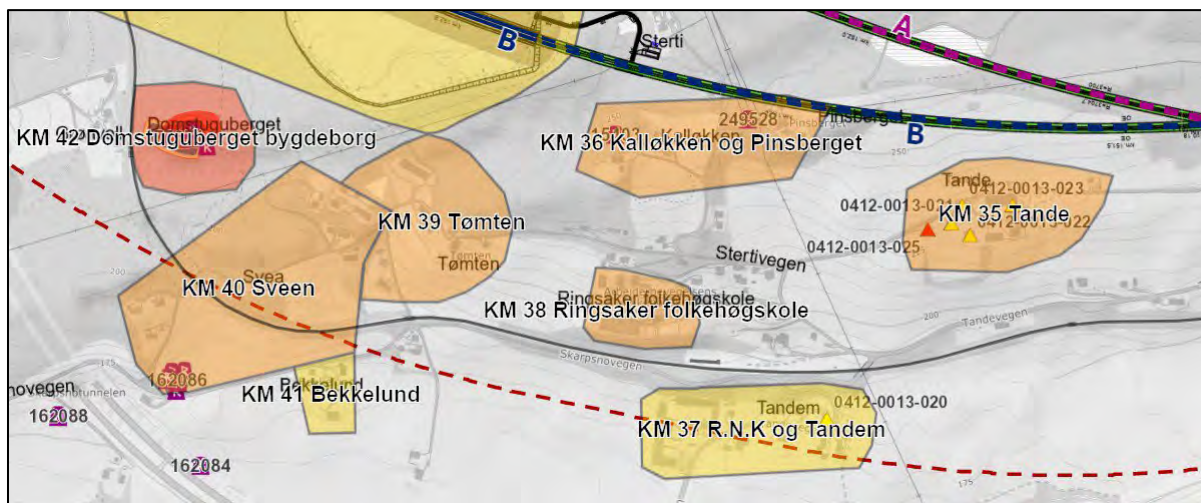
er kulturmiljøet vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi, i øvre del av skalaen.

Tabell 6-37: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 35 Tande.

Verdivurdering: Delområde KM 35 Tande						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Godt lesbart, helhetlig gårdsmiljø med regional betydning. Bygningsmiljøet har arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Banen flyttes fra i influensområdet til kulturmiljøet, men dette gir i praksis ingen påvirkning på kulturmiljøverdiene.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.15 KM 36 Kalløkken og Pinsberget

Kraftstasjon og gårdmiljø



Figur 6-96: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 36 Kalløkken og Pinsberget.



Figur 6-97: Ringsaker sekundærstasjon.
Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

På høyden, like vest for tunet på Kalløkken, er det registrert en fangstgrop (Askeladden-ID 15403) med markert grop og kraftig voll rundt hele. Mest trolig er dette et kulturminne fra jern- eller middelalderen. Gropa har en indre diameter på 4 meter og en ytre diameter 7 meter. Den er nå rundt 1 meter dyp, men har sannsynligvis vært dypere. Ellers er det ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra det definerte kulturmiljøet.

Fra nyere tid skiller Ringsaker sekundærstasjon (Askeladden-ID 249528) seg ut. Den står ved Pinsberget og var en av fem sekundærstasjoner som ble bygd til den første hovedlinjen som skulle fordele strøm til innbyggerne i Ringsaker og Nes mellom 1915-1917. I 1962 ble sekundærstasjonen utvidet med en ny, kraftig trafo.

Stasjonen ved Pinsberget har arkitektoniske kvaliteter og fremstår som en statusbygning som symboliserer at den nye strømteknologien kom. Trafoen overfører elektrisk energi fra et

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 124 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

spenningsnivå til et annet og ble satt opp akkurat her fordi beliggenheten var sentral i forhold til hovedstasjonen (Ringsaker kommune, 2017:52). Sekundærstasjonen er kommunalt listeført som et verneverdig kulturminne.

Boligbebyggelsen innenfor kulturmiljøet er stort sett fra etter siste halvdel av 1900-tallet. Unntaket er våningshuset og løa på Kalløkken, som kom til litt tidligere.

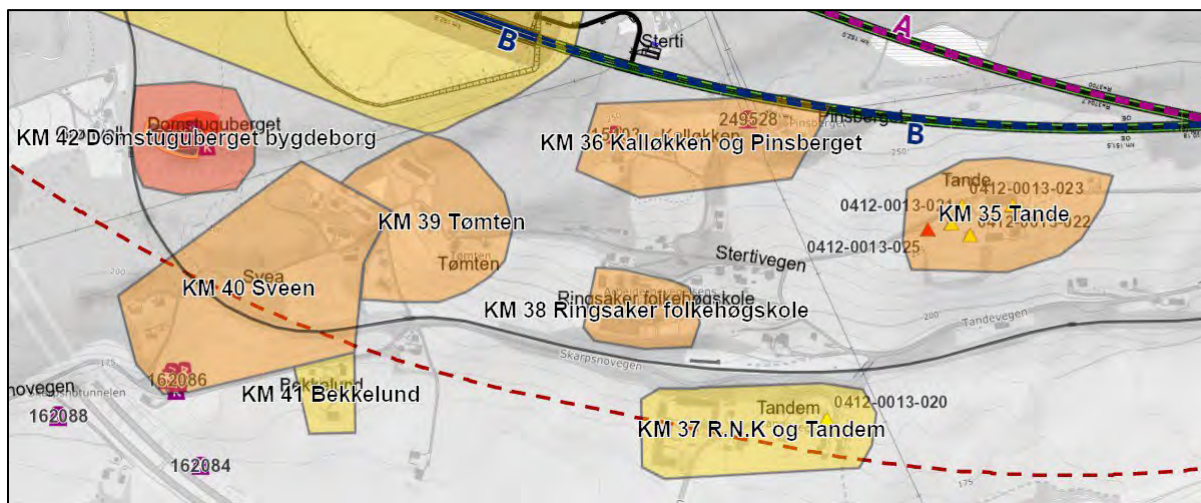
En fangstgrop i dette området er ikke så veldig vanlig. Men det er stort sett sekundærstasjonen som trekker opp verdien til kulturmiljøet. I sum vurderes kulturmiljøet å ha middels kulturhistorisk verdi, i øvre del av skalaen.

Tabell 6-38: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 36 Kalløkken og Pinsberget.

Verdivurdering: Delområde KM 36 Kalløkken og Pinsberget							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Sekundærstasjonen har stor lokalhistorisk verdi, resten av kulturmiljøet mindre verdi. Kulturmiljøet har regional betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
Begrunnelse: Banen flyttes fra i influensområdet til kulturmiljøet, men dette gir i praksis ingen påvirkning på kulturmiljøverdiene.							
A-B	▲						
Begrunnelse: Som alternativ A.							
B	▲						
Begrunnelse: Som alternativ A.							
B-A	▲						
Begrunnelse: Som alternativ A.							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)							
A-B	▲						
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)							
B	▲						
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)							
B-A	▲						
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)							

6.3.16 KM 37 R.N.K og Tandem

Industribygg og gårdsmiljø



Figur 6-98: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 37 R.N.K og Tandem.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra det definerte kulturmiljøet. Men i forbindelse med de arkeologiske undersøkelsene til ny E6 et par hundre meter lengre sør, ble det funnet flere bosetningsspor fra jern- og middelalderen, så vi vet at området har vært brukt i lang tid.

Anlegget til Ringsaker og Nes Kraftanlæg (R.N.K) er det mest markante innenfor kulturmiljøet. I 1918-1919, etter tegninger av arkitekt Arne Jensen, bygde R.N.K. både lager, verksted og kontorbygg her. I 1947 ble verkstedet og lageret betydelig utvidet, med blant annet en etasje ekstra, og i 1961 satt man opp et nytt lager- garasjebygg her. Noen år senere, i 1967, ble de to trebygningene på stedet, verkstedet og administrasjonsbygningen, knyttet sammen ved hjelp av et nybygg i mur og betong. Et nytt lagerbygg ble reist i 1980 – og modernisert og utvidet i de kommende årene.



Figur 6-99: Ringsaker og Nes Kraftanlæg (R.N.K). Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 126 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

I 1981 overtok Ringsaker kommune eierskapet i Ringsaker og Nes Kraftanlæg, og i 1987 gikk selskapet inn i det nye Hamar-regionen Energiverk (HrE). Senere til Eidsiva Energi. Den delen av anlegget som ligger innenfor kulturmiljøet ble i 2016 solgt til private, og leid videre ut som kontorlokaler, garasje og lager.

Ringsaker og Nes Kraftanlegg ligger langs Tandevengen, fylkesveg 1788, som snor seg gjennom kulturmiljøet. I tillegg finnes det flere boliger og andre bygninger langs vegen. Blant disse er bare ett SEFRAK-registrert. Det er en forretningsbygning på Tandem (SEFRAK 0412-012-020). Alderen går ikke frem av registreringene, men øverste etasje brant i 1966.

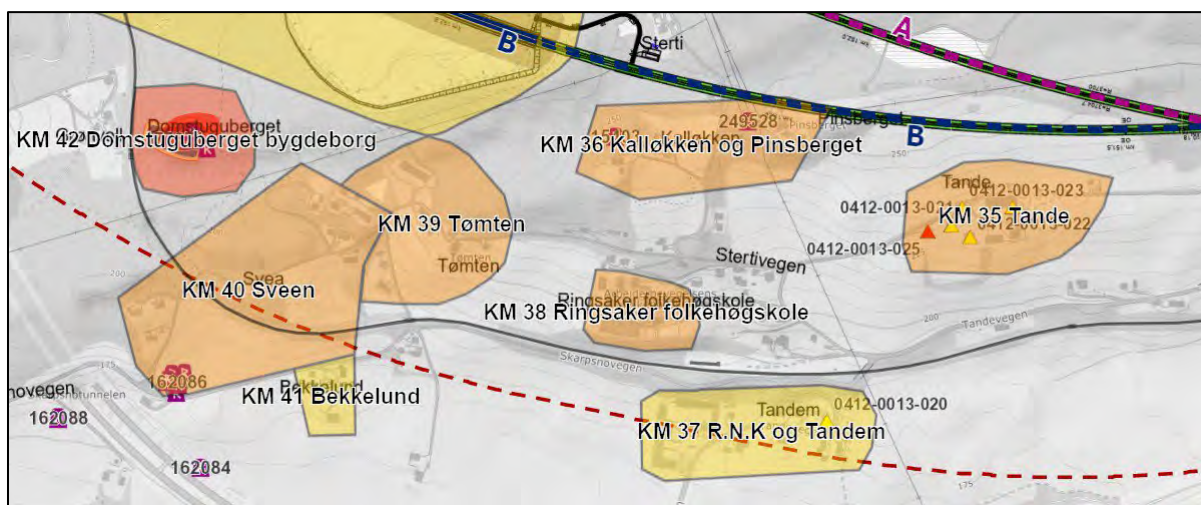
Kulturmiljøet inneholder ikke store kulturhistoriske verdier og er vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-39: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 37 R.N.K og Tandem.

Verdivurdering: Delområde KM 37 R.N.K og Tandem							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Industrihistorie, men relativt få kulturhistorisk verdifulle spor kjennes herfra. Kulturmiljøet er lokalt vanlig, med industribygninger av begrenset kulturhistorisk betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Banen legges ned i influensområdet til kulturmiljøet, men dette gir i praksis ingen påvirkning på kulturmiljøverdiene.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.17 KM 38 Ringsaker folkehøgskole

Folkehøgskole



Figur 6-100: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 38 Ringsaker folkehøgskole.

Ringsaker folkehøgskole ble grunnlagt i 1939 av fagforeningsledere og politikere i Hedmark. I 1966 overtok Landsorganisasjonen i Norge (LO) driften og eierskapet til skolen, og i 1980 skiftet skolen navn til Arbeiderbevegelsens folkehøgskole Ringsaker.



Figur 6-101: Ringsaker folkehøgskole i 1970. Foto: Magne Lilleøen. Anno Domkirkeodden.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 128 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

Tomten som skolen står på, ble gitt fra gården Tande og den første skolebygningen åpnet i 1915. Da som Ringsaker amtsskole (senere fylkesskole). Etter en brann bygde man en ny skolebygning i 1929, som Ringsaker folkehøgskole overtok da den åpnet i 1939. Skolen har senere utvidet med nyere bygninger og oppgradert gamle bygninger og uteareal. I starten huset skolen 37 elever, i dag har den plass til vel 80 elever.



Figur 6-102: Ringsaker folkehøgskole. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

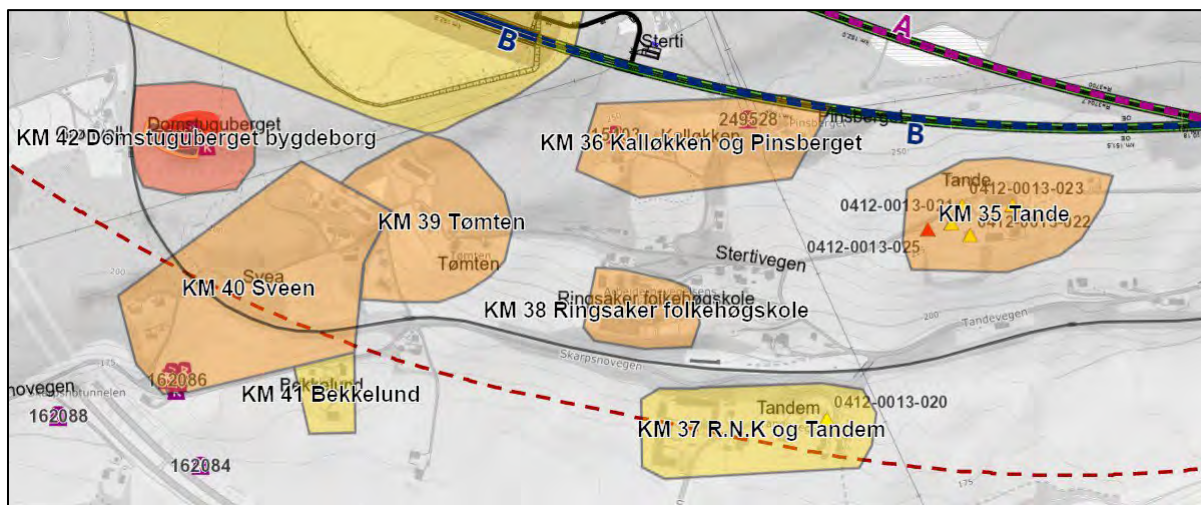
Ringsaker folkehøgskole har hatt betydning for mange, både tilknyttet skolen og i lokalsamfunnet ellers. Bygningsmassen inneholder typiske hus knyttet opp mot skoledriften og boligareal for lærere og elever. Kulturmiljøet vurderes å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-40: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 38 Ringsaker folkehøgskole.

Verdivurdering: Delområde KM 38 Ringsaker folkehøgskole						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Viktig regional skolehistorie med en bygningsmasse som viser den historiske utviklingen av driften. Kulturmiljøet har regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Skolen ligger i nærheten av eksisterende jernbane, men ligger på en flate ovenfor og vil neppe merke mye endring etter at sporet legges ned. Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.3.18 KM 39 Tømten

Gårdsmiljø



Figur 6-103: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 39 Tømten.

Et fragment av en skafthulløks (C26188) viser at det har vært folk her helt tilbake til steinalderen. Som flere av de andre gårdene i liene ovenfor Mjøsa er Tømten solrik og grøderik, og ofte en av de tidligste som blir dyrket om våren. Slik har det også vært i forhistorisk tid. Men når det ble fast bosetting ved Tømten er ikke kjent. Tømten er nevnt i skriftlige kilder første gang i 1669. Gårdsnavnet kommer av det gammelnorske tuft, altså en hustomt. Kan hende dette viser tilbake til tidlig bosetting.



Figur 6-104: Tømten i 1956. Flyfoto av Widerøes Flyveselskap. Anno Domkirkeodden.

Store deler av eiendommen til Tømten er i dag del av Tømten fjelltak (se KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak), men det definerte kulturmiljøet KM 39 Tømten tar for seg selve gårdstunet på bnr. 1. Gården ligger tett inntil en fjellfot i nordøst og en moreneslette på nedsiden i vest og sør. I dag er kulturlandskapet nedenfor gården oppdyrket jordbruksareal. Rundt 1960 dyrket man frukt og annet her, i dag er det kornproduksjon på åkrene.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 130 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

I SEFRAK-registeret er det ikke registrert noen eldre bygninger. Men gårdens to hovedbygninger, samt løe og fjøs, har trolig en høy alder og er godt bevart. Fotografiet fra 1857-1860 som ligger under vurderingen av *KM 41 Bekkelund* viser alle disse bygningene på Tømten. Fjøsset har en steinbygd underetasje og en laftet overbygning. Bygdevegen slynger seg gjennom gårdstunet, ikke utenom, som mange andre steder i Ringsaker.

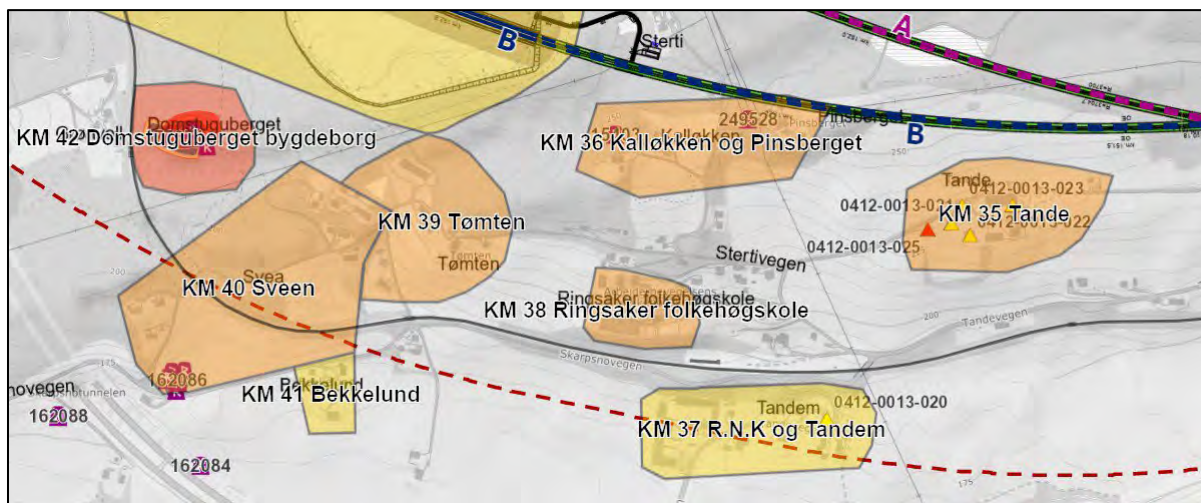
Gårdstunet har bygninger av kulturhistorisk verdi. Tunets plassering i landskapet og vegen som passerer dette, forteller om hvordan terrenget ble utnyttet for å få best mulig ut av de tilhørende jordbruksarealene. Kulturmiljøet er vurdert å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-41: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 39 Tømten.

Verdivurdering: Delområde KM 39 Tømten						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Et relativt autentisk kulturmiljø, der særlig bygningsmassen gir stedet verdi. Kulturmiljøet har lokal betydning og bygninger med arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					Begrunnelse: Banen legges ned i influensområdet til kulturmiljøet. Men selv om trafikken forsvinner, gir dette i praksis liten påvirkning på kulturmiljøverdiene.
A-B	▲					Begrunnelse: Som alternativ A.
B	▲					Begrunnelse: Som alternativ A.
B-A	▲					Begrunnelse: Som alternativ A.
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)
A-B	▲					Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)
B	▲					Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)
B-A	▲					Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)

6.3.19 KM 40 Sveen

Gårdsmiljø



Figur 6-105: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 40 Sveen.

Det er bare kjent ett spor av aktivitet fra forhistorien innenfor kulturmiljøet; I forbindelse med ny E6 ble det i 2016, helt sørvest i det definerte kulturmiljøet, utgravd og frigitt 7 kokegroper (Askeladden-ID 162086). C14-dateringer herfra viser at de stammer fra eldre jernalder. Nærmere bestemt fra romertid (år 0 – 400 e.kr.). Kokegroper kan ha hatt flere bruksområder, men ble nok stort sett brukt til å koke mat i, og regnes som en indikasjon på bosetning. Så det er rimelig å anta at det har bodd folk i nærheten i hvert fall fra eldre jernalder.

Gårdsnavnet Sveen, eller Svea, stammer trolig fra 16-1700-tallet og forteller om nrydning ved å svi av skogen. Kulturmiljøet består av en mindre gård, noe nyere bebyggelse, og dyrkede åkre.

Boligene øst og vest i kulturmiljøet ble stort sett bygget i 1950-1960-årene (men to bygninger på gbnr. 247/16 kan inneholde eldre kjerner). Gårdsbruket midt i kulturmiljøet, gbnr. 249/12, er eldre. Her finnes både et gammelt fjøs (brukes nå som vedskjul) og den laftede «gammelstua». Gamlestua er et laftet loft bygd i 1716, som i sin tid ble flyttet til Sveen fra Gudbrandsdalen. Ingen bygninger innenfor kulturmiljøet er blitt registrert i SEFRAK-registeret over eldre bygninger.

Bygdevegen som går fra Sveen til Tømten ble en gang bygd mellom 1956-1968. Før den tid gikk det bare veg frem til bnr. 12 vestfra.

Kulturmiljøet er vanlig forekommende, med et par bygninger av høy alder og arkitekturhistorisk betydning. I sum vurderes kulturmiljøet å ha middels kulturhistorisk verdi.



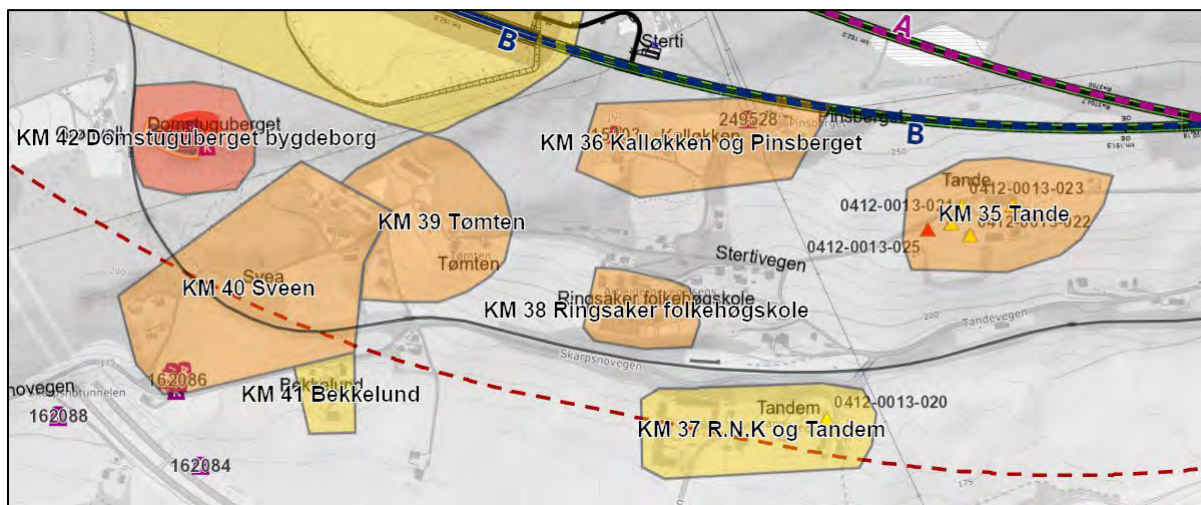
Figur 6-106: Våningshus og gamlestua fra 1716 på Sveen, gbnr. 247/12. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-42: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 40 Sveen.

Verdivurdering: Delområde KM 40 Sveen						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Vanlig forekommende småbruk. Bnr. 12 har to bygninger av høy kulturhistorisk verdi.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Dagens jernbane, som går midt gjennom kulturmiljøet, blir tatt bort. Det reduserer først og fremst støy som påvirker kulturmiljøverdiene og tar bort en barriere. Noe som er positivt. Men påvirkningen er likevel totalt sett ubetydelig.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲					
Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.20 KM 41 Bekkelund

Gårdsmiljø



Figur 6-107: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 41 Bekkelund.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra det definerte kulturmiljøet.

Ingen av bygningene på gården er registrert i SEFRAK-registeret over eldre bygninger. Men etter Norske Gardsbruk skal våningshuset på Bekkelund være bygd omkring 1850. Fotografiet under viser at også det laftete stabburet kan være fra samme periode. Låven på gården ble reist i 1940 og ligger på sørsiden av tunet (Kløvstad og Vasaasen, 1969:27). Fjøset ble trolig revet rundt 2001-2004 og erstattet med dagens garasje i 2016.



Figur 6-108: Et svært tidlig foto fra 1857-1860 viser Bekkelund med Tømten (se KM 39 Tømten) bak. På fotografiet ser vi både stabburet og våningshuset på Bekkelund. Foto: Sommerfelt. Anno Domkirkeodden.



Figur 6-109: Stabburet på Bekkelund er ikke SEFRAK-registrert, men trolig fra rundt 1850. Foto: Google maps.

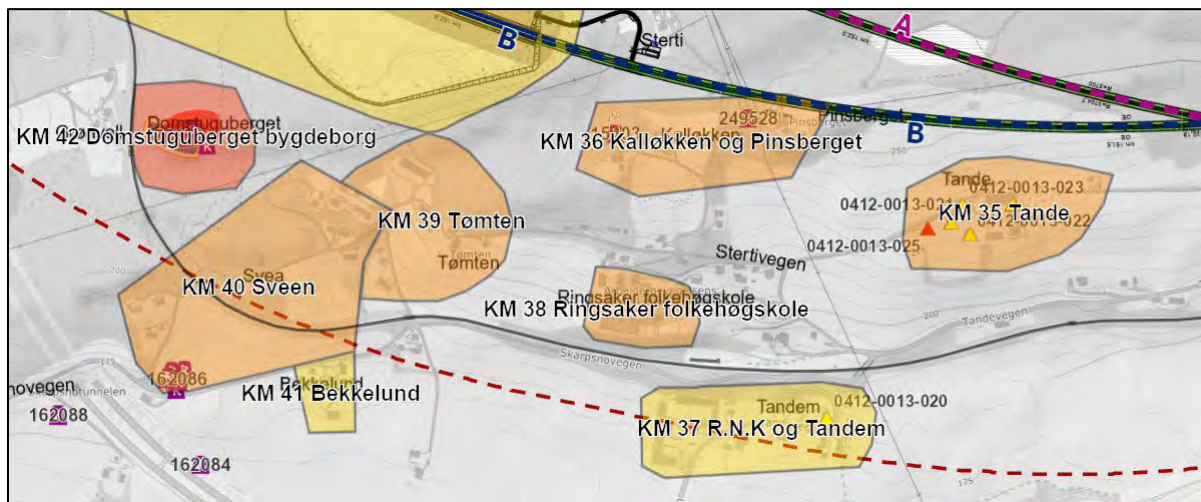
Kulturmiljøet er et tradisjonelt firkanttun, og helheten ganske vanlig forekommende. Det vurderes å ha noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-43: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 41 Bekkelund.

Verdivurdering: Delområde KM 41 Bekkelund						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Lokalt vanlig forekommende småbruk. Tunformasjonen og de eldre bygningene legger verdien i øvre del av skalaen.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Små endringer, men opplevelsen av kulturmiljøet bedres noe ved at eksisterende jernbane tas bort.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.3.21 KM 42 Domstuguberget bygdeborg

Bygdeborg



Figur 6-110: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 42 Domstuguberget bygdeborg.

De fleste bygdeborger antas å ha vært i bruk mot slutten av eldre jernalder, rundt 300-500 etter Kristus. Men noen kan ha vært i bruk alt fra yngre bronsealder, andre helt frem til middelalderen (Mitlid, 2004). Den rådende tolkningen av funksjonen til bygdeborgene er at de har vært forsvarsverk i ufredstider.



Figur 6-111: Bygdeborgen på Domstuguberget består av en stor steinkjede på toppen av berget og er tilrettelagt med informasjonsskilt. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Bygdeborgen på Domstuguberget (Askeladden-ID 77671) er den minste av de kjente bygdeborgene i gamle Hedmark (Amundsen, 2011:140). Borgmuren har en lengde på rundt 100 meter. Det skal etter eldre opplysninger være skålgroper og spiralfigurer på sørsiden av borgkollen, men de er ikke funnet igjen senere.



Langs østsiden av Domstuguberget går en stubb av en markert, 2 meter bred og 0,5-2 meter dyp hulveg. Den er trolig også fra førhistorisk tid.

To dyregraver skal også ligge like inntil vejen (Ringsaker kommune, 1998:6).

Bygdeborgen på Domstuberget kan ha tilknytning til gården Stein og bygdeborgene der. De ligger mindre enn 1 kilometer lengre vest og det er ikke utenkelig at de har inngått i et felles forsvarsverk.

Kulturmiljøet er en viktig del av vår kulturarv. Selv om vi ikke er 100 % sikre på hvorfor bygdeborgene ble laget, må de ha hatt stor betydning i samfunnet som bygde dem. Kulturmiljøet er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi.

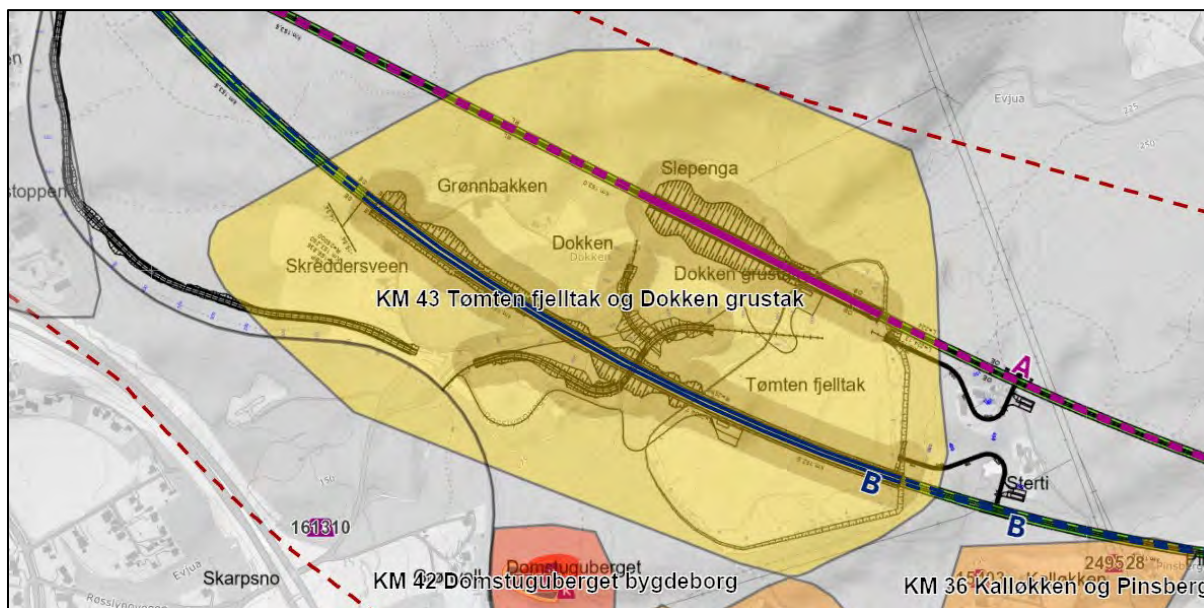
Figur 6-112: Hulvegen ved Domstuguberget.
Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-44: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 42 Domstuguberget bygdeborg.

Verdivurdering: Delområde KM 42 Domstuguberget bygdeborg							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Relativt sjeldent kulturmiljø med stor historisk kildeverdi, autenticitet og opplevelsesverdi. Kulturmiljøet har stor regional betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Dagens jernbane flyttes bort fra foten av Domstuberget. Men høydeforskjellen opp til bygdeborgen gjør at dette likevel får minimal påvirkning på kulturmiljøet. Den nye banen flyttes lengre bort og påvirker ikke kulturmiljøet.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Dagens jernbane flyttes bort fra foten av Domstuberget. Men høydeforskjellen opp til bygdeborgen gjør at dette likevel får minimal påvirkning på kulturmiljøet. Den nye banen flyttes lengre bort og påvirker ikke kulturmiljøet.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.22 KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak

Husmannsplasser og massetak



Figur 6-113: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak.

Småbrukene og husmannsplassene Grønnbakken, Dokken og Skreddersveen finnes innenfor det definerte kulturmiljøet. Ingen av dem har bygninger registrert i SEFRAK-registeret, og det er heller ikke kjent automatisk fredete kulturminner herfra. Før fantes også husmannsplassen Slepenga, kunstmaleren Even Framdal (1893-1983) sitt fødested, her inne. Den forsvant trolig en gang i rundt 1970-årene.



Figur 6-114: Flyfoto som viser endringene innenfor kulturmiljøet fra 1956 til 2021. Kilde: Askeladden.ra.no.

I 1984 startet bedriften Moelv Grus AS opp med drift i Dokken grustak, og utvidet området etter hvert med Tømten fjelltak kloss inn til. I 2020 ble det etablert en betongfabrikk inne på området.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 138 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

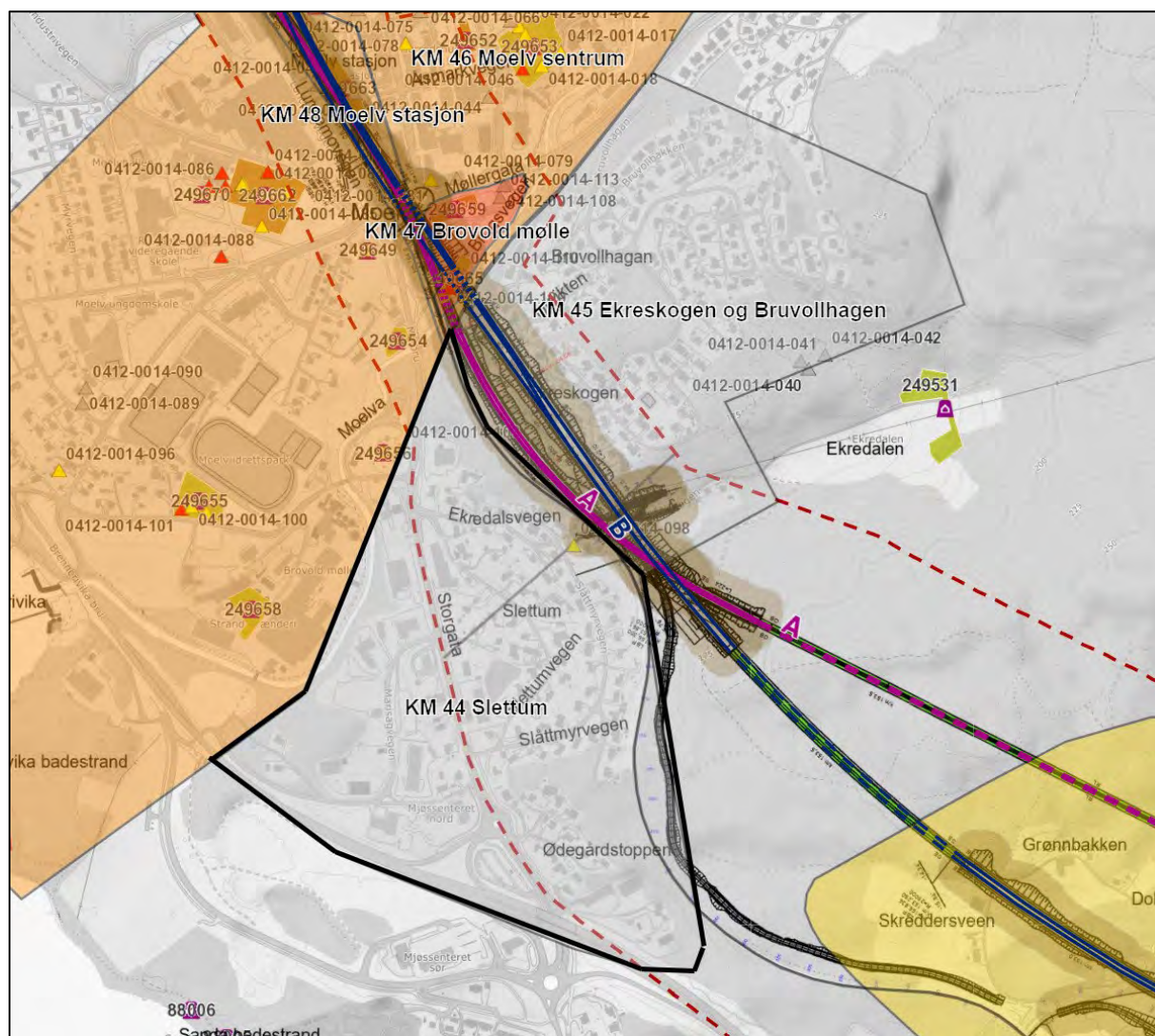
Kulturmiljøet har mistet mye av verdien sin ved at massetakene har endret kulturlandskapet. Husmannsplassene er modernisert. I sum er kulturmiljøet vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi. I nedre del av skalaen.

Tabell 6-45: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak.

Verdivurdering: Delområde KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Vanlig forekommende småbruk, massetaket har relativt liten kulturhistorisk verdi. Det historiske kulturlandskapet er borte i store deler av kulturmiljøet. Sammenhengene i kulturmiljøet er lite synlig og har få kvaliteter.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Jernbanesporet legges tvers gjennom kulturmiljøet, med to tunnelmunninger og en dagsone. Men det skjer i området for masseuttak og endrer få kulturhistoriske spor. For brukene i kulturmiljøet medfører tiltaket støy, men likevel langt mindre enn det allerede er av arbeidet i massetakene her inne.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Jernbanesporet legges tvers gjennom kulturmiljøet, med to tunnelmunninger og en dagsone. Det skjer i området for masseuttak, og bygninger og kulturlandskap på Grønnbakken (gbnr. 248/8) og gbnr. 247/5/1 står i fare for å gå tapt. For brukene i kulturmiljøet ellers medfører tiltaket støy, men likevel langt mindre enn det allerede er av arbeidet i massetakene her inne.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A-B.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.23 KM 44 Slettum

Nyere boligfelt



Figur 6-115: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 44 Slettum.

Nyere bolig- og industriområde med små kulturhistoriske verdier. Industri- og infrastrukturbygging stort sett fra 1980-årene og fremover, boligutbyggingen startet en god stund tidligere.

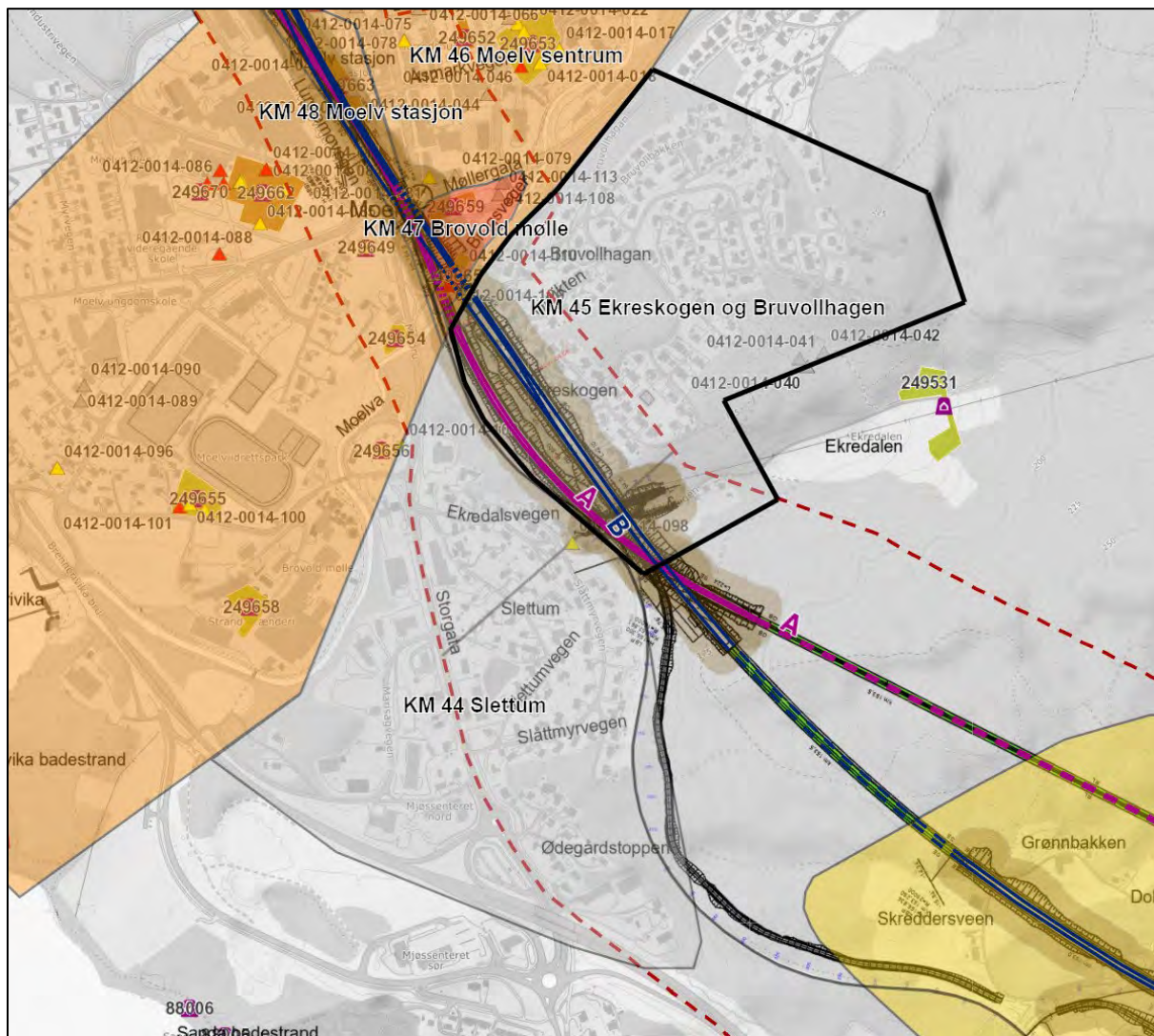
Kulturmiljøet har så lite kulturhistorisk verdi at det etter metodikken vurderes å være uten kulturhistorisk betydning.

Tabell 6-46: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 44 Slettum.

Verdivurdering: Delområde KM 44 Slettum							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Nybyggerfelt og trafikkmaskin med liten kulturhistorisk verdi og uten betydning for fagfeltet.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges i ytterkanten av kulturmiljøet og gir liten påvirkning på det.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges i ytterkanten av kulturmiljøet og gir liten påvirkning på det.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges i ytterkanten av kulturmiljøet og gir liten påvirkning på det.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet legges i ytterkanten av kulturmiljøet og gir liten påvirkning på det.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.3.24 KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen

Nyere boligfelt



Figur 6-116: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen.

Nyere boligområde med små kulturhistoriske verdier. Utbygd fra slutten av 1980-årene og fremover i tid.

Kulturmiljøet har så lite kulturhistorisk verdi at det etter metodikken vurderes å være uten kulturhistorisk betydning.

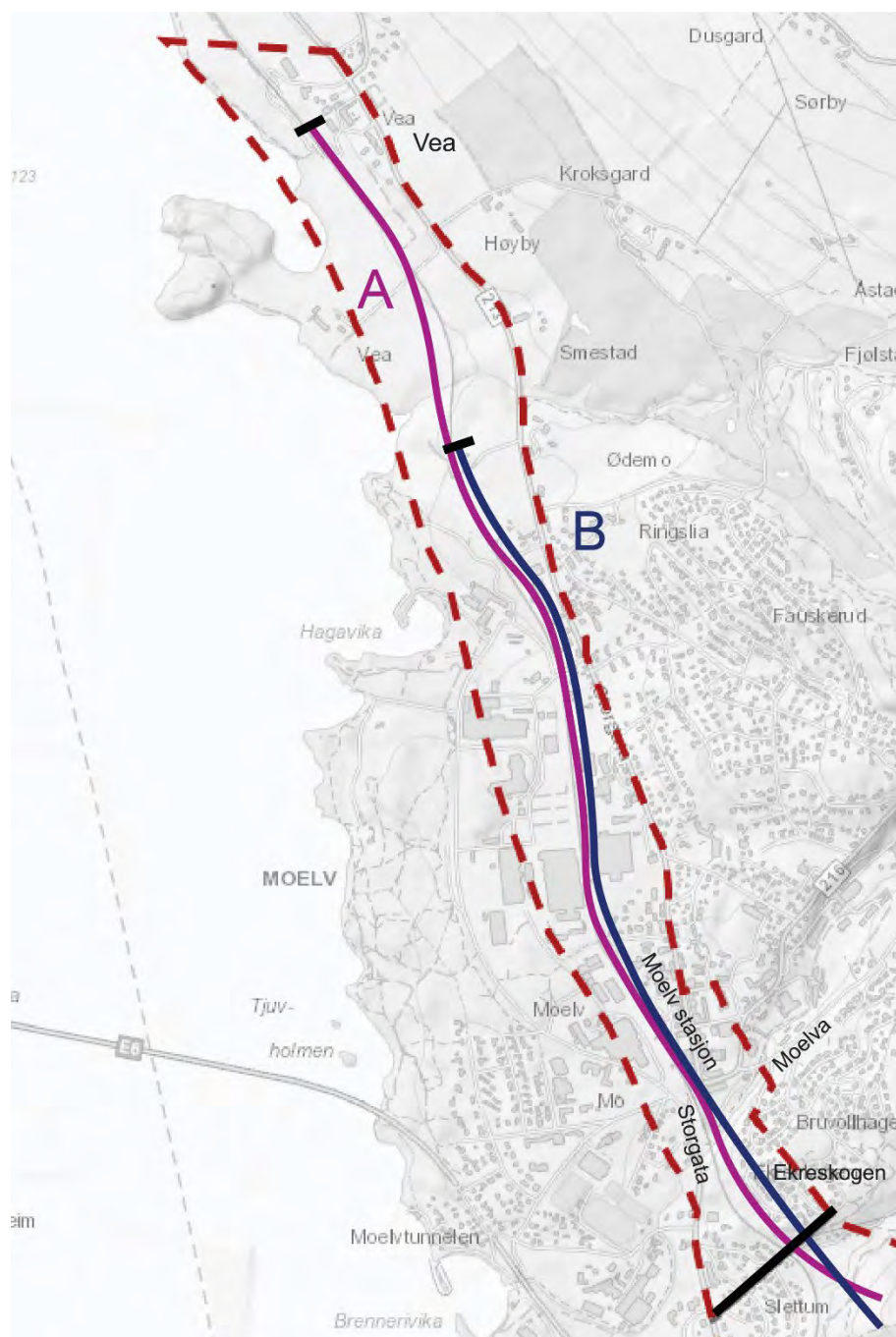
Tabell 6-47: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen.

Verdivurdering: Delområde KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Nybyggerfelt med liten kulturhistorisk verdi og uten betydning for fagfeltet.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legges i sørvestkanten av kulturmiljøet og fjerner flere av husene her. Det svekker den kulturhistoriske sammenhengen.					
A-B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legges sørvest i kulturmiljøet og fjerner flere av husene her. Det svekker den kulturhistoriske sammenhengen.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A-B.					
B-A	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
A-B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B-A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.4 Delstrekning 4 Moelv - Veaa

Innenfor Delstrekning 4 Moelv – Veaa er det definert og vurdert 10 kulturmiljø, KM 46 – KM 55, til denne konsekvensutredningen.

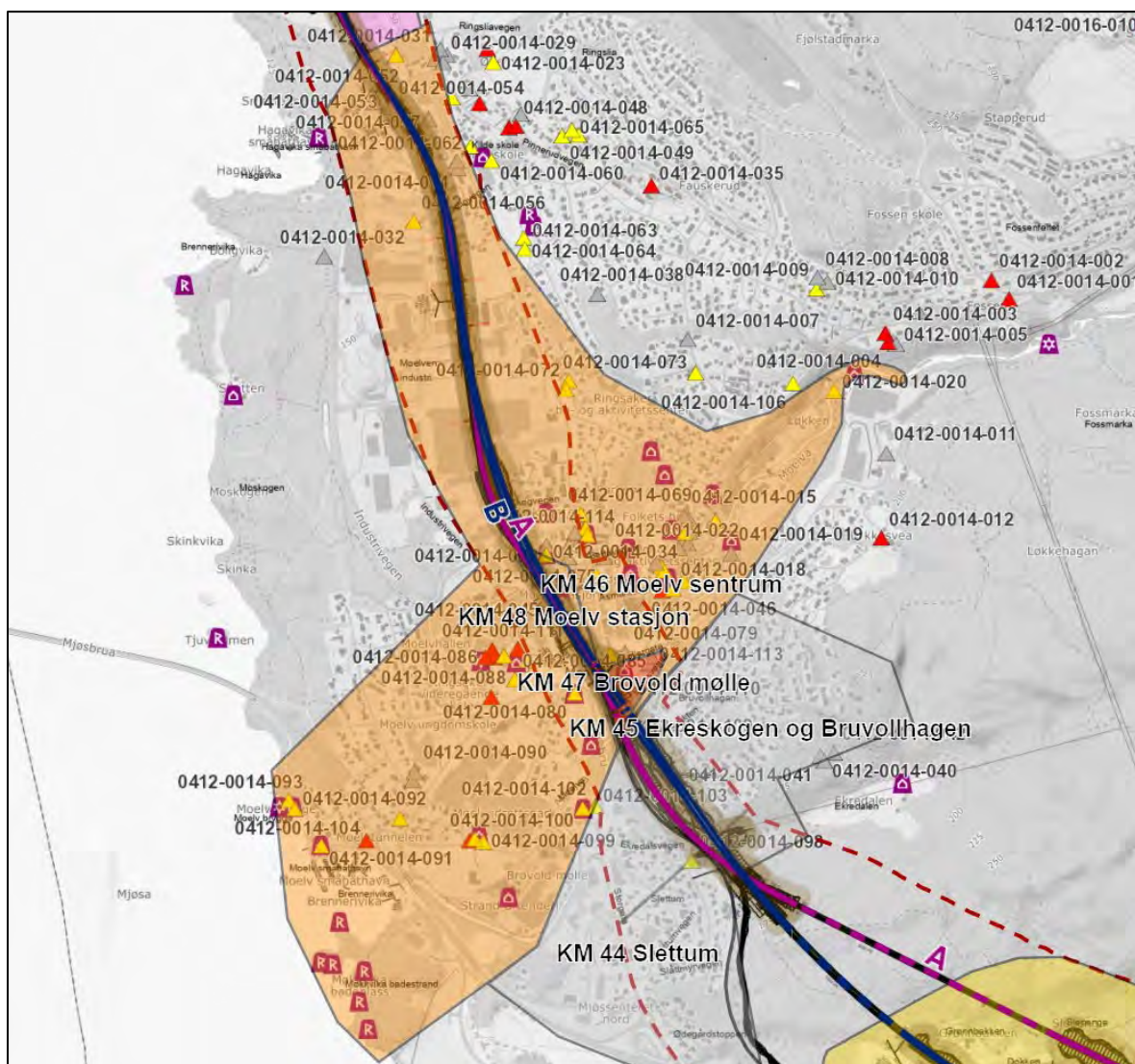
Kartet under viser delstrekningen. En samlet oversikt over kulturmiljøene innenfor delstrekningen finnes på kart i *Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A* og *Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B* bakerst i rapporten og i Figur 6-3.



Figur 6-117: Delstrekning 4. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje). I tillegg er strekningene markert med avslutningspunkt, ettersom disse er ulike.

6.4.1 KM 46 Moelv sentrum

Tettsted og stasjonsby med industrihistorie



Figur 6-118: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 46 Moelv sentrum.

Stedsnavnet Moelv går tilbake til 1921, og før den tid het tettstedet Moelven (et navn mange fremdeles bruker). Dette navnet kom med jernbanen i 1894 og erstattet Modalen, som stedet het fra gammelt av. Modalen ble også kalt Kverndalen eller Kveindal'n på Ringsakmål. Moelv har fått bystatus i 2010.

Tettstedet vokste frem ved Moelva, på storgården Mo (gnr. 378). Slike en-stavelses gårdsnavn er blant de eldste vi har i Norge, og funn av en steinøks (C29006) og et stort kleberkar (C30617) fra jernalder viser at det har vært mer eller mindre kontinuerlig aktivitet her helt siden steinalderen.

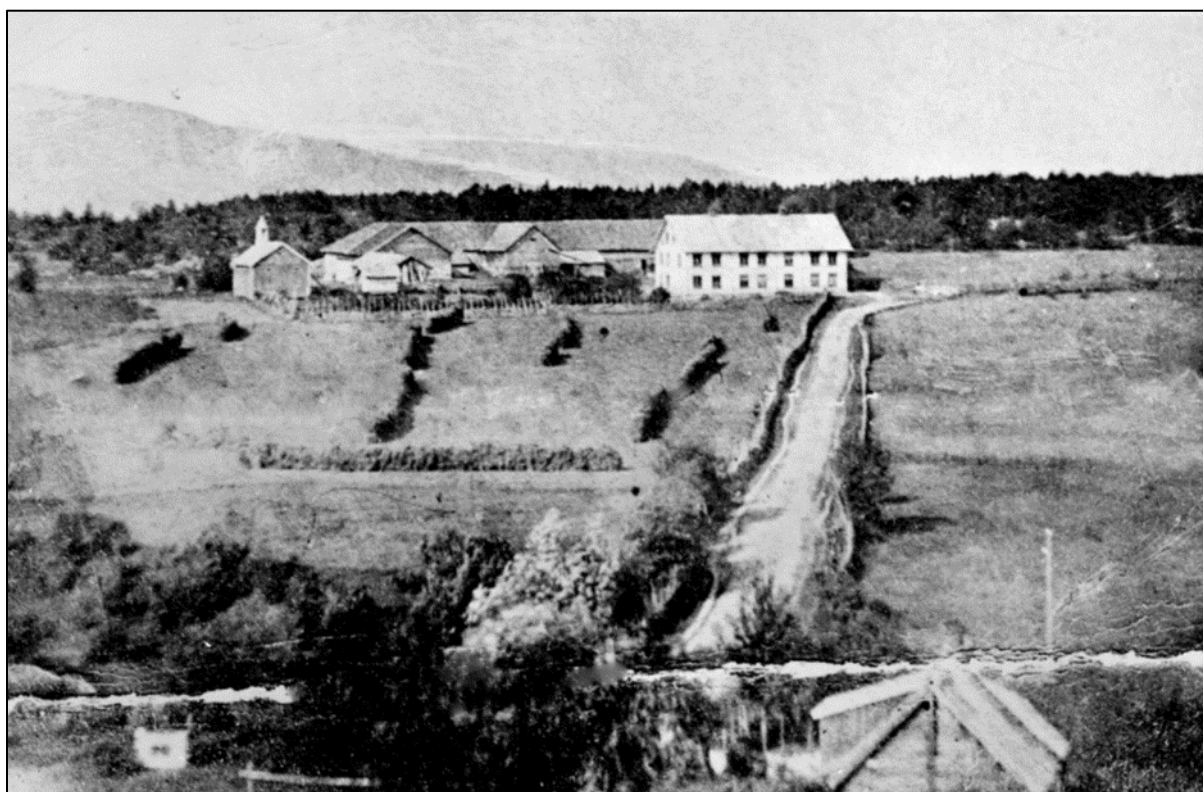
Mo lå under Hamar bispestol i middelalderen, og pilegrimsleden og Kongevegen til Trondheim gikk gjennom gården. Fra 1700-tallet til ca. 1880 var det både skysstasjon og gjestgiveri på Mo. Deler av hovedbygningen på gården kan dateres tilbake til 1700-tallet, men huset, slik det fremstår i dag, ble bygget rundt 1860 (SEFRAC-nr. 0412-0014-082). Den

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 145 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

bevarte delen av gårdstunet, som består av hovedhuset, en låve (SEFRAK-nr. 0412-0014-083), et vognskjul (SEFRAK-nr. 0412-0014-084) og et stabbur (SEFRAK-nr. 0412-0014-085), er vernet etter plan- og bygningsloven (Askeladden-ID 249662). Den verneverdige låven ble integrert i den nye Moelv Skole, som sto ferdig i 2017. I 1997 ble Mo gård valgt som Ringsaker kommunes tusenårssted.

Moelva, med sin jevne vannføring, har vært en forutsetning for utvikling av tidlig industri i Moelv. Først vokste kverner, møller, sagbruk og stamperier frem langs elven. Spor etter denne utviklingen finner vi blant annet på Bruvoll. Brovold mølle er et kommunalt listeført kulturminne (Askeladden-ID 249665) mens det karakteristiske garveribygget (Askeladden-ID 249659) er regulert til bevaring (de sistnevnte er verdi- og konsekvensvurdert se *KM 47 Brovold mølle*).

Strand Brænderi og Krogvis Hjul- og Trævarefabrikk var blant pionerbedrifter som etablerte seg i Modalen. Supplering av vannkraft med elektrisitet og bygging av jernbanen, som trakk til seg flere virksomheter, førte til videre utvikling og rask industrialisering av Moelv. Blant de største virksomhetene som etablerte seg på stedet rundt århundreskiftet var Moelven Brug A/S (stiftet som en videreføring av Krogvis Hjul- og Trævarefabrikk), O. Johansen Trevarefabrikk, Moelven Jernstøperi og Moelven Cellulosefabrikk.



Figur 6-119: Mo gård i 1870-årene. Kongsvegen gjennom Modalen gikk over tunet på gården. Kilde: Hovde, 2011:26, DigitaltMuseum.no.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 146 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Den eldste bevarte bebyggelsen i delområdet konsentrerer seg langs elven, og det første senteret i Modalen vokste frem på Mokvern, ved Kongsveien. Her ble det etablert et landhandleri i 1857 og i tillegg til mølle, sagbruk og damskipsekspedisjon var det i Mokvern et serveringssted med skjenkebevilling. Den eldste bygningen i Sveitserstil i Moelv står på Mokvern. Huset er fra 1857 og er kommunalt listeført (Askeladden-ID 249656).

Jernbanens ankomst i 1894 og den pågående industrialiseringen i begynnelsen av 1900-tallet førte til den første urbaniseringen av Moelv. Boliger og sentrumsfunksjoner ble lokalisert øst for jernbanen. Storgata ble gjennomgående hovedgate parallelt med jernbanen og Åsmarkvegen ble ført fram mot stasjonsbygningen. Jensstuvegen ble anlagt nord for sentrum som forbindelse mellom de to hovedvegene. I Jensstuvegen finner man fremdeles flere store villaer fra denne perioden. Her ligger også O. Johansen Trevarrefabrikk (Askeladden-ID 249657) og området langs Jensstuvegen er kommunalt listeført (Askeladden-ID 249664).

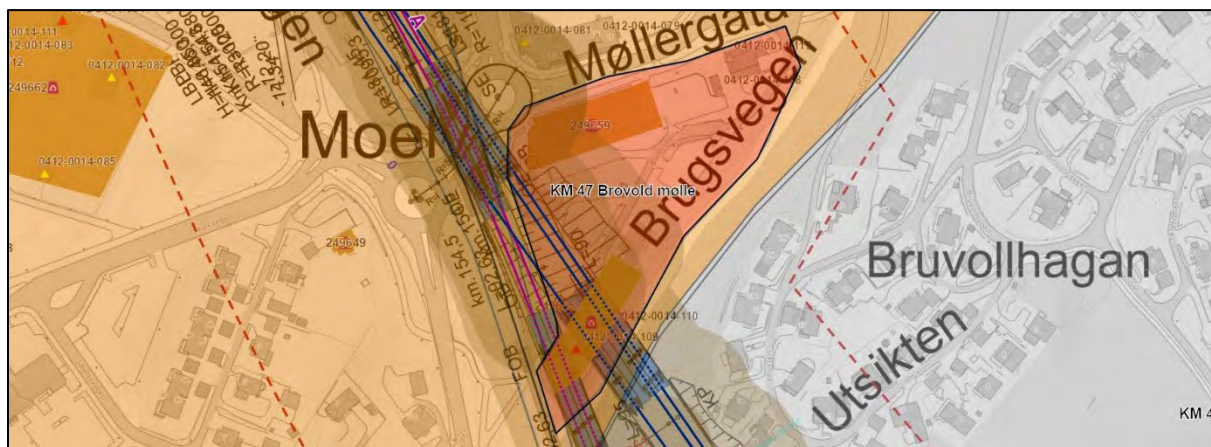
Kulturmiljøet er regionalt typisk for tettstedene som vokste fram langs Mjøsa med jernbanelinja som viktig katalysator. Stedet har opplevelsesverdi knyttet til identitet og kunnskapsverdi knyttet til historisk kildeverdi. Verdien vurderes å være middels, men i den øvre skalaen.

Tabell 6-48: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 46 Moelv sentrum.

Verdivurdering: Delområde KM 46 Moelv sentrum						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Tettsted med historisk verdi og bygninger med arkitekturhistorisk betydning (Brovold mølle er verdivurdert under <i>KM 47 Brovold mølle</i> og Moelv stasjon er verdivurdert under <i>KM 48 Moelv stasjon</i>). Flere enkeltelement har stor verdi, tettstedet har i sum middels verdi.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Tiltaket er tilnærmet likt dagens situasjon gjennom kulturmiljøet og får minimal påvirkning på kulturmiljøverdier. Det legges til grunn at anleggsbeltet gjennom sentrum tilpasser seg dagens forhold.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
A	▲					
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.4.2 KM 47 Brovold mølle

Industrihistorie



Figur 6-120: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 47 Brovold mølle.

Moelva, med sin jevne vannføring, har vært en forutsetning for utvikling av tidlig industri i Moelv. Først vokste kverner, møller, sagbruk og stamperier frem langs elven. Spor etter denne utviklingen finner vi blant annet på Bruvoll. Her vet vi at det var mølledrift minst fra 1666, men de første kvernene langs Moelva kom trolig i bruk allerede på 1200-tallet (Enemo, nettside). Driften på Brovold³ mølle ble nedlagt i begynnelsen av 1970-årene.

Innenfor det definerte kulturmiljøet fantes mange bygninger til Brovold mølle. Både mølle, silo, kontorbygninger, garveri, knekkebrødfabrikk og annet. I dag er mye av bygningsmassen borte, og det er særlig to bygninger som har historiske verdi; hovedbygningen til Brovold mølle (Askeladden-ID 249665) og Garveriet (Askeladden-ID 249665).

Det er noe usikkert hvor gammel den første delen av hovedbygningen (Askeladden-ID 249665) på Nedre Bruvoll er. Men bygningen hadde sin opprinnelse som garveri, og har blitt påbygd og modernisert opp gjennom årene. Blant annet ble det både påbygd og restaurert i 1877 (se foto). I dag er bygningen et kommunalt listeført kulturminne. Bygningen som står ved siden av hovedbygningen på Brovold Mølle ble reist rundt 2013.

På plassen der siloen og andre bygninger sto innenfor det definerte kulturmiljøet, ligger i dag lekeplassen Garveriparken. Der finnes blant annet barnas 1000-årsmonument, som ble avduket 7/6 2005, på 100-årsdagen for unionsoppløsningen.

³ Brovold mølle, ikke Bruvoll mølle, var det opprinnelige navnet på bedriften.



Figur 6-121: Hovedbygningen ved Brovold mølle (Askeladden-ID 249659) fotografert i 1870-årene. Ukjent fotograf, Kilde: Karlgård, 1961:46.



Figur 6-122: Hovedbygningen ved Brovold mølle (Askeladden-ID 249659) fotografert ca. 1900-1902. Tårnet i bakgrunnen er et vanntårn som sto ved KM 48 Moelv stasjon. Se også foto fra samme vinkel tatt i 1894 under KM 48 Moelv stasjon. Foto: Ole Hansen Løken, Anno Domkirkeodden.



Figur 6-123: Garveriet ved Brovold mølle (Askeladden-ID 249665). Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Det første garveriet i Bruvold ble påbegynt i 1840-årene. Etter hvert ble det behov for en mer moderne lærfabrikk, og Sundgaard lærfabrikk (Jolo lærfabrikk) sto ferdig i 1925. Bygningen, i dag kjent som Garveriet, var garveri og lærfabrikk frem til 1955. Deretter ble driften lagt om og bygningen huset Norsk Knekkebrødfabrikk frem til 1974. Da ble lokalene omdisponert til spekematproduksjon. I dag brukes bygningen av frivillige organisasjoner og er et formidlingscenter for krigshistorien i Ringsaker. Bygningen er regulert til bevaring (Askeladden-ID 249659).



Figur 6-124: Hovedbygningen ved Brovold mølle (Askeladden-ID 249659). Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 150 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

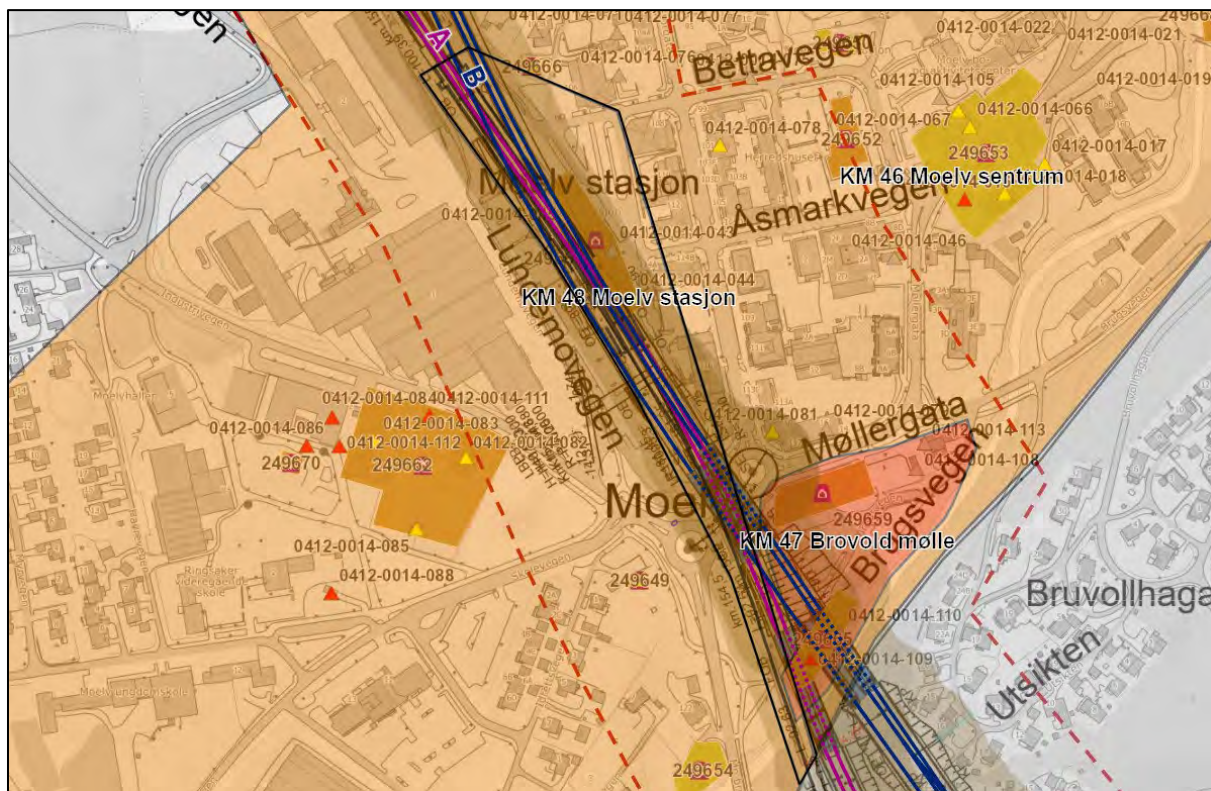
Stedet har opplevelsesverdi knyttet til identitet og kunnskapsverdi knyttet til historisk kildeverdi, industrihistorie og arkitektur. Til tross for at en del av bygningsmassen nå er borte, vurderes verdien å være stor.

Tabell 6-49: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 47 Brovold mølle.

Verdivurdering: Delområde KM 47 Brovold mølle						
Uten betydning		Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲						
Begrunnelse: Verdifull industrihistorie med industrihistorisk betydning både lokalt og regionalt. Må sees i sammenheng med <i>KM 46 Moelv</i> sentrum og <i>KM 48 Moelv stasjon</i> , som verdi- og konsekvensvurderes for seg selv. En del av det opprinnelige anlegget er borte, men både de fysiske sporene og historien til stedet gir til sammen en stor verdi.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Jernbanebrua går rett over den gamle hovedbygningen til Brovold mølle. Avstanden er for liten til at bygningen kan bli stående. Det fører til tap av et svært viktig enkeltelement og dermed ødeleggelse av mye av kulturmiljøet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Som alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
A	▲					
	Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)					
B	▲					
	Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)					

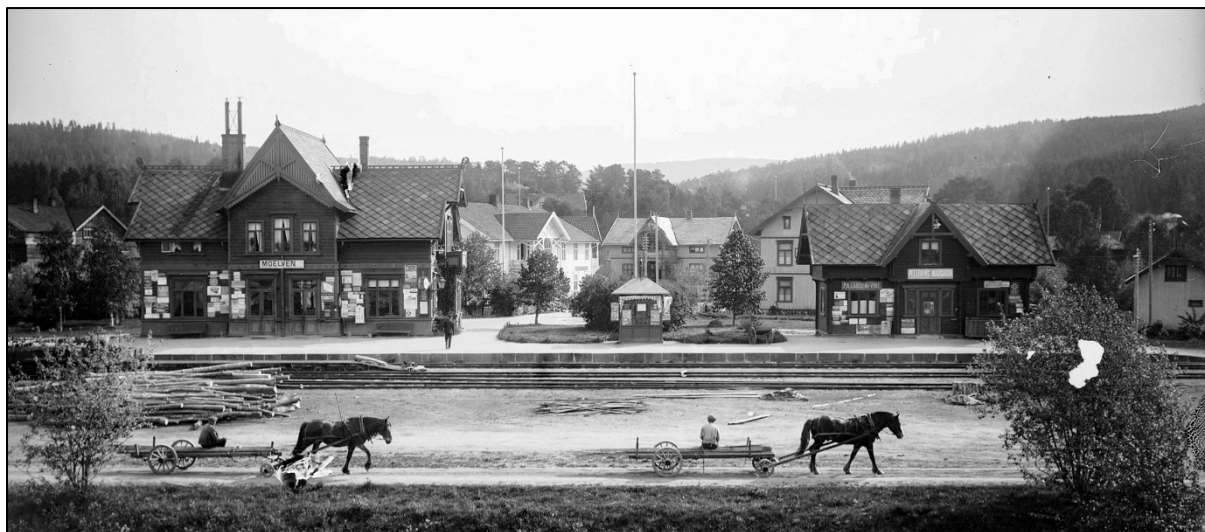
6.4.3 KM 48 Moelv stasjon

Jernbanestasjon



Figur 6-125: Oversiktskart med verddivurdering av KM 48 Moelv stasjon.

Den originale stasjonsbygningen på Moelv stasjon ble satt opp i 1894 og var tegnet av Paul (Franz Wilhelm Armin) Due. Den sto helt til den ble revet og erstattet av dagens stasjonsbygning i 1981, tegnet av arkitekt Arne Henriksen ved NSB Arkitektkontoret. I 1985 ble den nye stasjonsbygningen tildelt jernbanearkitekturprisen Brunell's Award (for outstanding visual design in public railway transport).



Figur 6-126: Moelven stasjon anno 1910. Den gamle stasjonsbygningen til venstre, pakkhuset til høyre. Foto: Narve Skarpmoen. Kilde: Nasjonalbiblioteket.



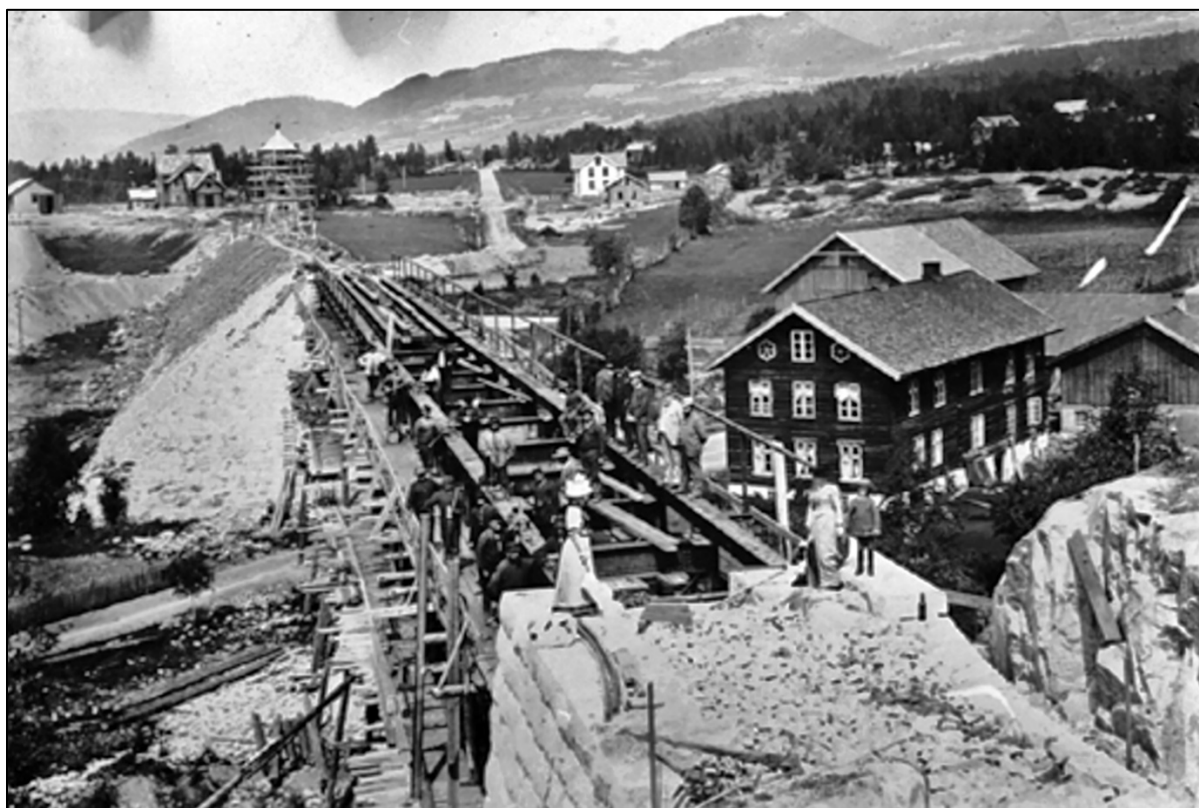
På stasjonsområdet står også det originale pakkhuset/ godshuset/ bryggerhuset/uthuset (SEFRAK 0412-014-044) fra 1894. Etter SEFRAK-skjemaet ble det opprinnelig brukt til både oppbevaring, brygging, vasking og baking i første etasje, og hadde et tørkeloft i andre etasje. Senere har bygningen hatt en omformer av kjørestrom til bruksstrøm, og brukes i dag som kunstgalleri.

Figur 6-127: Pakkhuset fra 1894 rommer i dag et kunstgalleri.
Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.



Figur 6-128: Dagens stasjonsbygning har fremdeles skråtak på midten, men likner ellers lite på den opprinnelige bygningen. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Inkludert i kulturmiljøet er også jernbanebrua som går over Moelva og fv. 213. Brua er 73 meter lang med steinmurte landkar og brukar. Den ble sprengt av norske soldater 19.4.1940 for å hindre okkupasjonsmakten å bruke den. Brua ble provisorisk reparert samme år, og i 1956 fikk den påsatt dagens overbygning (selv om årstallet 1958 står på stålet i overbygningen).



Figur 6-129: Moelven bru under bygging 18.6.1894. Se også foto under KM 47 Brovold mølle. Ukjent fotograf. Eier Norsk Jernbanemuseum.



Figur 6-130: Moelven bru midlertidig reparert i 1940 etter å ha blitt sprengt. Foto: Håkon Prestkværn. Anno Domkirkeodden.



Figur 6-131: Brukaret midt på Moelven bru. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrappport kulturarv	Side: 154 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	--	---

Både stasjonsbygningen og pakkhuset fikk i 1997 et administrativt vern gjennom NSB og Riksantikvarens Verneplan for jernbanebygninger (Hartmann og Mangset, 1997). Allerede i NSBs bygningsregistrering i 1981 ble de gitt høy verneverdi, med føringer som sa at «endringer skal ikke foretas før arkitektkontoret har godkjent planene. Dette gjelder også utskifting av dører, vinduer, kledning, taktekking osv.» (Dahl, 1981). De er i tillegg begge regulert med hensynssone «kulturvern, bygning som skal bevares» gjennom reguleringsplanen «Moelv sentrum I» (Ringsaker kommune, 1999).

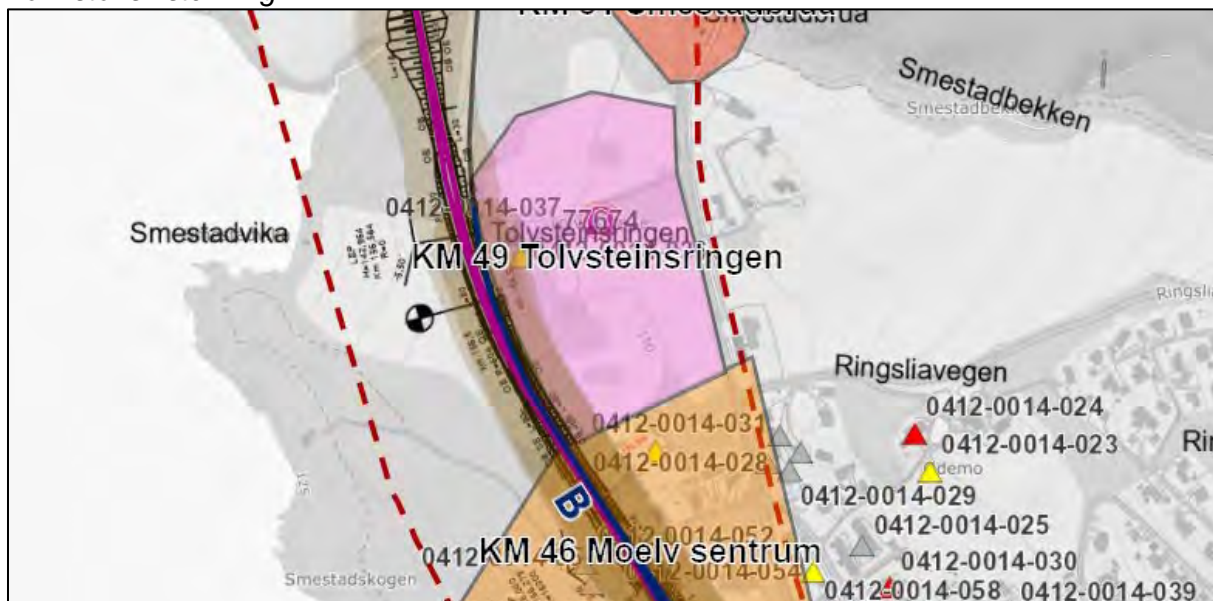
Reguleringsbestemmelsene sier blant annet at alle eventuelle tiltak på bygningene må godkjennes av kulturmiljømyndighetene før de iverksettes. Den kulturhistoriske verdien på kulturmiljøet ligger midt mellom middels og stor.

Tabell 6-50: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 48 Moelv stasjon.

Verdivurdering: Delområde KM 48 Moelv stasjon							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Moelv stasjon har historisk verdi, regional betydning og inneholder bygninger med stor arkitekturhistorisk betydning. Vern og utmerkelse av stasjonsbygningen og pakkhuset underbygger dette. De to bygningene utgjør hoveddelen av den kulturhistoriske verdien innenfor kulturmiljøet.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Hele stasjonsområdet blir endret. Men de to stasjonsbygningene med historisk verdi blir bevart. Jernbanebrua fra 1958 forsvinner.						
B	▲						
	Begrunnelse: Hele stasjonsområdet blir endret. Alternativet vil medføre fjerning/rivning av de to stasjonsbygningene med historisk verdi, samt jernbanebrua fra 1958. Beliggenheten til stasjonen er stort sett det eneste som blir bevart.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Alvorlig miljøskade for kulturmiljøet (---)						

6.4.4 KM 49 Tolvsteinsringen

Forhistorisk steinring



Figur 6-132: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 49 Tolvsteinsringen.

Tolvsteinsringen (Askeladden-ID 77674) består av 12 store steiner satt opp i en ring som måler 25 meter i diameter. Kulturminnet er høyst sannsynlig fra jernalderen. Under en arkeologisk undersøkelse i 1901 fant man både bein og kull inne i steinsirkelen (Svendsen, 1902), noe som indikerer at kulturminnet kan ha sammenheng med gravritualer.



Figur 6-133: Tolvsteinsringen. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 156 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tolvsteinsringen ligger på Smestadsletta, bare 60 meter vest for fv. 213. Kulturminnet er også kalt Tolvstenene, Tolvstena, steinringen, Domsringen, Thingstenene og annet. Da jernbanen skulle bygges på slutten av 1800-tallet tenkte man at disse steinene var praktiske å bruke som del av fyllmassen i jernbanesporet. Det ble satt i gang boring med minebor i flere av steinene for å spreng dem til mer håndterlige deler. Men heldigvis fikk en oppmerksom nabo meldt ifra og stoppet arbeidet (selv om en av steinene faktisk ble sprengt). 10 av steinene lå allerede nede – uvisst om de hadde falt i årenes løp eller om de faktisk aldri var reist opp. Uansett lå de ikke lenge etter at jernbanen hadde vært her. Da hovedvegen forbi Smedstadsletta ble etablert i 1895, påtok vegarbeidet seg å reise de 10 steinene som lå nede (Svendsen, 1902).

Mellom Tolvsteinsringen og kjørevegen ble det også oppdaget spor etter tre andre, mindre steinringer på Smestadsletta. Muligens forsvant noen av steinene inn i jernbanesporet forbi området. Da presten Reinert Sivertsen undersøkte steinringen i 1902 ble han fortalt at det tidligere hadde vært flere enn de fire daværende steinringene i området (Fjelstad, 2012).

Det er også mulig det har vært flere automatisk fredete kulturminner på Smestadsletta. Blant annet antyder Reinert Svendsen dette i sin artikkel om Tolvsteinsringen i 1902. Der skriver han at «der lader sig paavise i den søndenfor liggende Birkeskog paa Vestsiden av Hovedvegen flere regelmæssige Stenlægninger» (Svendsen, 1902:12).

Like øst for det definerte kulturmiljøet, på andre siden av Storgata, lå husmannsplassen Heggebakken. Her sier gamle sagn at det skal ha bodd underjordiske (Hovde, 1998). Kan dette være sagn med opprinnelse i ting som har skjedd ved Tolvsteinsringen?

Kulturmiljøet har svært stor kulturhistorisk verdi. Tolvsteinsringen i seg selv er et svært viktig kulturminne, men verdien økes enda mer ved at det har vært en del av en større helhet. Indikasjoner på at dette kan ha strekt seg sørover, gjør at det definerte kulturmiljøet er såpass stort. Arkeologiske undersøkelser må til for å kunne avgrense det mer presist.

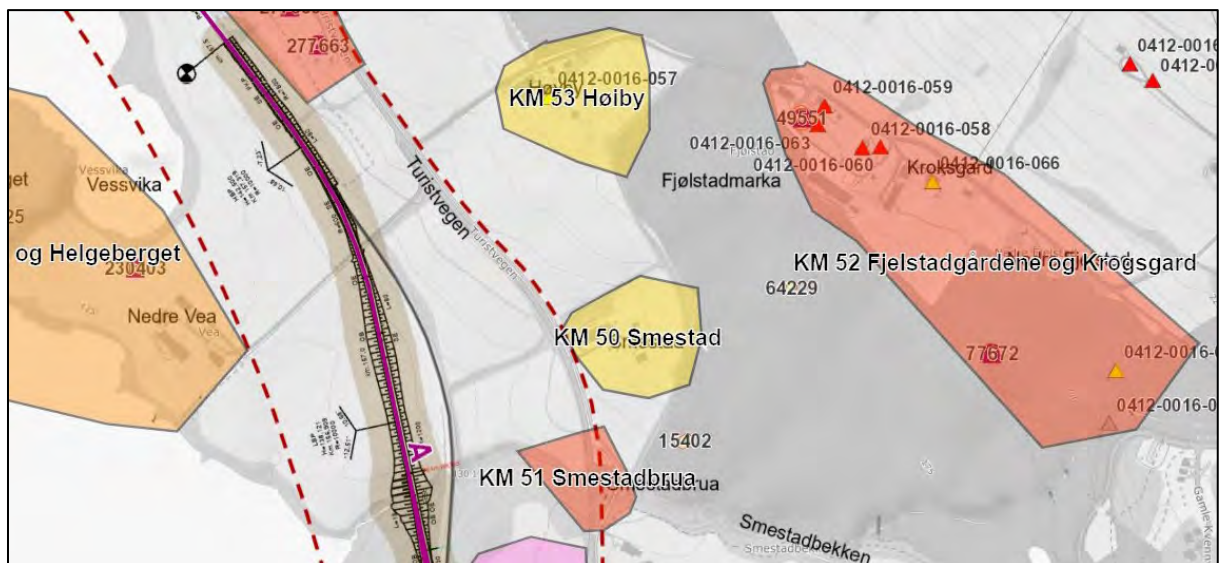
Kulturmiljøet er gitt svært stor kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-51: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 49 Tolvsteinsringen.

Verdivurdering: Delområde KM 49 Tolvsteinsringen					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Begrunnelse: Sjeldent kulturmiljø med stor historisk verdi, opplevelsesverdi og kunnskapsverdi. Kulturmiljøet har høyeste forvaltningsprioritet og er av nasjonal betydning.					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A	▲				
Begrunnelse: Anleggsbeltet går inn i vestkanten av det definerte kulturmiljøet og vil være forstyrrende på den historiske helheten. Men tiltaket unngår fysisk kjente kulturmiljøverdier.					
B	▲				
Begrunnelse: Alternativet slutter tidligere enn alternativ A, men gir likevel samme påvirkning.					
Tiltakets konsekvens					
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---
A	▲				
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)					
B	▲				
Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)					

6.4.5 KM 50 Smestad

Gårdsmiljø



Figur 6-134: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 50 Smestad.

I hagen på Toft under Smestad er det funnet en flintsigd med takket skjæreplate fra steinalderen (C24155). Et relativt sjeldent funn fra forhistorien. Innenfor det definerte kulturmiljøet er det ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner, men den gamle Kongsvegen gikk like bak og ovenfor tunet på Smestad.



Figur 6-135: Smestad med den gamle Kongsvegen like bak tunet. Ukjent årstall og fotograf. Anno Domkirkeodden.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 158 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Gården Smestad ble opprinnelig utskilt fra gården Fjelstad (Fjelstad, 2012). Det er ikke registrert noen bygninger i SEFRAK-registeret på Smestad. Men Norske Gardsbruk nevner at våningshuset og sidebygningen skal være gamle. Fjøset og låven ble bygd i 1944.

Frem til Kilde skole, en liten kilometer mot Moelv sentrum, ble bygd i 1890, leide Fjelstad kretsskole (også kalt Smestadkretsen) lokaler på Smestad (Johansen, 1990).

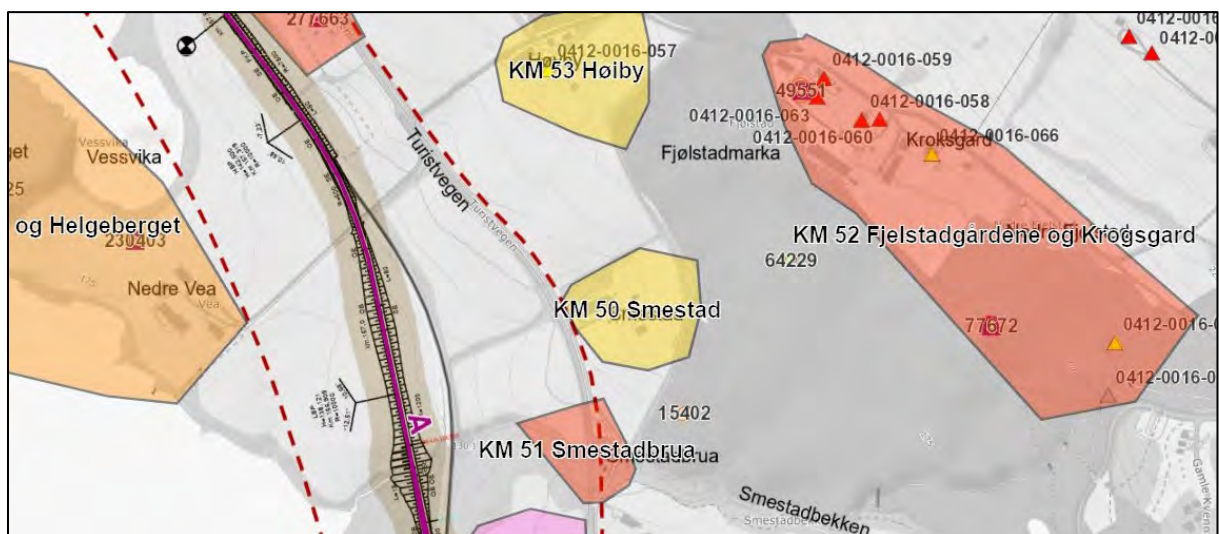
Det definerte kulturmiljøet er vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-52: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 50 Smestad.

Verdivurdering: Delområde KM 50 Smestad						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Et lokalt vanlig gårdsmiljø uten store, kjente kulturhistoriske verdier.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legges vest for dagens bane og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	--- ----
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.4.6 KM 51 Smestadbrua

Historiske bruer og krigsminnesmerke



Figur 6-136: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 51 Smestadbrua.

KM 51 Smestadbrua er et lite område med flere kulturminner.

Selve Smestadbrua, eller Heggebæk Bro som den egentlig heter, er en gråsteinsmurt hvelvbru bygd i årene 1850-1852. Den går over Smestadbekken og var i bruk som kjøreveg helt frem til vejen i 1968 ble omlagt slik den ligger i dag. Nedenfor dagens fv. 213, ca. 80 meter mot vest, finnes det ene brukaret etter en eldre ferdselsveg gjennom området (Jøsang, 1999).



Figur 6-137: Smestadbrua, Heggebæk Bro, fra 1852. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 160 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---



I Smestadsvingen ved Smestadbrua står et minnesmerke over de 15 norske soldatene og 22 sivile som mistet livet i trefninger på Lundehøgda/Ring 19-21.4.1940. Krigsminnesmerket er en høy, 7 tonn tung bauta i rød granitt, fra et steinbrudd i Røyken ved Drammen. Den ble avduket av Kong Olav i 1970, og er blitt et viktig kulturminne lokalt.

Kulturmiljøet forteller både om utviklingen av samferdselshistorien og inneholder et viktig minnesmerke fra andre verdenskrig. I sum er kulturmiljøet vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi.

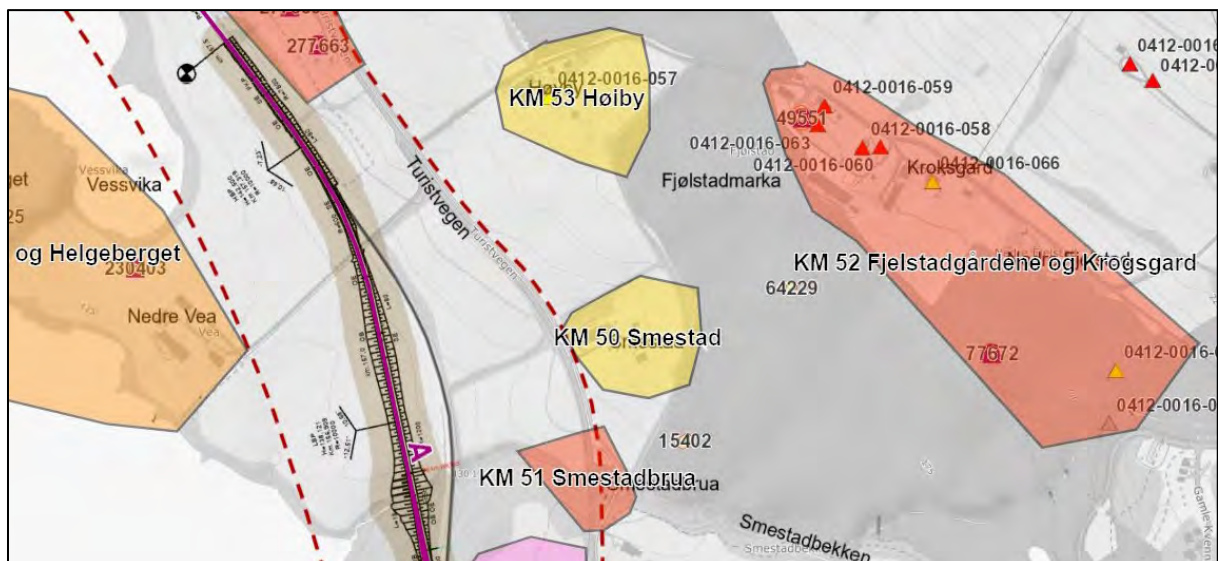
Figur 6-138: Minnebauta over krigshendelsen i Ring i 1940. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Tabell 6-53: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 51 Smestadbrua.

Verdivurdering: Delområde KM 51 Smestadbrua						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Kulturmiljøet er knyttet til en regional historisk hendelse, viser samferdselshistorie og har regional betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet legges vest for dagens bane og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.4.7 KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard

Gårdsmiljø



Figur 6-139: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard.

Fra Fjelstad, offisielt Fjølstad, kjenner vi tre gravhauger (Askeladden-ID 49551 og 77672 og en tapt), en spydspiss og en rangle av jern fra vikingtid (C11278-9). Den ene gravhaugen (Askeladden-ID 49551) ligger inne på tunet, og skal ha blitt restaurert i nyere tid.

Under arbeid med ny gårdsveg i 1893 ble vegen lagt tvers gjennom en rundt en meter høy gravhaug på Nedre Fjelstad (Fjelstad, 2012). Gravhaugen ble i forkant gravd ut, og i bunnen av den fant man et gravfunn fra yngre romertid (C17502-11). Blant annet tveegget sverd, spydspiss, kniv og saks av jern, en berlokk av gull og tre bronsefibler (to sølvbelagte). Et annet sted på gården, ca. 200 meter ovenfor Østre Fjelstad, ble det under jordarbeid i en grusrygg eller haug, funnet en branngrav fra yngre merovingertid (C26525). Den inneholdt blant annet seks pilspisser og andre jerngjenstander.

Andre sikre spor på gammel bosetning på Fjelstad viser to lokaliteter i lia sørvest og nedenfor for det definerte kulturmiljøet. Ved disse er det registrert bosetningsspor fra jernalderen (Askeladden-ID 15402 og 64229).

Fra nyere tid vet vi at Fjelstad ble delt i tre i 1356 (Borgedal og Berg, 1943:930). I 1911 ble Østre og Øvre Fjelstad slått sammen og i 1923 ble også Nedre Fjelstad lagt inn under den felles Fjelstadgården igjen. Krogsgard var en selvstendig enhet midt inne i de samlede Fjelstadgårdene (Fjelstad, 2012).

Fjelstad er å regne som en storgård. Spesielt den staselige hovedbygningen (SEFRAK 0412-016-058) fra 1829 er noe man legger merke til på tunet. Drengestua (SEFRAK 0412-016-060) på gården er også fra rundt 1829, og stabburet (SEFRAK 0412-016-063) fra 1820-1825. Det eldste huset på gården er føderådsbygningen (SEFRAK 0412-016-059), som ble flyttet hit fra «Byen» i 1965, og kan dateres helt tilbake til 1703 (årstallet er innhogd i tømmeret). Huset er påbygd i ettertid.

Eierne av Fjelstad har stelt godt med gården og blant annet tatt vare på mye av det opprinnelige interiøret (Woxholth, 1976).

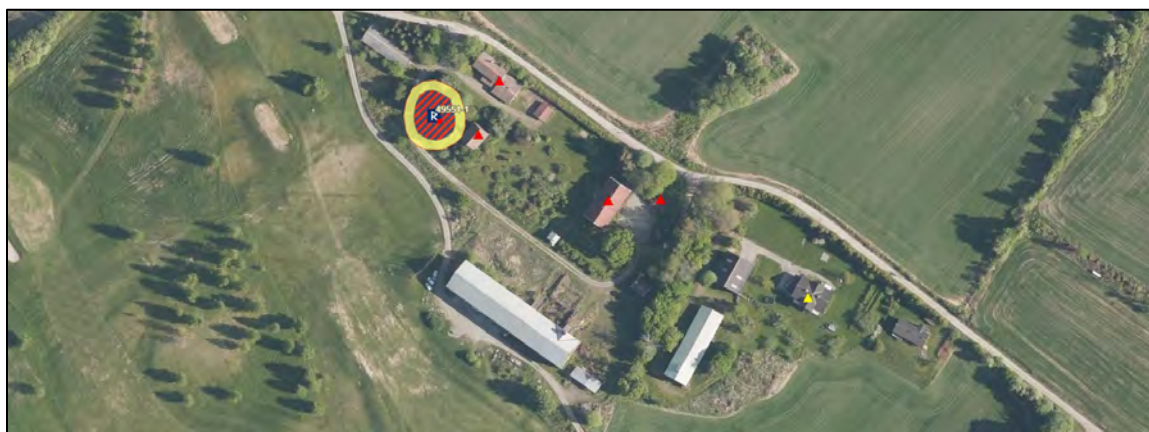


Figur 6-140: En gravhaug (Askeladden-ID 77627) har blitt en del av opplevelsen til Mjøsen Golf. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 163 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

I underkant av 500 meter øst for hovedtunet, ligger hovedbygningen (SEFRAK 0412-016-061) til tidligere Østre Fjelstad. Huset ble bygd i 1870 og ombygd i 1975. Da åkrene på Fjelstad i perioden 1995-2003 ble omarbeidet til en 18-hulls golfbane (Mjøsen Golf), gjennomgikk hovedbygningen på Østre Fjelstad en modernisering for å tilpasses bruk til anlegget. Resten av tunet på Østre Fjelstad er borte i dag.

Krogsgard, som ligger mellom Fjelstadgårdene, ble trolig fraskilt fra Fjelstad i vikingetiden (Fjelstad, 2012). Av bygningene som finnes der i dag skal våningshuset (SEFRAK 0412-016-066) være satt opp i 1912 (Kløvstad og Vasaasen 1969:55. OBS: SEFRAK-registeret sier «litt før 1900»). Etter Norske gardsbruk hadde gården i 1969 et uthus fra 1893, samt fjøs, skåle og garasje fra 1920.



Figur 6-141: Gravhaugen (sirkel) viser at Fjelstad hadde forhistorisk betydning. Foto: Askeladden.ra.no.

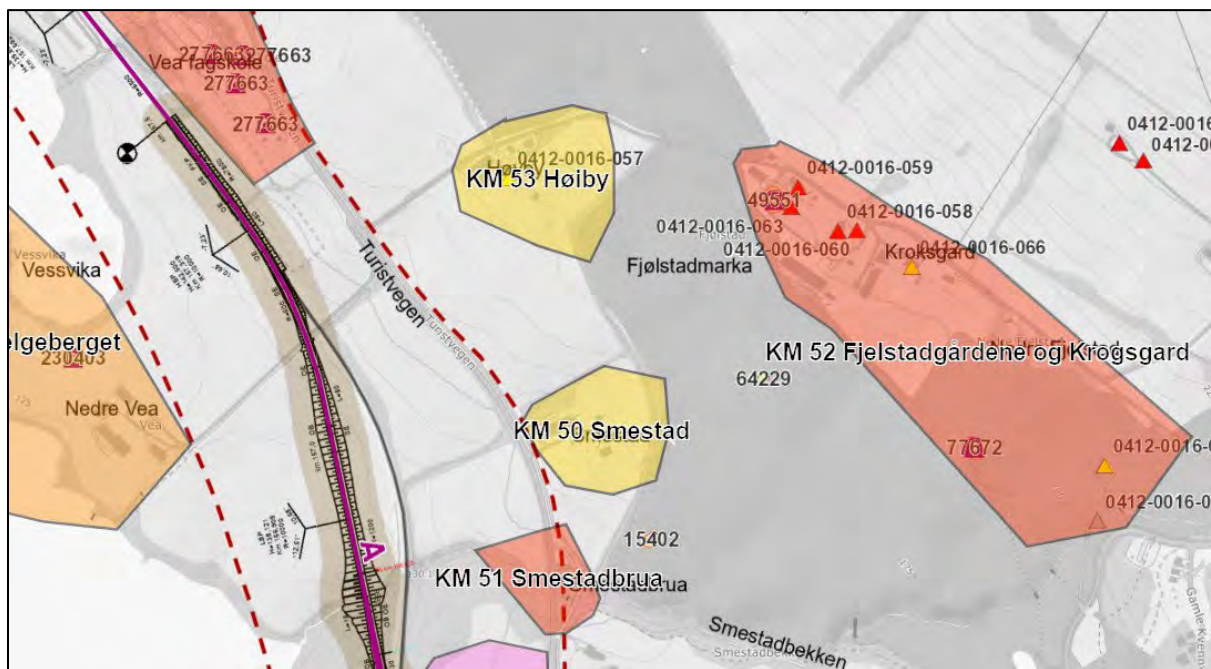
Storgården Fjelstad har mange kulturhistorisk verdifulle enkeltelement, som bygningsmassen og gravhaugene. På gården er også mye av det eldre interiøret tatt vare på. Helheten i kulturmiljøet trekker opp verdien. Men samtidig er mye av jordbruksarealet byttet ut med golfbane og to av gårdstunene så å si borte. Noe som trekker den kulturhistoriske verdien litt ned. I sum er kulturmiljøet vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-54: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard.

Verdivurdering: Delområde KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Smestad har lange tradisjoner, og mange verdifulle kulturspor fra flere perioder. Men mye av det tradisjonelle jordbrukslandskapet er byttet ut med golfbane, og to av gårdstunene er så å si borte. Kulturmiljøet har regional betydning og et bygningsmiljø med stor arkitekturhistorisk betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet vil kunne sees, men gir ubetydelig påvirkning på kulturmiljøet.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.4.8 KM 53 Høiby

Gårdsmiljø



Figur 6-142: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 53 Høiby.

Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner fra Høiby. Hovedbygningen (SEFRAK 0412-016-057) på Høiby fra omtrent 1896 står registrert i SEFRAK-registeret, men brant ned til grunnen i desember 2020. Ellers er det ikke kjent kulturminner av høy verdi fra gården.

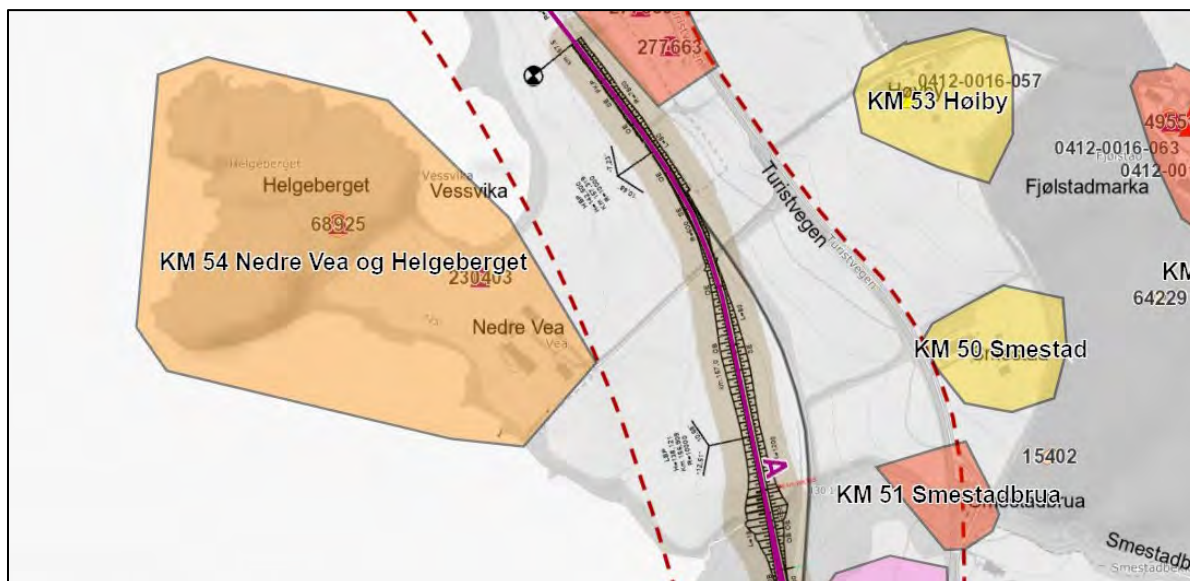
Kulturmiljøet er vanlig forekommende og vurdert å ha noe kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-55: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 53 Høiby.

Verdivurdering: Delområde KM 53 Høiby						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Ingen kjente kulturhistoriske spor av høy verdi. Lokalt vanlig gårdsbruk i området.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet vil kunne sees, men gir ubetydelig påvirkning på kulturmiljøet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					
B	▲					
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)					

6.4.9 KM 54 Nedre Vea og Helgeberget

Gårdsmiljø og gravminne



Figur 6-143: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 54 Nedre Vea og Helgeberget.

Gårdsnavnet Vea kommer av det gammelnorske Ve, som betyr helligdom. På Helgeberget finnes en gravhaug (Askeladden-ID 68925), det eneste kjente automatisk fredete kulturminnet innenfor kulturmiljøet. Gravhaugen har en diameter på 5 meter og en høyde på rundt 0,5 meter. Det er også funnet en knapp (Askeladden-ID 230403) på gården som kan være fra jern- eller middelalderen.



Figur 6-144: Nedre Vea. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 166 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Da Statens gartner- og blomsterdekoratørskole Vea ble etablert i 1923 på Søndre Vea sin grunn (se *KM 55 Nordre og Søndre Vea*), beholdt eierne jordstykket ved kulturmiljøet og bygde gården Nedre Vea her. Ingen av bygningene er derfor eldre enn 1923, men de har beholdt den tradisjonelle firkanttun-formasjonen som man finner mange steder i gamle Hedmark.

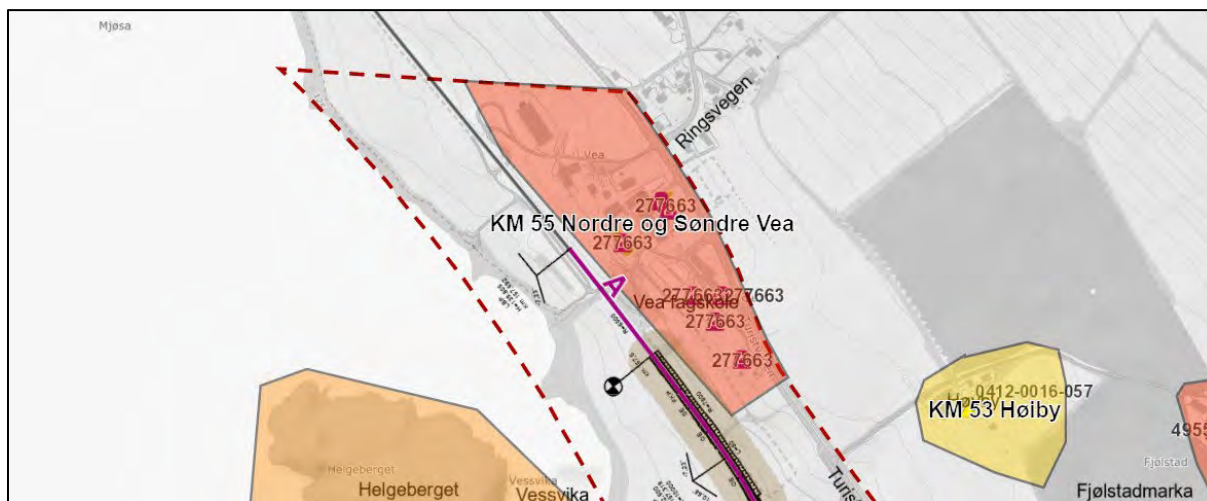
Gården med bygningsstruktur har lokal til regional betydning, og er gitt middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-56: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 54 Nedre Vea og Helgeberget.

Verdivurdering: Delområde KM 54 Nedre Vea og Helgeberget							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Gravhaugen på Helgeberget viser at stedet har hatt historisk betydning. Det rundt 100 år gamle gårdstunet viderefremidler en tradisjonell byggeskikk med firkanttun. Bygningsmiljø med arkitekturhistorisk betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Jernbanen vil ta litt av nedkjørselen til kulturmiljøet og legge seg nærmere i sørøst. Men ikke nok til at påvirkningen på kulturmiljøverdier blir stor.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for kulturmiljøet (-)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.4.10 KM 55 Nordre og Søndre Vea

Hagebruksskole



Figur 6-145: Oversiktskart som viser kulturmiljøverdiene som finnes i KM 55 Nordre og Søndre Vea.

Gårdnavnet Vea kommer av det gammelnorske Ve, som betyr helligdom. Det er ikke kjent noen automatisk fredete kulturminner innenfor det definerte kulturmiljøet, men på Nedre Vea finnes en gravhaug (se *KM 54 Nedre Vea og Helgeberget*). Det er heller ikke langt til Smestadsetta der den kjente Tolvsteinringen finnes, og andre steinsirkler har vært (se *KM 49 Tolvsteinsringen*).

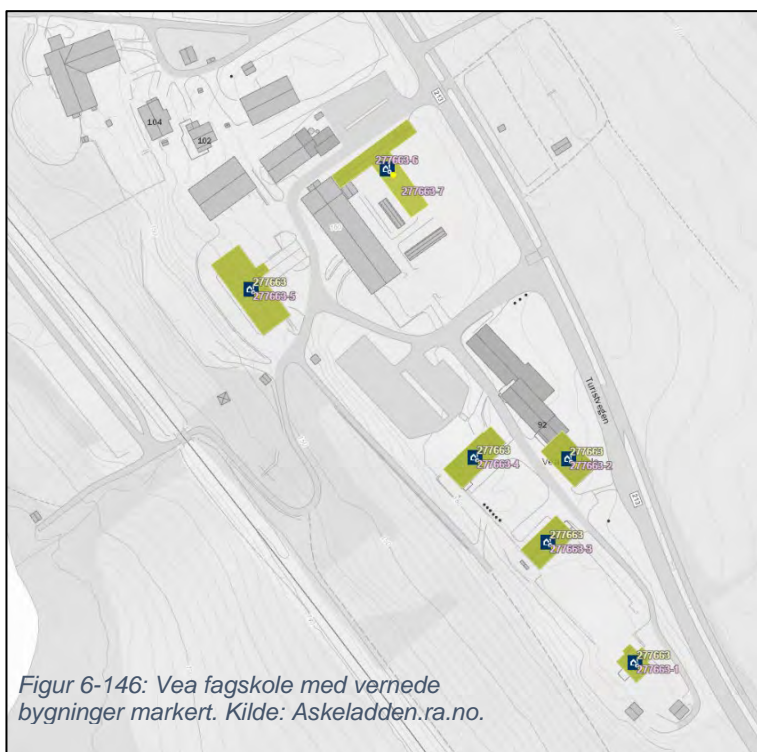
I 1704 deles Vea i to gårder, Søndre og Nordre Vea. Søndre Vea ble igjen delt i flere bruk i 1828 (Aas, 1963).

Begge Veagårdene ble lagt i aske i løpet av et par timer under en stor brann en stormfull dag i 1801. Etter hvert ble gårdene bygd opp igjen, men ingen av bygningene fra denne tiden er bevart i dag, verken på Nordre eller Søndre Vea.

I 1922 kjøpte staten opp Søndre Vea og etablerte Statens gartner- og blomsterdekoratørskole Vea her året etter. Skolen var i starten en hagebruksskole for kvinner, men er i dag åpen for alle og tilbyr både anleggsgartner-, gartner- og blomsterdekoratørutdanning (i tillegg til deltidsstudier for anleggsbransjen).

Vea Søndre, Statens fagskole for gartnere og blomsterdekoratører, har som mange andre gårder i distriktet beholdt den tradisjonelle firkanttun-formen med inntun og uttun. Den har imidlertid, på grunn av flere branner og økende behov for større og mer tidsriktige lokaler, få av de opprinnelige bygningene tilbake.

Bygninger og uteområdet med uttun og inntun og opparbeidet hage- og hagebruksområde viser godt karakteren på et slikt skoleanlegg. Syv av bygningene på fagskolen er vernet gjennom en statlig listeføring (alle med Askeladden-ID 277663). De er bygd mellom 1836-1965 og er registrert i vernekategori 2, bevaring.



Figur 6-146: Veia fagskole med vernede bygninger markert. Kilde: Askeladden.ra.no.

Anlegget består av skole- og internatbygninger, og bestyrer- og lærerboliger. Veia Søndre hadde to store våningshus, hvor den ene ble brukt til skole- og internatbygning mens den andre ble brukt til bestyrer- og lærerbolig. I januar 1933 brant den kombinerte kjøkken-, skole- og internatbygningen ned til grunnen. Den ble bygd opp igjen allerede året etter, men også denne fikk kort levetid. Under krigshandlingene i 1940 brant både internatbygningen og den gamle bestyrer- og lærerboligen ned. Riksarkitekten engasjerte arkitekt Arnljot Castberg til å tegne den nye bygningen som sto ferdig i 1953.

Opprinnelig gikk hovedvegen gjennom tunet på Veia, men

denne er nå lagt litt på oversida av selve gårdsanlegget. Mellom gården og Mjøsa deles kulturmiljøet og kulturlandskapet av Dovrebanen. På nedsida av skolebygningene, mellom gården og jernbanelinja, og på oversida av vegen ligger planteskolen og bær- og frukthagene.

Kulturmiljøet er en brikke i norsk skolehistorie, noe også de syv statlig listeførte bygningene bekrefter. Gårdsanlegget med beplantning og dyrkingsjord danner helhet i kulturmiljøet og framstår som velstelt og helhetlig. Kulturmiljøet er vurdert å ha stor kulturhistorisk verdi, helt i nedre del av skalaen.

Tabell 6-57: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KM 55 Nordre og Søndre Veia.

Verdivurdering: Delområde KM 55 Nordre og Søndre Veia						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Skolehistorie med bygningsmasse og kulturlandskap. Kulturmiljøet har høy forvaltningsprioritet og arkitekturhistorisk betydning.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Alternativet slutter ved sørenden av kulturmiljøet og gir ubetydelig påvirkning.						
B	▲					
Begrunnelse: Alternativet slutter lengre mot sør og gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	--- ----
A	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲					
Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

6.5 Kulturhistoriske landskap (KHL)

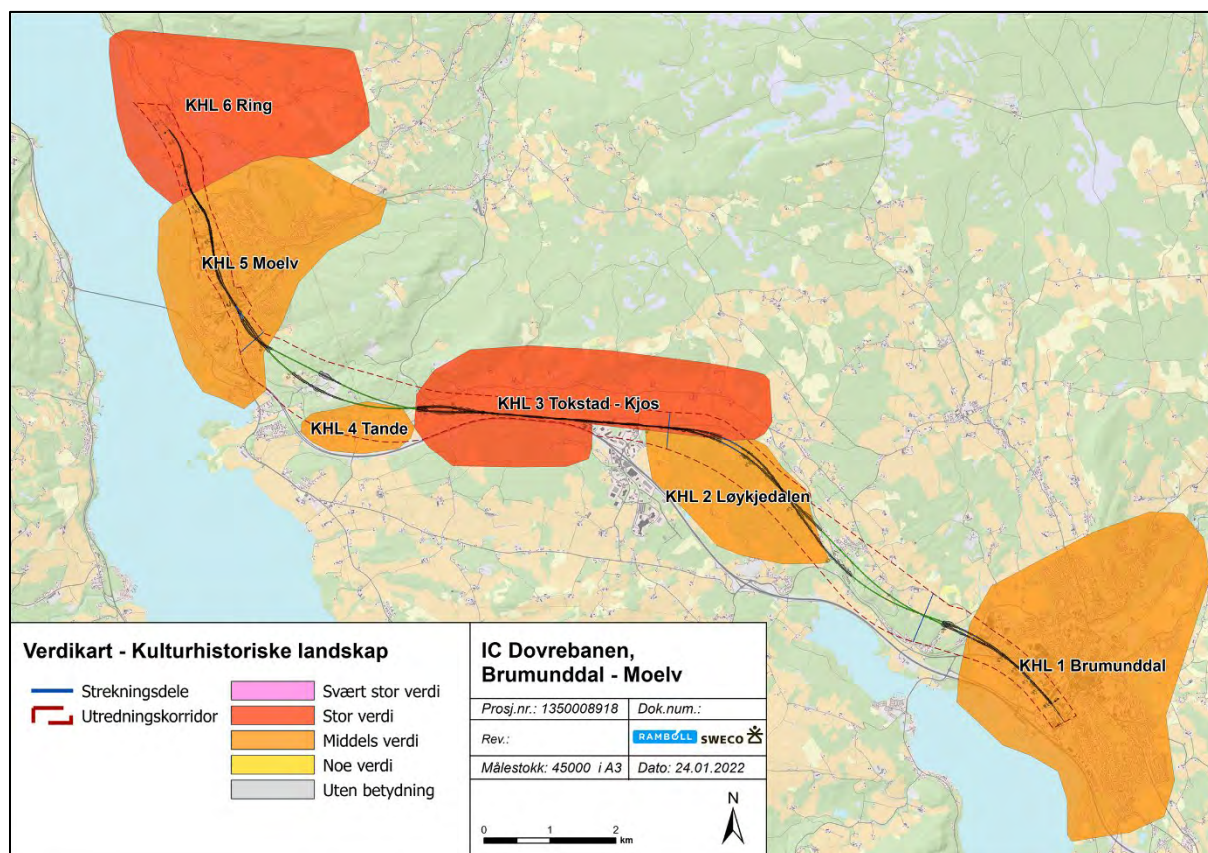
Plan- og influensområdet til Inter City-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv, er delt inn i 6 kulturhistoriske landskap (KHL).

De kulturhistoriske landskapene (KHL) hører nøye sammen med kulturmiljøene (KM) underveis. Men fordi flere av kulturlandskapene har et omfang som går ut over inndelingene av delstrekningene, presenteres de under et eget kapittel.

De kulturhistoriske landskapene er definert, tilpasset og avgrenset i forhold til tiltaket. Til andre formål vil man kunne dele områdene inn annerledes, både i antall og utstrekning.

Tabell 6-58: Oversikt over kulturhistoriske landskap (KHL) og deres verdier.

Delområder	Verdi
KHL 1 Brumunddal	MIDDELS
KHL 2 Løykjedalen	MIDDELS
KHL 3 Tokstad – Kjos	STOR
KHL 4 Tande	MIDDELS
KHL 5 Moelv	MIDDELS
KHL 6 Ring	STOR



Figur 6-147: Oversiktskart som viser de definerte kulturhistoriske landskapene innenfor planområdet.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 170 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

Under følger en beskrivelse og vurdering av hver av de enkelte kulturhistoriske landskapene (KHL) som er definert i rapporten. Fargene som de kulturhistoriske landskapene er gitt i kartene representerer den kulturhistoriske verdien de har.

6.5.1 KHL 1 Brumunddal

Det kulturhistoriske landskapet Brumunddal ligger i et stort landskapsrom vendt vest mot Mjøsa, langs elven Brumunda. Det definerte området er preget av industrien og fragmenter av et gammelt kulturlandskap knyttet til jordbruket.

De gamle gardsnavnene forteller om elvas betydning for bosettingen og den første industrialiseringen. Dalen var delt mellom fire storgarder: Nerkvern, Buttekvern, Øverkvern og Granerud. Det er få bevarte spor etter forhistorisk aktivitet i området. Disse forteller om første bosetningen på stedet allerede i steinalderen og fremveksten av jordbrukssamfunnet i jernalderen.

Så tidlig som i middelalderen ble det parallelt med Brumunda gravd ut en kanal – "Kvernveita". Sammen med elven ga den energi og ferskvann til tidlig industriell virksomhet som stamperier, garverier, fargerier, sagbruk, brenneri, bryggeri, meieri og møller. Bærebjelken i næringslivet i Brumunddal har vært industri med sterk tilknytning til jord- og skogbruket. Ved slutten av 1800-tallet hadde Brumunddal vokst til et tettsted med handelsmenn, håndverkere og arbeidere.



Figur 6-148: Brumunddal ligger i et jordbruksområde med industri nede mot Mjøsa. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

Jernbanens ankomst i 1894 og den pågående industrialiseringen førte til den første urbaniseringen av tettstedet. Jernbanestasjonen (se *KM 2 Brumunddal stasjon*) ble

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 171 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

tettstedets naturlige midtpunkt, og derfor finner vi i dag mye av stasjonsbyens eldre bebyggelse i området øst for jernbanestasjonen – blandet med nyere næringsbygg og andre bygninger. Senere har Brumunddal utvidet seg bort fra stasjonen, som ikke lenger ligger sentralt i tettstedet. En annen vekstfaktor var den nye riksvegen. Rundt århundreskiftet ble riksveg 50, Furnesvegen eller "chausseen", gjennom dalen bygd ut.

De eldste bygningene i Brumunddal er bygd på tradisjoner fra bygda. Enkelte bygninger ble også flyttet til Brumunddal fra gårdene omkring. Det er enkle tømmerhus, for det meste i to etasjer. Mange hadde tidstypiske detaljer i sveitserstil.

Pilegrimsleden til Nidaros domkirke og senere Kongsvegen mellom Oslo og Trondheim bygd mellom 1789 og 1800 krysset dalen. Kongsvegen fulgte høydene inn mot Brumunddal og strukturerte senere bebyggelse. Før jernbanen og Kongsvegen var Mjøsa den viktigste kommunikasjonsåren. Vare- og persontransporten på Mjøsa hadde lenge foregått både sommer og vinter. Om sommeren med robåt eller seilbåt, men i 1840 kom dampdriften i gang i distriktet. Det jernbanestrekningen mellom Hamar og Tretten åpnet i 1894 falt mye av grunnlaget for transport bort, men dampskipstrafikken på Mjøsa opphørte ikke før langt inn på 1900-tallet.

Kulturlandskapet vurderes å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-59: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 1 Brumunddal.

Verdivurdering: Delområde KHL 1 Brumunddal						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Byen Brumunddal er et kulturhistorisk landskap bestående av industri og boligfelt. Landskapet har eldre bebyggelse sentrert ned mot jernbanestasjonen, og har gradvis ekspandert utover. Det kulturhistoriske landskapet representerer utviklingen som landbruks- industri- og bosted for en stor omegn.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet endrer lite i det kulturhistoriske landskapet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet endrer lite i det kulturhistoriske landskapet.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
A	▲					
	Ubetydelig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (0)					
B	▲					
	Ubetydelig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (0)					

6.5.2 KHL 2 Løykjedalen

Løykjedalen er et stort sammenhengende utmarksområde nedenfor de mest attraktive jordbruksarealene. Dalen er i dag skogkledd og funn av mange rydningsrøyser og kullgroper viser at området har vært utnyttet i lang tid av de omkringliggende gårdene. Området har både vært beitet, dyrket, vært vedtilfang og utnyttet på andre vis.

Kulturlandskapet hører ikke til primærområdene for gårdsdriften i området, men har likevel historisk sett vært en viktig del av det større gårdsholdet. Det representerer en viktig brikke for å forstå den historiske helheten til området. I sum vurderes kulturlandskapet å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-60: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 2 Løykjedalen.

Verdivurdering: Delområde KHL 2 Løykjedalen							
Uten betydning		Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Uten betydning		
▲							
Begrunnelse: Kulturlandskapet har verdi både i kraft av å inneholde mange fysiske element fra en lang jordbrukshistorie, men også som en historiefortellende del av gårdshistoriene og utnyttelsen av utmarken.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
▲							
A	Begrunnelse: Sporet og deponiområdene bryter opp helheten i kulturlandskapet og sammenhengene mellom de ulike delene av området. Mange historiske spor i landskapet vil bli borte for godt.						
A-B	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
▲							
A	Alvorlig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (---)						
A-B	Alvorlig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (---)						
B	Alvorlig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (---)						
B-A	Alvorlig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (---)						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 173 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---

6.5.3 KHL 3 Tokstad - Kjos

Det definerte kulturhistoriske landskapet er et åpent jordbrukslandskap med gårdsbebyggelsen relativt høyt oppe i en sørvendt, skrånende dalside. Oppdyrkede jordområder finnes rundt gårdene, og først og fremst ned mot dalbunnen. Kambrium-siluriske bergarter gir stedet god dyrkingsjord, noe som nok er årsaken til at det har vokst frem flere storgårder i området. I kantene av det åpne kulturlandskapet finnes mer bevokst og kupert terreng som blant annet har skaffet brensel til gårdene og vært brukt til jakt og beite.



Figur 6-149: Jordbruket er fremtredende i det kulturhistoriske landskapet. Foto: Jan Adriansen, Rambøll Sweco.

I utkanten av de beste jordbruksarealene finner man også flere husmannsplasser til gårdene i området. For eksempel rundt Prestvegen (se *KM 23 Prestvegen*) i bunn av dalen, der blant annet husmannsplassen Prøysen (se *KM 24 Husmannsplassen Prøysen*), Alf Prøysens hjemsted, ligger.

Jordbrukslandskapet har vært attraktivt for folkene som har bodd her inne i forhistorisk tid også. Det vitner gravminner og andre arkeologiske spor om. Flere av gårdene ligger trolig omtrent der de lå da de først kom til for lenge siden. Andre er skilt ut fra de første i senere tid. Samlet er det helhetlige kulturhistoriske landskapet en viktig representant for jordbrukshistorien i Mjøslandskapet, og vurderes å ha stor kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-61: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 3 Tokstad – Kjos.

Verdivurdering: Delområde KHL 3 Tokstad – Kjos						
Uten betydning		Noe verdi		Middels verdi		Stor verdi
▲						
Begrunnelse: Et helhetlig og typisk jordbrukslandskap som forteller mye om kulturhistorien til området.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
Begrunnelse: Jernbanen gir små endringer i det store bildet.						
A-B	▲					
Begrunnelse: Jernbanen gir små endringer i det store bildet.						
B	▲					
Begrunnelse: Jernbanen gir små endringer i det store bildet, men splitter delvis opp helheten ved at et gravfelt blir ødelagt (se KM 32 Gravfeltet ved Kjos).						
B-A	▲					
Begrunnelse: Jernbanen gir små endringer i det store bildet, men splitter delvis opp helheten ved at et gravfelt blir ødelagt (se KM 32 Gravfeltet ved Kjos).						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
Noe miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (-)						
A-B	▲					
Noe miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (-)						
B	▲					
Noe miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (-)						
B-A	▲					
Noe miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (-)						

6.5.4 KHL 4 Tande

Det definerte kulturhistoriske landskapet er en sammensetning av flere ulike kulturmiljø som ligger i grenselandet mellom de store jordbruksområdene i vest, sør og øst, og mer kuperede parti i nord. Selv om gårdene og andre kulturmiljø innenfor det definerte kulturlandskapet ligger i randsonen av disse jordbruksområdene, er størsteparten av området dominert av jordbruksareal. Her finnes flere gårder, men også ande kulturmiljøer som *KM 38 Ringsaker folkehøgskole*.

Kulturlandskapet vurderes å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-62: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 4 Tande.

Verdivurdering: Delområde KHL 4 Tande							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Uten betydning			
▲							
Begrunnelse: Et kulturhistorisk landskap med mye spor av jordbruksaktivitet, men også industri, samferdsel og skolevirksomhet inngår i konteksten. De historiske relasjonene er til stede og landskapet har lokal betydning.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Togtrafikken forsvinner fra området. Det gir mindre støy på kulturlandskapet og en barriere forsvinner. Men toget er en del av historien til området, så i det store kulturhistoriske bildet vurderes det som negativt at toget blir borte.						
A-B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
B-A	▲						
	Begrunnelse: Som alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
A-B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						
B-A	▲						
	Ingen miljøskade for kulturmiljøet (0)						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 176 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

6.5.5 KHL 5 Moelv

Byen Moelv er et kulturhistorisk landskap bestående av industri og boligfelt. Den eldste bebyggelsen ligger rundt Moelva, og har gradvis ekspandert utover. Det kulturhistoriske landskapet representerer utviklingen som landbruks- industri- og bosted for en stor omegn. Se mer om Moelv i *KM 46 Moelv sentrum* og *KM 48 Moelv stasjon*. Kulturlandskapet er preget av industrien som utviklet seg med basis i jordbruk og foredling av jordbruksprodukter. Sentralt i landskapet ligger tettstedet Moelv, som vokste frem på storgården Mo ved Moelva.

Løsfunn fra steinalder og jernalder viser til mer eller mindre kontinuerlig aktivitet på stedet gjennom forhistorien. Det er likevel få bevarte automatisk fredete kulturminner innenfor delområdet, utelukkende av gravminner fra bronsealder og jernalder langs Mjøsa. I middelalderen lå Mo under Hamar bispestol, og pilegrimsleden og Kongsvegen til Trondheim gikk gjennom gården. Fra 1700-tallet til ca. 1880 var Mo både skysstasjon og gjestgiveri.

Moelva har med sin jevne vannføring vært en forutsetning for utvikling av tidlig industri på stedet. Først vokste kverner, møller, sagbruk og stamperier frem langs elva. Supplering av vannkraft med elektrisitet og bygging av jernbanen, som trakk til seg flere virksomheter, førte til videre utvikling og rask industrialisering av Moelv. Jernbanens ankomst i 1894 og den pågående industrialiseringen førte til den første urbaniseringen av tettstedet. Boliger og sentrumsfunksjoner ble da hovedsakelig lokalisert øst for jernbanen.

Før jernbanen kom til Modalen var Mjøsa og Kongsvegen de viktigste kommunikasjonsårene. Vare- og persontransporten på Mjøsa hadde lenge foregått med robåt eller seilbåt, men i 1840 kom dampdriften i gang i distriktet. Da jernbanestrekningen mellom Hamar og Tretten åpnet i 1894 falt mye av grunnlaget for denne transporten bort. Trafikken på Mjøsa opphørte likevel ikke, og etter at Moelven Cellulosefabrikk ble etablert i 1908 brukte man blant annet dampskip til å trekke tømmer. Modalen brygge (Askeladden-ID 249648), bygd på Mo gard i 1870, sammen med Spritbua og pakkhuset til Strand Brænderi (Askeladden-ID 249647) oppført i 1880, utgjør ett av få bevarte kulturmiljøer knyttet til sjøfarten i distriktet.

Kulturlandskapet vurderes å ha middels kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-63: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 5 Moelv.

Verdivurdering: Delområde KHL 5 Moelv						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Byen Moelv er et kulturhistorisk landskap bestående av industri og boligfelt. Den eldste bebyggelsen ligger rundt Moelva, og har gradvis ekspandert utover. Det kulturhistoriske landskapet representerer utviklingen som landbruks- industri- og bosted for en stor omegn.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Begrunnelse: Alternativet endrer lite i det kulturhistoriske landskapet.					
B	▲					
	Begrunnelse: Alternativet endrer lite i det kulturhistoriske landskapet.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ubetydelig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (0)					
B	▲					
	Ubetydelig miljøskade for det kulturhistoriske landskapet (0)					

6.5.6 KHL 6 Ring

Det definerte kulturhistoriske landskapet er et åpent vestvendt jordbrukslandskap som strekker seg oppover og østover fra Mjøsa. De gode jordbruksforholdene har gjort at området har vært bosatt i lang tid. Noe flere gravminner og forhistoriske bosetningsspor fra jernalderen viser. Gårdene i det kulturhistoriske landskapet, flere av dem storgårder, ligger spredt utover. Flere av dem ligger trolig omtrent på samme sted som da de kom til for lenge siden. Andre er skilt ut fra de første i senere tid.

Selv om flere åkre i senere tid er slått sammen, kan man fremdeles kjenne igjen det eldre teigdelingssystemet i området. Mindre skogsteiger og randvegetasjon skaper variasjon i kulturlandskapet. Mjøsen Golfbane på Krogsgard dominerer deler av det historiske kulturlandskapet, mens statens fagskole for gartnere og blomsterdekoratører tar mye av arealet på Vea.

Samlet er det helhetlige kulturhistoriske landskapet en viktig representant for jordbrukshistorien i Mjøslandskapet, og vurderes å ha stor kulturhistorisk verdi.

Tabell 6-64: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde KHL 6 Ring.

Verdivurdering: Delområde KHL 6 Ring							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Et helhetlig og typisk jordbrukslandskap som forteller mye om kulturhistorien til området. Skolen på Vea er et viktig historisk element fra nyere tid.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Begrunnelse: Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						
B	▲						
	Begrunnelse: Alternativet gir ingen påvirkning på kulturmiljøet.						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 178 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

7 TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER

Tabellene under er en oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens på alle definerte kulturmiljø (KM) og kulturlandskap (KHL) for hvert av utbyggingsalternativene.

De kulturhistoriske landskapene *KHL 2 Fangberget – Rudshøgda* og *KHL 3 Tokstad – Kjos* strekker seg over både Delstrekning 2 og Delstrekning 3. Men overlappingene er små, og vurderingene er derfor ført opp i den delstrekningen der de mest hører hjemme.

7.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Tabell 7-1: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 1 Brumunddal sentrum	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 2 Brumunddal stasjon	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 3 Dælibakken	Noe	Sterkt forringet	-
KM 4 Kokkine og Dæli	Middels	Noe forringet	-

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 1 Brumunddal	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-2: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 1 Brumunddal sentrum	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 2 Brumunddal stasjon	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 3 Dælibakken	Noe	Sterkt forringet	-
KM 4 Kokkine og Dæli	Middels	Noe forringet	-

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 1 Brumunddal	Middels	Ubetydelig endring	0

7.2 Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

Tabell 7-3: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 5 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 6 Fangbergsgutua	Middels	Sterkt forringet	--
KM 7 Veldre stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 8 Kommerstad	Noe	Noe forringet	-
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 10 Løykjedalen sør	Noe	Noe forringet	-
KM 11 Frisli	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 12 Sørunden og Sørundsenga	Noe	Noe forringet	0
KM 13 Løykjedalen midt	Middels	Sterkt forringet	--
KM 14 Løykjedalen nord	Noe	Noe forringet	-
KM 15 Jønsrud	Noe	Noe forringet	0
KM 16 Jønsrudhagen	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 17 Tokstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 18 Østre og Vestre Løken	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 19 Dalheim og Tokstadfurua	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	Noe	Sterkt forringet	-
KM 21 Rudshøgda øst	Noe	Ubetydelig endring	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 2 Løykjedalen	Middels	Forringet	--

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 179 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tabell 7-4: Oppsummering alternativ A-B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 5 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 6 Fangbergsgutua	Middels	Sterkt forringet	--
KM 7 Veldre stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 8 Kommerstad	Noe	Noe forringet	-
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 10 Løykjedalen sør	Noe	Noe forringet	-
KM 11 Frisli	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 12 Sørunden og Sørundsenga	Noe	Noe forringet	0
KM 13 Løykjedalen midt	Middels	Sterkt forringet	--
KM 14 Løykjedalen nord	Noe	Noe forringet	-
KM 15 Jønsrud	Noe	Noe forringet	0
KM 16 Jønsrudhagen	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 17 Tokstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 18 Østre og Vestre Løken	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 19 Dalheim og Tokstadfura	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	Noe	Foringet	-
KM 21 Rudshøgda øst	Noe	Noe forringet	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 2 Løykjedalen	Middels	Foringet	--

Tabell 7-5: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 5 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 6 Fangbergsgutua	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 7 Veldre stasjon	Middels	Noe forringet	-
KM 8 Kommerstad	Noe	Forbedret	+
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	Stor	Noe forringet	-
KM 10 Løykjedalen sør	Noe	Noe forringet	-
KM 11 Frisli	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 12 Sørunden og Sørundsenga	Noe	Noe forringet	0
KM 13 Løykjedalen midt	Middels	Sterkt forringet	--
KM 14 Løykjedalen nord	Noe	Noe forringet	-
KM 15 Jønsrud	Noe	Noe forringet	0
KM 16 Jønsrudhagen	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 17 Tokstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 18 Østre og Vestre Løken	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 19 Dalheim og Tokstadfura	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	Noe	Foringet	-
KM 21 Rudshøgda øst	Noe	Noe forringet	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 2 Løykjedalen	Middels	Foringet	--

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 180 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tabell 7-6: Oppsummering alternativ B-A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 5 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 6 Fangbergsgutua	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 7 Veldre stasjon	Middels	Noe forringet	-
KM 8 Kommerstad	Noe	Forbedret	+
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	Stor	Noe forringet	-
KM 10 Løykjedalen sør	Noe	Noe forringet	-
KM 11 Frisli	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 12 Sørunden og Sørlandsenga	Noe	Noe forringet	0
KM 13 Løykjedalen midt	Middels	Sterkt forringet	--
KM 14 Løykjedalen nord	Noe	Noe forringet	-
KM 15 Jønsrud	Noe	Noe forringet	0
KM 16 Jønsrudhagen	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 17 Tokstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 18 Østre og Vestre Løken	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 19 Dalheim og Tokstadfurua	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	Noe	Sterkt forringet	-
KM 21 Rudshøgda øst	Noe	Ubetydelig endring	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 2 Løykjedalen	Middels	Forringet	--

7.3 Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Tabell 7-7: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 22 Rudshøgda stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 23 Prestvegen	Middels	Noe forringet	-
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	Svært stor	Ubetydelig endring	0
KM 25 Simenstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 26 Rud	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 27 Bolstad	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 28 Øvre Skyberg	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 29 Nedre Skyberg	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 30 Fuglseng	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 31 Kjos	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	Stor	Sterkt forringet	---
KM 33 Vestheim	Noe	Forringet	-
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	Noe	Forringet	0
KM 35 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 36 Kalløkken og Pinsberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 37 R.N.K og Tandem	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 39 Tømten	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 40 Sveen	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 41 Bekkelund	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 42 Domstuberget bygdeborg	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 44 Slettum	0	Ubetydelig endring	0
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	0	Noe forringet	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 181 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 3 Tokstad – Kjos	Stor	Noe forringet	-
KHL 4 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-8: Oppsummering alternativ A-B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 22 Rudshøgda stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 23 Prestvegen	Middels	Noe forringet	-
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	Svært stor	Ubetydelig endring	0
KM 25 Simenstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 26 Rud	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 27 Bolstad	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 28 Øvre Skyberg	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 29 Nedre Skyberg	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 30 Fuglseng	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 31 Kjos	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	Stor	Sterkt forringet	---
KM 33 Vestheim	Noe	Foringet	-
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	Noe	Foringet	0
KM 35 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 36 Kalløkken og Pinsberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 37 R.N.K og Tandem	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 39 Tømten	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 40 Sveen	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 41 Bekkelund	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 42 Domstuberget bygdeborg	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	Noe	Noe forringet	0
KM 44 Slettum	0	Ubetydelig endring	0
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	0	Noe forringet	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 3 Tokstad – Kjos	Stor	Noe forringet	-
KHL 4 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-9: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 22 Rudshøgda stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 23 Prestvegen	Middels	Noe forringet	-
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	Svært stor	Ubetydelig endring	0
KM 25 Simenstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 26 Rud	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 27 Bolstad	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 28 Øvre Skyberg	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 29 Nedre Skyberg	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 30 Fuglseng	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 31 Kjos	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	Stor	Sterkt forringet	---
KM 33 Vestheim	Noe	Noe forringet	0
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	Noe	Foringet	-
KM 35 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 182 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

KM 36 Kalløkken og Pinsberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 37 R.N.K og Tandem	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 39 Tømten	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 40 Sveen	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 41 Bekkelund	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 42 Domstuberget bygdeborg	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	Noe	Noe forringet	0
KM 44 Slettum	0	Ubetydelig endring	0
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	0	Noe forringet	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 3 Tokstad – Kjos	Stor	Noe forringet	-
KHL 4 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-10: Oppsummering alternativ B-A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 22 Rudshøgda stasjon	Middels	Sterkt forringet	--
KM 23 Prestvegen	Middels	Noe forringet	-
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	Svært stor	Ubetydelig endring	0
KM 25 Simenstad	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 26 Rud	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 27 Bolstad	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 28 Øvre Skyberg	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 29 Nedre Skyberg	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 30 Fuglseng	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 31 Kjos	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	Stor	Sterkt forringet	---
KM 33 Vestheim	Noe	Noe forringet	0
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	Noe	Forringet	-
KM 35 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 36 Kalløkken og Pinsberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 37 R.N.K og Tandem	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 39 Tømten	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 40 Sveen	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 41 Bekkelund	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 42 Domstuberget bygdeborg	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 44 Slettum	0	Ubetydelig endring	0
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	0	Noe forringet	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 3 Tokstad – Kjos	Stor	Noe forringet	-
KHL 4 Tande	Middels	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 183 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

7.4 Delstrekning 4 Moelv - Vea

Tabell 7-11: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 46 Moelv sentrum	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 47 Brovold mølle	Stor	Sterkt forringet	---
KM 48 Moelv stasjon	Middels	Noe forringet	-
KM 49 Tolvsteinsringen	Svært stor	Noe forringet	-
KM 50 Smestad	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 51 Smestadbrua	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 53 Høiby	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 54 Nedre Vea og Helgeberget	Middels	Noe forringet	-
KM 55 Nordre og Søndre Vea	Stor	Ubetydelig endring	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 5 Moelv	Middels	Ubetydelig endring	0
KHL 6 Ring	Stor	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-12: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KM 46 Moelv sentrum	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 47 Brovold mølle	Stor	Sterkt forringet	---
KM 48 Moelv stasjon	Middels	Sterkt forringet	---
KM 49 Tolvsteinsringen	Svært stor	Noe forringet	-
KM 50 Smestad	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 51 Smestadbrua	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard	Stor	Ubetydelig endring	0
KM 53 Høiby	Noe	Ubetydelig endring	0
KM 54 Nedre Vea og Helgeberget	Middels	Ubetydelig endring	0
KM 55 Nordre og Søndre Vea	Stor	Ubetydelig endring	0

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
KHL 5 Moelv	Middels	Ubetydelig endring	0
KHL 6 Ring	Stor	Ubetydelig endring	0

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 184 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

7.5 Sammenstilling av konsekvenser

For fagtema Kulturarv gir alle utbyggingsalternativene negative, men likevel relativt lave konsekvenser til å være et så stort tiltak.

Tabell 7-13: Vurdering og rangering, delstrekning 1, av samlede konsekvenser for fagtema kulturarv, etter tabell 6-5 i Håndbok V712.

KULTURARV – Samlede konsekvenser for Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 1	
		Alt. A	Alt. B
KM 1 Brumunddal sentrum	0	0	0
KM 2 Brumunddal stasjon	0	0	0
KM 3 Dælibakken	0	-	-
KM 4 Kokkine og Dæli	0	-	-
KHL 1 Brumunddal	0	0	0
SAMLET vurdering	0	Ubetydelig konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2	2
Forklaring til rangering	Begge utbyggingsalternativene gir små konsekvenser for fagtema kulturarv, og rangeres likt.		

Tabell 7-14: Vurdering og rangering, delstrekning 2, av samlede konsekvenser for fagtema kulturarv, etter tabell 6-5 i Håndbok V712.

KULTURARV – Samlede konsekvenser for Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda					
Delområder	0-alt.	Delstrekning 2			
		Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
KM 5 Fangberget	0	0	0	0	0
KM 6 Fangbergsgutua	0	--	--	0	0
KM 7 Veldre stasjon	0	--	--	-	-
KM 8 Kommerstad	0	-	-	+	+
KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad	0	0	0	-	-
KM 10 Løykjedalen sør	0	-	-	-	-
KM 11 Frisli	0	0	0	0	0
KM 12 Sørlunden og Sørlundsenga	0	0	0	0	0
KM 13 Løykjedalen midt	0	--	--	--	--
KM 14 Løykjedalen nord	0	-	-	-	-
KM 15 Jønsrud	0	0	0	0	0
KM 16 Jønsrudhagen	0	0	0	0	0
KM 17 Tokstad	0	0	0	0	0
KM 18 Østre og Vestre Løken	0	0	0	0	0
KM 19 Dalheim og Tokstadfurua	0	0	0	0	0
KM 20 Husmannsplassen Pålsrud	0	-	-	-	-
KM 21 Rudshøgda øst	0	0	0	0	0
KHL 2 Løykjedalen	0	--	--	--	--
SAMLET vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Forklaring til rangering	Alle utbyggingsalternativene havner på middels negativ konsekvens og har små forskjeller. Det er likevel mulig å skille dem fra hverandre. Forskjellen ligger hovedsakelig i det som skjer i starten av delstrekning 2 ved KM 6 Fangbergsgutua og KM 7 Veldre stasjon.				

Tabell 7-15: Vurdering og rangering, delstrekning 3, av samlede konsekvenser for fagtema kulturarv, etter tabell 6-5 i Håndbok V712.

KULTURARV – Samlede konsekvenser for Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv					
Delområder	Delstrekning 2				
	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
KM 22 Rudshøgda stasjon	0	--	--	--	--
KM 23 Prestvegen	0	-	-	-	-
KM 24 Husmannsplassen Prøysen	0	0	0	0	0
KM 25 Simenstad	0	0	0	0	0
KM 26 Rud	0	0	0	0	0
KM 27 Bolstad	0	0	0	0	0
KM 28 Øvre Skyberg	0	0	0	0	0
KM 29 Nedre Skyberg	0	0	0	0	0
KM 30 Fuglseng	0	0	0	0	0
KM 31 Kjos	0	0	0	0	0
KM 32 Gravfeltet ved Kjos	0	---	---	---	---
KM 33 Vestheim	0	-	-	0	0
KM 34 Tandeskogen – Ulvegutua – Tandevegen	0	0	0	-	-
KM 35 Tande	0	0	0	0	0
KM 36 Kalløkken og Pinsberget	0	0	0	0	0
KM 37 R.N.K og Tandem	0	0	0	0	0
KM 38 Ringsaker folkehøyskole	0	0	0	0	0
KM 39 Tømten	0	0	0	0	0
KM 40 Sveen	0	0	0	0	0
KM 41 Bekkelund	0	0	0	0	0
KM 42 Domstuberget bygdeborg	0	0	0	0	0
KM 43 Tømten fjelltak og Dokken grustak	0	0	0	0	0
KM 44 Slettum	0	0	0	0	0
KM 45 Ekreskogen og Bruvollhagen	0	0	0	0	0
KHL 3 Tokstad – Kjos	0	-	-	-	-
KHL 4 Tande	0	0	0	0	0
SAMLET vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	2	4	4
Forklaring til rangering	Den store konflikten ligger ved <i>KM 32 Gravfeltet ved Kjos</i> . Her blir litt mer, men ikke mye mer, bevart i alternativ A og A-B enn de andre.				

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 186 av 198
		Dok.nr.: ICD-10-A-23006
		Rev.: 01A
		Dato 23.03.2022

Tabell 7-16: Vurdering og rangering, delstrekning 4, av samlede konsekvenser for fagtema kulturarv, etter tabell 6-5 i Håndbok V712.

KULTURARV – Samlede konsekvenser for Delstrekning 4 Moelv – Vea			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 1	
		Alt. A	Alt. B
KM 46 Moelv sentrum	0	0	0
KM 47 Brovold mølle	0	---	---
KM 48 Moelv stasjon	0	-	---
KM 49 Tolvsteinsringen	0	-	-
KM 50 Smestad	0	0	0
KM 51 Smestadbrua	0	0	0
KM 52 Fjelstadgårdene og Krogsgard	0	0	0
KM 53 Høiby	0	0	0
KM 54 Nedre Vea og Helgeberget	0	-	0
KM 55 Nordre og Søndre Vea	0	0	0
KHL 5 Moelv	0	0	0
KHL 6 Ring	0	0	0
SAMLET vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens
Rangering	1	2	3
Forklaring til rangering	Både alternativ A og alternativ B gir alvorlig miljøskade (---) ved KM 47 Brovold mølle. Alternativ B gir det samme på KM 48 Moelv stasjon. Ellers er det små konflikter og forskjeller mellom alternativene.		

Tabell 7-17: Samlede konsekvenser og rangering av de fire delstrekningen på utbyggingsparsellen.

KULTURARV – 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	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 3	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	2	4	4
Delstrekning 4	0	Middels negativ konsekvens		Stor negativ konsekvens	
Rangering	1	2		3	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 187 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

8 USIKKERHET

Konsekvensutredningen gjøres som del av en kommunedelplan hvor tiltakenes plassering og omfang ikke er endelige. Dette gjelder både for banetraséen, deponier, veger og andre fysiske tiltak i planen. Justeringer av linjene i senere planfaser kan endre konsekvensene for kulturmiljøverdiene i området.

Vurderingene i konsekvensutredningen er overordnet og først og fremst basert på kildesøk. En dypere og mer detaljert undersøkelse, både i felt og i kildematerialet, vil minske usikkerheten knyttet til datagrunnlaget. Men detaljert kunnskap om kulturminner som ikke tidligere er registrert eller beskrevet i kildematerialet er for tidkrevende å innhente på dette plannivået.

Usikkerhet kan være knyttet til potensialet for å finne automatisk fredete kulturminner i planområdet eller til manglende registreringer av forhistoriske eller nyere tids kulturminner.

For eksempel har arbeidet med konsekvensanalysen vist at det i undersøkelsesområdet er mange eldre bygninger som ikke er med i SEFRAK-registeret. Det er derfor grunn til å tro at det kan finnes kulturhistorisk verdifulle verdier som ikke er fanget opp i den overordnede konsekvensutredningen. Noe som igjen kan ha medført for lave verdivurderinger på enkelte kulturmiljø undervegs. Spesielt gjelder dette for kulturmiljø med gårdstun som ligger et stykke unna de fysiske tiltakene i planen.

KM 9 Gravfeltet ved Kommerstad er ikke registrert, verken i Askeladden eller i forbindelse med denne konsekvensanalysen. Kulturmiljøet er heller ikke befart, men avgrenset ut fra laserskanninger fra fly. Utbredelse, innhold og sikker verdi må verifiseres gjennom ytterligere undersøkelser.

Det er en usikkerhet knyttet til kommunedelplanen for Rudshøgda (N4), som er del av 0-alternativet. Næringsområdet er ikke regulert, men KAN bli utbygd. Og dersom det blir utbygd, vet vi lite om hva som skjer med kulturmiljøverdiene innenfor området. I forhold til denne konsekvensanalysen gjelder det først og fremst *KM 23 Prestvegen* og en kullgrop i *KM 21 Rudshøgda øst*. Siden skjebnen til kulturminnene er usikker, har prosjektet valgt å definere N4 som et fullt utbygd næringsområdet, men der de automatisk fredete kulturminnene og Prestvegen blir bevart (se mer under *KM 21 Rudshøgda øst* og *KM 23 Prestvegen*).

Til denne konsekvensutredningen er det lagt på et anleggsbelte langs alternativene.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 188 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

9 SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Skadereduserende og kompensierende tiltak er 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, men kommer som forslag i etterkant.

Tiltaksforslagene er rangert i kategoriene *Høy effekt*, *Middels effekt* og *Noe effekt*, alt etter hvor stor effekten av tiltaket antas å være.

9.1 KM 6 Fangbergsgutua

Noe effekt

Alternativ A og A-B: Tilpass skjæringer og fyllinger slik at de unngår mest mulig fysisk berøring av kulturmiljøet.

9.2 KM 7 Veldre stasjon

Noe effekt

Alternativ A og A-B: Tiltaket vil være ødeleggende på kulturmiljøet. Men skadene kan i en viss grad begrenses ved at detaljreguleringen har et høyt fokus på å tilrettelegge for bevaring og tilbakeføring:

- Unngå fysiske inngrep i hagen til Solbakken pensjonat.
- Inkorporer bjørketrærne ved stasjonen i ny jernbane. Eventuelt se om det er mulig å plante nye for å vise den historiske konteksten.

9.3 KM 10 Løykjedalen sør, KM 13 Løykjedalen midt og KM 14 Løykjedalen nord

Middels effekt

Alle alternativ: Spesielt *KM 13 Løykjedalen midt*, men også resten av området, må kulturminneregistreres for å få oversikt over kulturmiljøverdiene her.

Kulturmiljødokumentasjonen blir bakgrunnsmateriale for den videre planfasen. I samarbeid med kulturmiljømyndighetene/fagfolk på kulturmiljø må det lages en detaljert plan over området, med mål om å bevare mest mulig av kulturmiljøverdiene. Hold anleggsarbeidet så smalt som mulig for å redusere skadene på kulturmiljøverdier. Marker kulturminner som skal bevares med gjerde og sperrebånd i anleggsfasen. Innsnevring av anleggsbeltet vil kunne redusere skadene.

9.4 KM 20 Husmannsplassen Pålsrud

Noe effekt

Alternativ A og B-A: Flytte selve husmannsplassen til en annen lokalisering i nærheten.

9.5 KM 21 Rudshøgda øst

Middels effekt

Alternativ A-B og B: Omleggingsvegen til Prestvegen (se *KM 23 Prestvegen*) og anleggsbeltet kommer svært nær/delvis inn i en kullgrop (Askeladden-ID 120316). Legg vegen utenfor denne. Marker kulturminnet fysisk under anleggsarbeidet.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 189 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---

9.6 KM 22 Rudshøgda stasjon

Middels effekt

Alle alternativ: Tilpass det nye sporet slik at stasjonsbygningen blir bevart. Dersom dette ikke er mulig, anbefales en kulturmiljødokumentasjon av stasjonsområdet. Stasjonsbygningen kan også vurderes å flyttes om den ikke kan bevares.

9.7 KM 23 Prestvegen

Noe effekt

Alle alternativ: Prestvegen brytes og mister noe av sin historiske sammenheng. Linjeføringen brytes ved KM 20 Husmannsplassen Pålsrud. Forsøk å bevare linjeføringen under/over jernbanen istedenfor å legge om vegen. Som et kompenserende tiltak kan det settes opp informasjonsskilt om kulturminnet langs vegen.

9.8 KM 32 Gravfeltet ved Kjos

Høy effekt

Alle alternativ: Alternativ B og B-A får størst konsekvenser og alvorlig miljøskade på kulturmiljøverdiene her, men også alternativ A og A-B gir betydelig miljøskade. For alle alternativene gjelder at området må kulturminneregistreres for å få oversikt over kulturmiljøverdiene. Kulturmiljødokumentasjonen blir bakgrunnsmateriale for den videre planfasen. Legg sporet og sidetiltak så langt sør som mulig. I samarbeid med kulturmiljømyndighetene/fagfolk på kulturmiljø må det lages en detaljert plan over området, med mål om å bevare mest mulig av kulturmiljøverdiene. Hold anleggsarbeidet så langt sør som mulig for å redusere skadene på kulturmiljøverdiene. Marker kulturminner som skal bevares med gjerde og sperrebånd i anleggsfasen.

9.9 KM 47 Brovold mølle

Høy effekt

Alle alternativ: Flytt hovedhuset til Brovold Mølle slik at det blir reddet. Størst effekt får man ved å sette det opp i nærheten, langs elva.

9.10 KM 48 Moelv stasjon

Høy effekt

Alle alternativ: Tilpass jernbaneanlegget slik at pakkhuset blir stående. Eventuelt flytt huset noen meter slik at det fremdeles kan videreføre den kulturhistoriske tradisjonen på stasjonen.

10 POTENSIAL FOR NYE FUNN

Langs traséene til jernbanetiltaket kan det finnes automatisk fredete kulturminner som vi ennå ikke kjenner til. Både i selve traséen, ved tilknytningsveger og i deponiområdene. Siden disse sporene ikke er kjent, kan de heller ikke vurderes som en del av konsekvensanalysen. Men det er gjort en overordnet vurdering av hvor stort potensialet er for å finne slike til nå ukjente, automatisk fredete kulturminner langs tiltaket. Bare områder som kan komme til å bli direkte berørt av tiltaket er potensialvurdert. Noen av områdene, som for eksempel Løykjedalen, har potensial også utenfor det arealet som er markert til denne konsekvensutredningen.

Vurderingen av potensialet bygger på faglig erfaring, geografiske forhold i undersøkelsesområdet, kulturlandskapstype, høyde over havet, tidligere undersøkelser og kjente funn av automatisk fredete kulturminner.

Etter Håndbok V712 Konsekvensanalyser skal det ved kommunedelplaner gjøres en vurdering av potensial for funn etter to kategorier; noe og stort potensial.

10.1.1 Dæli og Kokkine

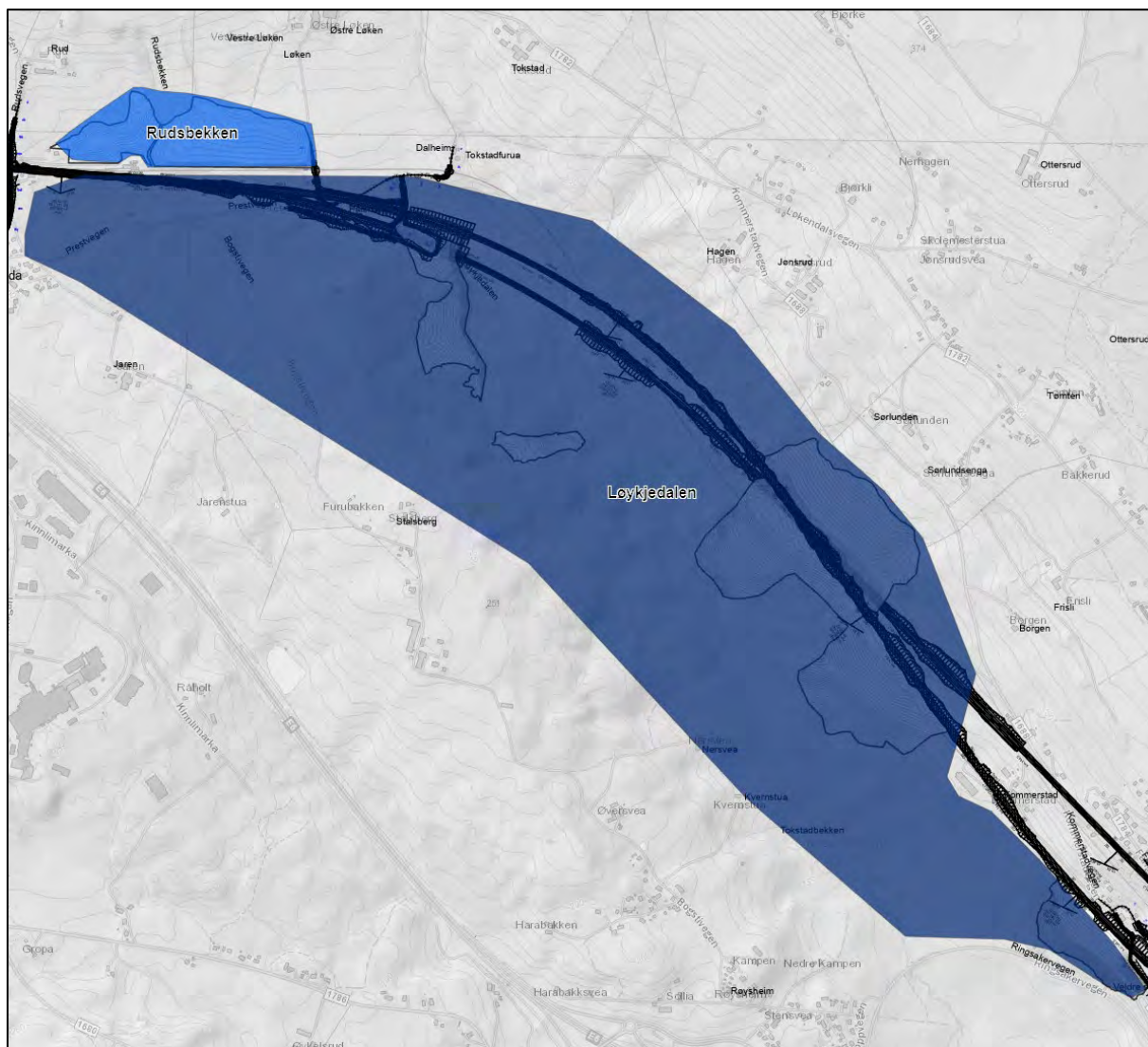
Noe potensial



Figur 10-1: Noe potensiale for nye funn i området kalt Dæli og Kokkine.

Området er delvis oppdyrket, delvis skog. Det heller mot sørøst og kan ha egnet seg for bosetning i jernalderen.

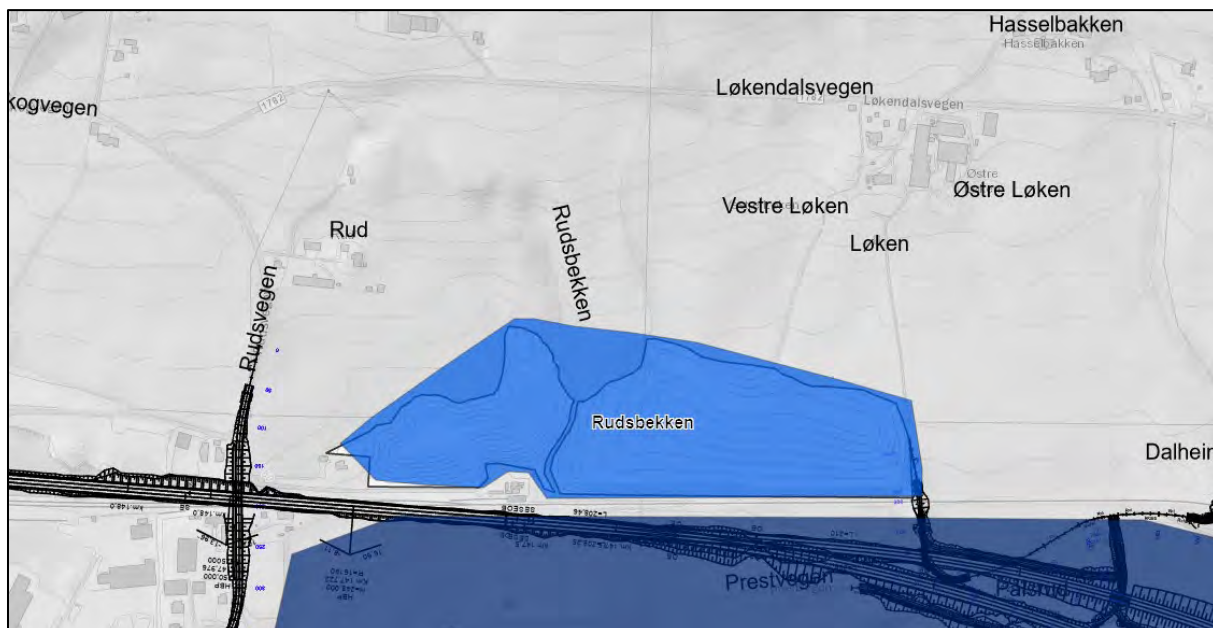
10.1.2 Løykjedalen Stort potensial



Figur 10-2: Stort potensiale for nye funn i området kalt Løykjedalen, noe potensiale i området kalt Rudsbekken.

Befaring og LIDAR-skanninger viser klart at det finnes en del kullgroper og en mengde rydningsrøyer i Løykjedalen. Sjansen for at området skjuler flere forhistoriske og nyere tids kulturminner enn det som vises på laserskanningene er stor. Også utenfor området definert som potensiale til dette prosjektet. I så fall er de automatisk fredete kulturminnene mest trolig fra jern- og/eller middelalderen.

10.1.3 Rudsbekken Noe potensial



Figur 10-3: Noe potensiale for nye funn i området kalt Rudsbekken.

Et område som virker å ha minst noen parti som ikke er råket av moderne jordbruksmaskiner. Bør undersøkes for å avklare om det kan skjule spor fra forhistorien.

10.1.4 Skyberg øst Stort potensial



Figur 10-4: Stort potensiale for nye funn i området kalt Skyberg øst, noe potensiale i området kalt Skyberg vest.

Et massedeponi legges på et område der LIDAR-skanninger indikerer at det kan finnes minst en kullgrop.

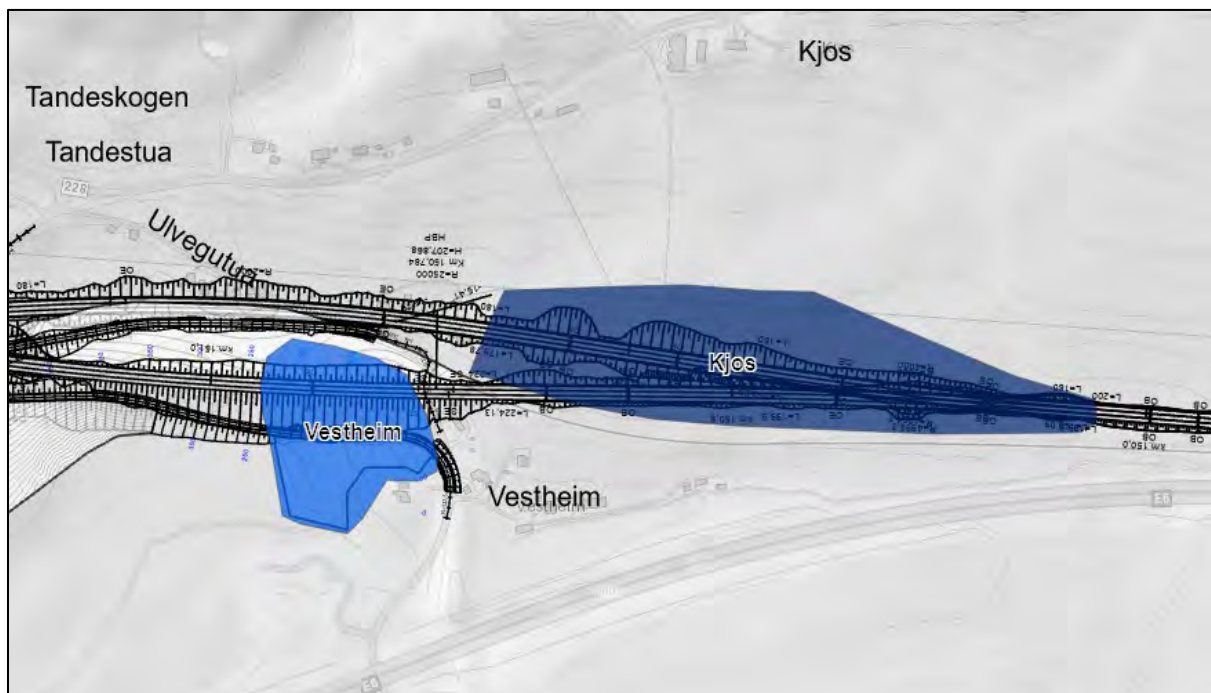
10.1.5 Skyberg vest

Noe potensial

Et massedeponi er planlagt på en del av jordbruksarealet som kan skjule spor fra forhistorien. For eksempel bosetningsspor fra jern- og middelalderen. Se *Figur 10-4*.

10.1.6 Kjos

Stort potensial



Figur 10-5: Stort potensiale for nye funn i området kalt Kjos, noe potensiale i området kalt Vestheim.

Det er registrert et kombinert grav- og rydningsrøysfelt, og en mulig hulveg, her (se *KM 32 Gravfeltet på Kjos*). Men hele området er ikke grundig undersøkt og kan med stor sannsynlighet skjule flere forhistoriske kulturminner.

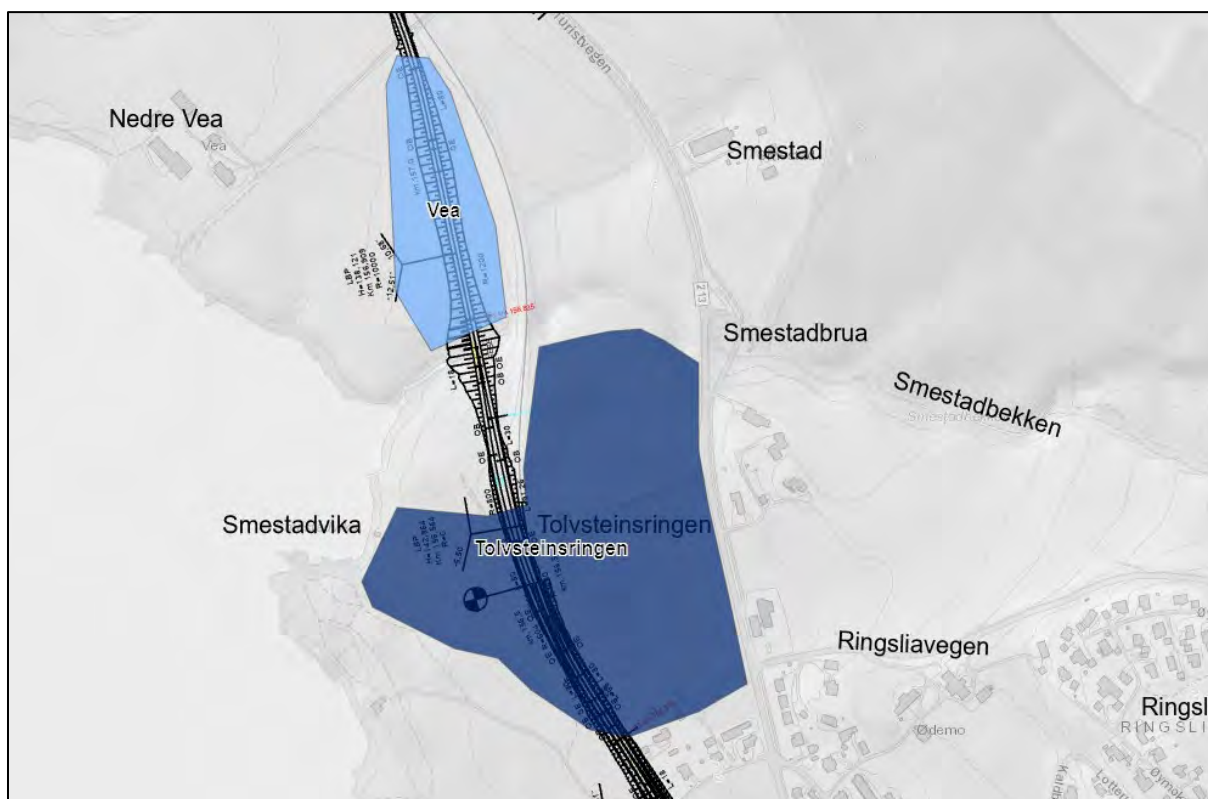
10.1.7 Vestheim

Noe potensial

To kullgroper er kjent fra før i dette området (se *KM 33 Vestheim*). Flere spor kan finnes under bakken. Se *Figur 10-5*.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 194 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
--	--	---

10.1.8 Tolvsteinsringen Stort potensial



Figur 10-6: Stort potensiale for nye funn i området kalt Tolvsteinsringen, noe potensiale i området kalt Veia.

Vi vet at det har vært tre andre steinringer, sannsynligvis enda mer, i tillegg til selve Tolvsteinsringen på Smestadsletta (se *KM 49 Tolvsteinsringen*). Det er svært stor sannsynlighet for at det finnes flere forhistoriske spor under bakken innenfor dette området. Slike kan også finnes vest for dagens jernbane.

10.1.9 Veia

Noe potensial

Nærheten til Tolvsteinsringen og andre automatisk fredete kulturminner i Ring, gjør at det definerte område kan ha potensial for funn. Se *Figur 10-6*.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 195 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

11 REFERANSER

Amundsen, Hilde Rigmor (2011). *Mot de store kulturtradisjonene. Endringsprosesser fra tidligneolitikum til førromersk jernalder mellom Mjøsa og Femunden*. Doktorgradsavhandling fra Institutt for arkeologi, konservering og historie, Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo.

Askeladden.no. Riksantikvarens kulturminnedatabase på nett.

Bane NOR (2020). *Kommuneplan med konsekvensutredning. Forslag til planprogram. Dobbeltspor Brumunddal – Moelv, Ringsaker kommune*. Revidert planprogram.

Bjerke, Thor (red.) (2013). *Banedata 2013. Data om infrastrukturen til jernbanene i Norge*.

Borgedal, Paul og Berg, Lars (1943). *Norske gardsbruk, Bind IV, Hedmark fylke II*.

Dahl, Aasmund (1988). *NSBs Bygningsregistrering. Hamar distrikt. Eidsvoll – Dombåsbanen II*. Utgitt av NSB

Digitalt Museum. Fotografier av samlinger fra de norske museene.
<https://digitaltmuseum.no/>. Pr. januar 2022.

Dokumentasjonsprosjektet. Blant annet Oldsaksamlingens arkeologiske tilvekstkatalog fram til 2008. <https://www.dokpro.uio.no/>. Pr. januar 2022.

Ekern, Torbjørn (1990). *Ætter Præstvæga – i fælom hass Alf*.

Ellefsen, Eilert og Ellefsen, Karl Otto (1993). *Stedsanalyse – eksempel Brumunddal*. Supplement til veiledningsheftet *Stedsanalyse – innhold og gjennomføring*. Utgitt av Miljødirektoratet.

Engelstad, Eivind S. (1963). *Storgårder i Norge, Annet bind*.

Enemo, Egil (?). *Moelv*. Artikkel på nettsiden Ida og Egils nettside,
<https://www.egilenemo.com/420081564>, lest 14/3 2022.

Faraasen, Clara Eline Platou (red.) (2008). – *Før nå ska je førtelja...*

Feiring, Trond (1994). *Da jernbanen kom til Ringsaker*. Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 1994:55-84.

Fjelstad, Gunnar (2012). *Fjelstad gårds historie*. Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 2020:159-167.

Forfang, Faste og Aagesen, Knut (1981). *Ringsaker folkehøgskule 1939-1979*.

Gotaas, Thor (2006). *Veldreidretten gjennom 100 år*.

Hartmann, Eivind (1997). *Neste stasjon. En guide til jernbanens arkitekturhistorie*.

Hartmann, Eivind og Mangset, Øistein (1997). *Verneplan for jernbanebygninger*. På oppdrag for NSB og Riksantikvaren.

Hedmark fylkeskommune (2019). *Matklokketårn på Hedmarken*.

Hovde, Torbjørn (1998). *Det spøker på Heggebakken*. Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 1998:125-128.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 196 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

Hovde, Torbjørn (2011). *Moelv – fra ødemark til by.*

Hovde, Torbjørn (2015). *Turhåndbok for Midtre Ringsaker. Moelv – Ring – Næroset – Veldre.*

Håkenstad, Sverre og Sørflaten, Erik (1998). *Statens Gartner- og Blomsterdekoratørskole Vea 1923-1998.*

Jernbaneverket (2016). *Kommunedelplan Jessnes - Brumunddal*

Johansen, Ove (1997). *De første vasskvernene.* Artikkel i Ringsaker Blad 5/4 1997.

Johansen, Ove (red.) (1990). *Kildeboka 1891-1991.* Utgitt av redaksjonskomiteen for Kildeboka.

Johansen, Ove (1987). *Nedre Bruvold i Moelv.* Artikkel i Ringsaker Blad 11/7 1987.

Johansen, Ove (1986). *Moelvboka. Modalshistorie i tekst og bilder.*

Jøsang, Ottar (1999). *Hovedvegen gjennom Ringsaker krysser Smedstadbekken.* Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 1994:39-58.

Karlgård, Bernt (1961). *Bruvoldbedriftene, Moelv. Noen historiske data og opplysninger samlet i anledning et jubileum.*

Kløvstad, Arne og Vasaasen, K.A. (1969). *Norske gardsbruk, Bind 9, Hedmark fylke II.*

Kolltveit, Gjermund (1991). *Veger og vegfar i Veldre.* I Nicolay arkeologisk tidsskrift nr. 55, 1991:37-43.

Kolstad, Gunhild (2010). *Bygdebok for Ringsaker hovedsokn. «Refplingfjordingen».*

Krokengen, Georg og Mathisen, Tor (2017). *Lys og kraft i 100 år. 1917-2017.* Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 2017:48-52.

Kvisselien, Thorleif J. (2013). *130 år med skole på Furu.* Artikkel i Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag, Årbok 2013:112-125.

Lahn, Thore (2018). *Fredningsdokumentasjon. Husmannsplassen Prøysen. Del 1 – Kontekst, historikk og beskrivelse.* Rapport utarbeidet av Hedmark fylkeskommune og bearbeidet av Riksantikvaren.

Lillevold, Eivind og Granberg, Per (1992). *75 år. Kraftforsyningen i Ringsaker og Nes.*

Lions Club Ringsaker (1974). *Vegviser for Ringsaker. 1974-1975.*

Lokalhistoriewiki. www.lokalhistoriewiki.no Pr. januar 2022.

Midthaug, Leif (1943). *Ringsaker Brandkasse 1823-1943.*

Midthaug, Leif (1938). *Slektene Sveen og Narud fra Veldre.*

Miljøstatus. Norges offisielle nettsted for samlede miljøopplysninger. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/> Pr. januar 2022.

Mitlid, Åke (2004). *Bygdeborgene – var de lokale tiltak eller deler av en overordnet plan? En analyse av borgenes funksjon i det tidlige jernaldersamfunnet med vekt på deres forsvarsrelaterte oppgaver.* Artikkel i Viking 2004.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 197 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

Mømb, Anders Aarøe (2010). Kulturminner i vassdrag. Flom- og erosjonssikring, kanaler og miljøtiltak. Utgitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Nilssen, Tor (1995). *Gudbrandsdalsbanen. Jernbaneanleggene Hamar – Dombås. En landskaps- og kulturhistorisk analyse.* NSB Baneregion Nord.

Nordsveen, Knut (2012). *Grøfta i Kommerstadhagen.* Artikkel i Årbok Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag 2012:177-182.

Nordsveen, Knut (2016). *Veldre barnehjem. Del 1.* Artikkel i Årbok Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag 2016:141-161.

Omdal, Ole Magne og Øina, Salve (1995). *Minneskrift. Gardist Salve T. Eieland 1919-1940.*

Ormøy, Ragnhild (1992). *Ringsakboka II. Mellomalderen.* Bygdebok for Brøttum – Veldre – Ringsaker.

Pilø, Lars (2055). *Bosted – urgård – enkeltgård. En analyse av premissene i den norske bosetningshistoriske forskningstradisjon på bakgrunn av bebyggelsesarkeologisk feltarbeid på Hedmarken.* Doktorgradsavhandling fra Institutt for arkeologi, kunsthistorie og konservering, Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo.

Pontoppidan, Christian Jochum (1785). *Geographisk Oplysning til Cartet over det sydlige Norge i trende Afdeelingen.*

Riksantikvaren (?). *Verdisetting og verdivektning av kulturminner.* Veileder

Ringsaker Blad. *Prøysenmarsjens historiske omgivelser.* Avisartikkel i Ringsaker Blad 24.09.1983.

Ringsaker Blad. *Veldre-dame med 53 års pensjonat-erfaring.* Avisartikkel i Ringsaker Blad 04.08.1973.

Ringsaker kommune (1998). *Landskapsanalyse – Moelv. Grunnlagsmateriale for arbeid med kommunedelplan.* Teknisk etat, Planseksjonen, januar 1998.

Ringsaker kommune (1999). *Reguleringsplan Moelv sentrum I.* Vedtatt 17.11.1999.

Ringsaker kommune (2019). *Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø.* Planforslag til offentlig ettersyn – Ringsaker kommune 02.05.2017.

Riksantikvaren (2017). *Husmannsplassen Prøysen, gnr./bnr. 232/4, 232/5, 232/6 og del av 232/8 og 232/1, i Ringsaker kommune – Vedtak om fredning.* Fredningsdokument.

Rødsrud, Christian Løchsen og Jouttijarvi, Arne (2020). *Smie på Fangberget i Ringsaker.* I rapporten: Ingen vei utenom. Arkeologiske undersøkelser i forbindelse med etablering av ny rv. 3/25 i Løten og Elverum kommuner, Innlandet.

Rønnekleiv, Karen Østby (2003). *Solbakken pensjonat.* Artikkel i Årbok Ringsaker, Veldre og Brøttum historielag 2003:76-81.

Schyberg.net. Slektsside for familien Schyberg. <http://schyberg.net/nedreskyberg.html> Pr. januar 2022.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv	Side: 198 av 198 Dok.nr.: ICD-10-A-23006 Rev.: 01A Dato 23.03.2022
---	---	---

Simenstad gards hjemmeside. <https://www.simenstadgard.no/> Pr. januar 2022.

Skare, Kjetil (2021). *Arkeologisk registrering i forbindelse med avklaring av mulige gravhauger på Sørlunden gnr/bnr. 143/1 i Ringsaker kommune. Befaringsrapport.* Innlandet fylkeskommune, Kulturarv. 15/9 2021.

Skare, Kjetil (2022). E-postkorrespondanse om steinsamling ved Kjos.

Statens vegvesen (2009). *E6 Hamar grense – Moelv i Ringsaker kommune. Kommunedelplan med konsekvensutredning.* Del av E6 Gardermoen – Biri.

Statens vegvesen (2018). *Håndbok V712 Konsekvensanalyser.* Oppdatert 2021.

Statens vegvesen og Ringsaker kommune (2013). *Reguleringsplan. Prosjekt: E6 Arnkvern – Moelv. Parsell Botsenden – Moelv. Planbeskrivelse.*

Svendsen, Reinert (1902). *Fortidsmindemerker i Ringsaker paa Hedemarken.*

Svendsen, Reinert (1939). *Festskrift i anledning Ole Andreas Gjelds legats 50 års jubileum 1889 – 7 mars – 1939.*

Tokstad.net. Hjemmeside til Tokstad gård. www.tokstad.net. Pr. januar 2022.

Unimus.no. Universitetsmuseenes fotografiportal. <https://www.unimus.no/portal/#/>. Pr. januar 2022.

Valebrokk, Eva (1998). *Vakre gårder. På besøk i vår kulturarv.*

Veafagskoles hjemmeside. www.vea-fs.no. Pr. januar 2022.

Veldre Historielag (1974). *Veldre bygdebok I.*

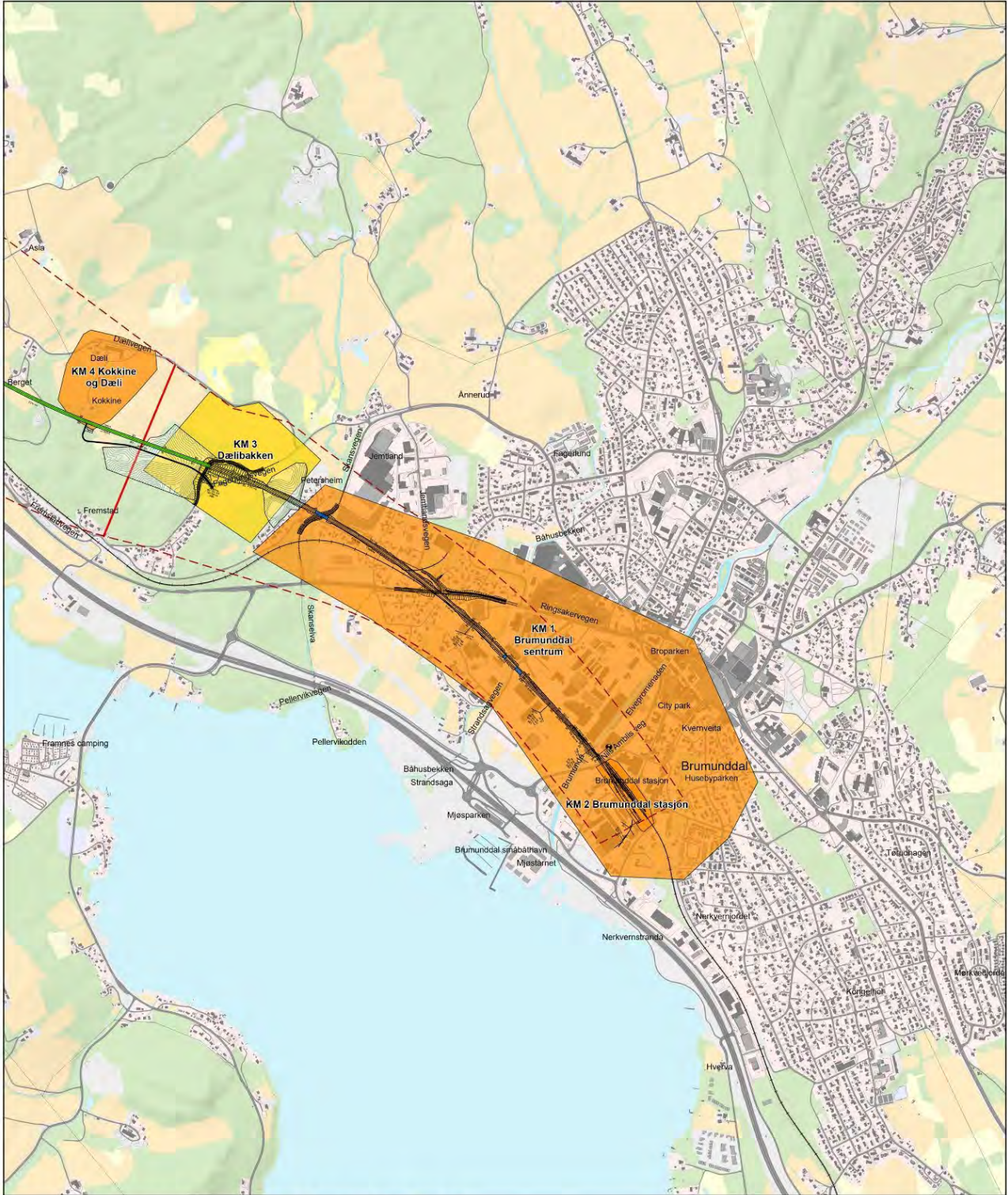
Woxholth, Yngve (1976). *Norske storgårder og kulturskatter.*

Aas, Anton S. (1963). *Gården Veia i Ringsaker og slekta der.*

Muntlige informanter:

- Agnethe Jovall, Innlandet fylkeskommune
- Kjetil Skare, Innlandet fylkeskommune

Vedlegg 1
Verdikart Alternativ A



Verdikart - Kulturarv (Alternativ A)

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

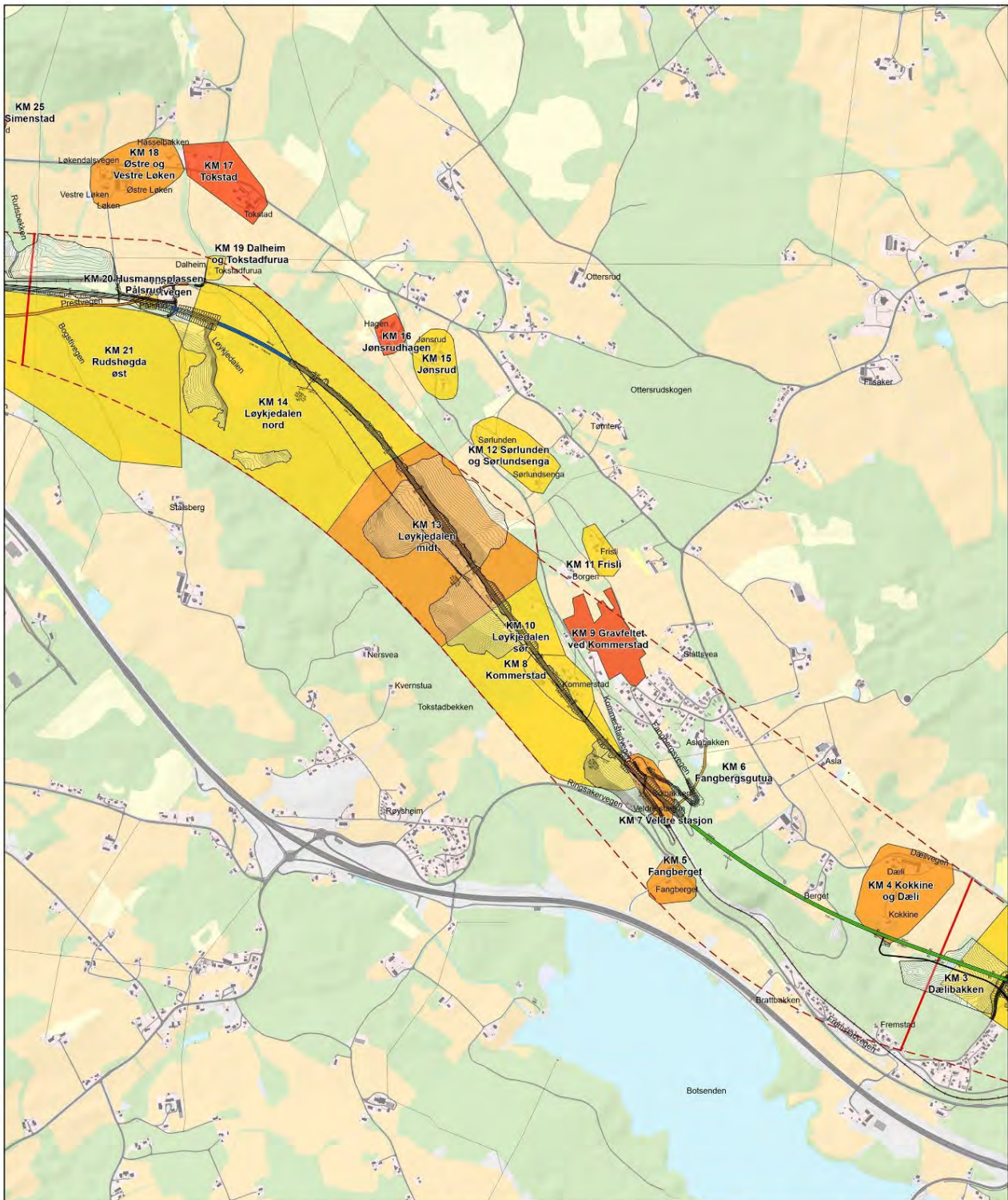
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 16.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Kulturarv (Alternativ A)

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

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

RAMBOLL **SWECO** 

Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022

0 200 400 600
m





Verdikart - Kulturarv (Alternativ A)

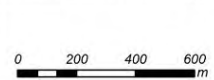
- | | |
|--|--|
|  Prosjekterte data |  Svært stor verdi |
|  Bru |  Stor verdi |
|  Tunnel |  Middels verdi |
|  Eksisterende bane |  Noe verdi |
|  Strekningsdele |  Uten betydning |
|  Utredningskorridor | |

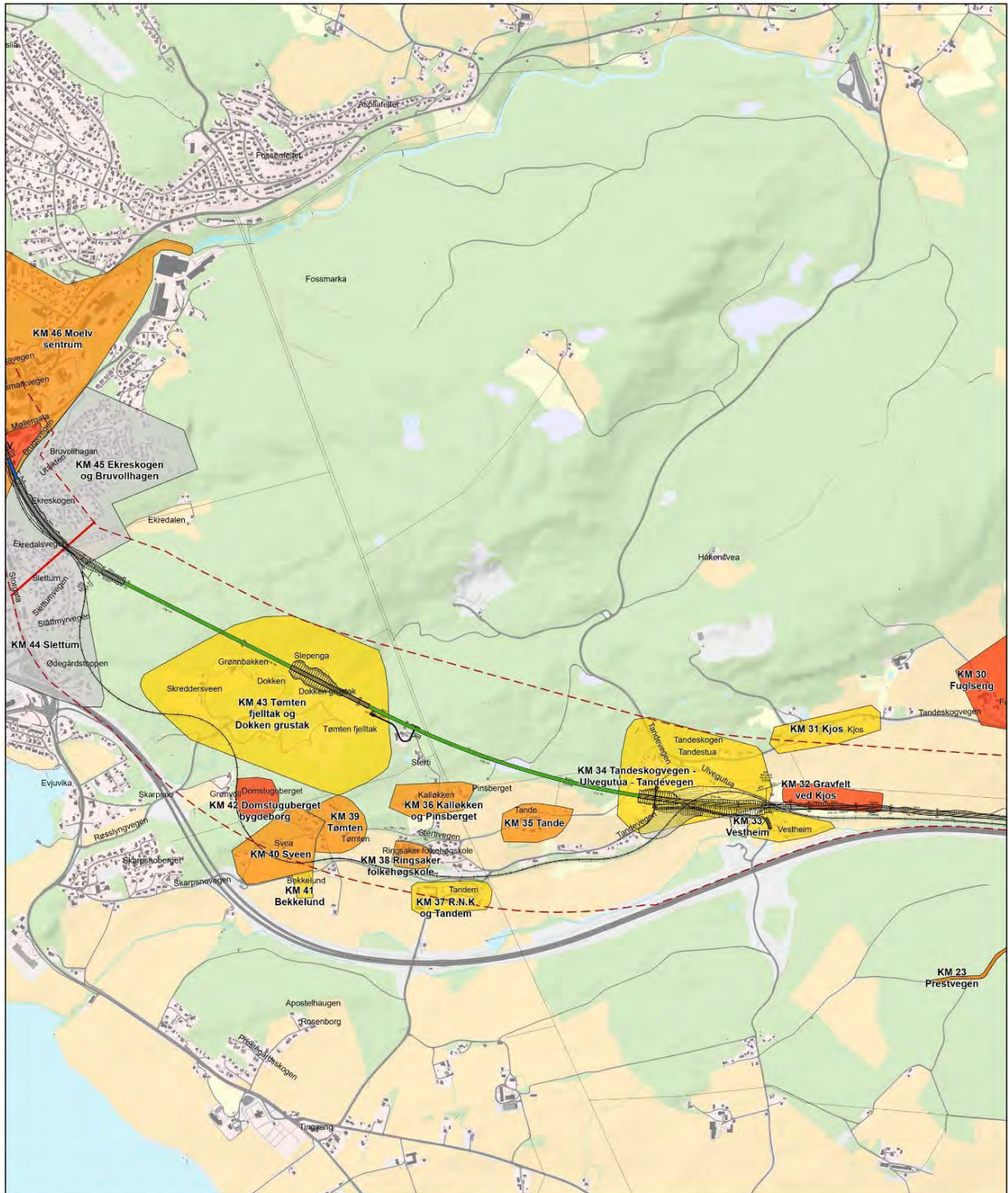
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:



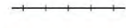


Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 16.03.2022






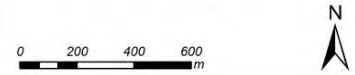
Verdikart - Kulturarv (Alternativ A)

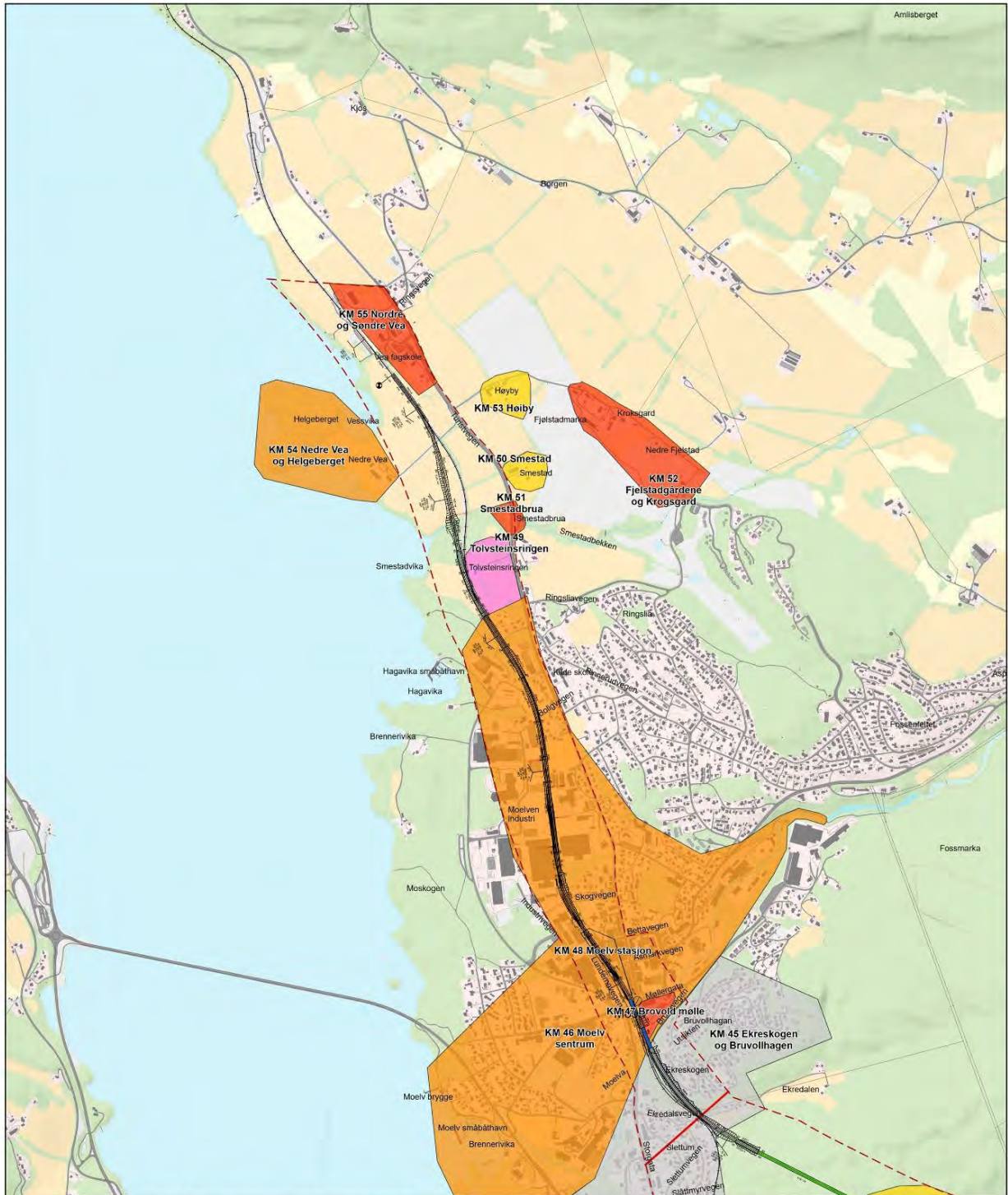
-  Prosjekterte data
-  Bru
-  Tunnel
-  Eksisterende bane
-  Strekningsdele
-  Utredningskorridor

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




IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 16.03.2022





Verdikart - Kulturarv (Alternativ A)

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

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 4

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

RAMBOLL **SWECO**

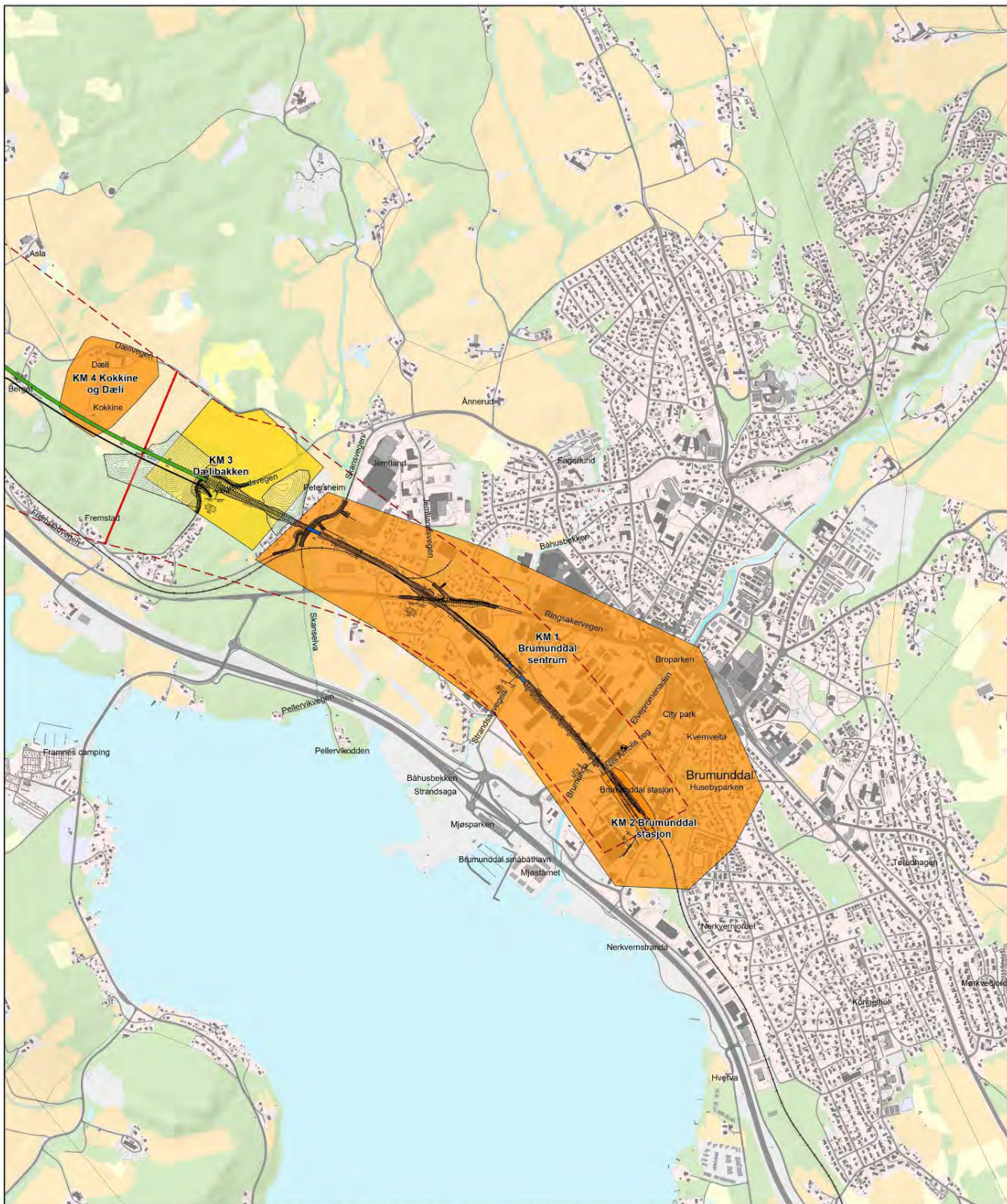
Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022

0 200 400 600
m



Vedlegg 2
Verdikart Alternativ B



Verdikart - Kulturarv (Alternativ B)

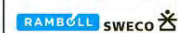
	Prosjekterte data		Svært stor verdi
	Bru		Stor verdi
	Tunnel		Middels verdi
	Eksisterende bane		Noe verdi
	Strekningsdele		Uten betydning
	Utredningskorridor		

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

Prosj.nr.: 1350008918

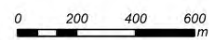
Dok.num.:

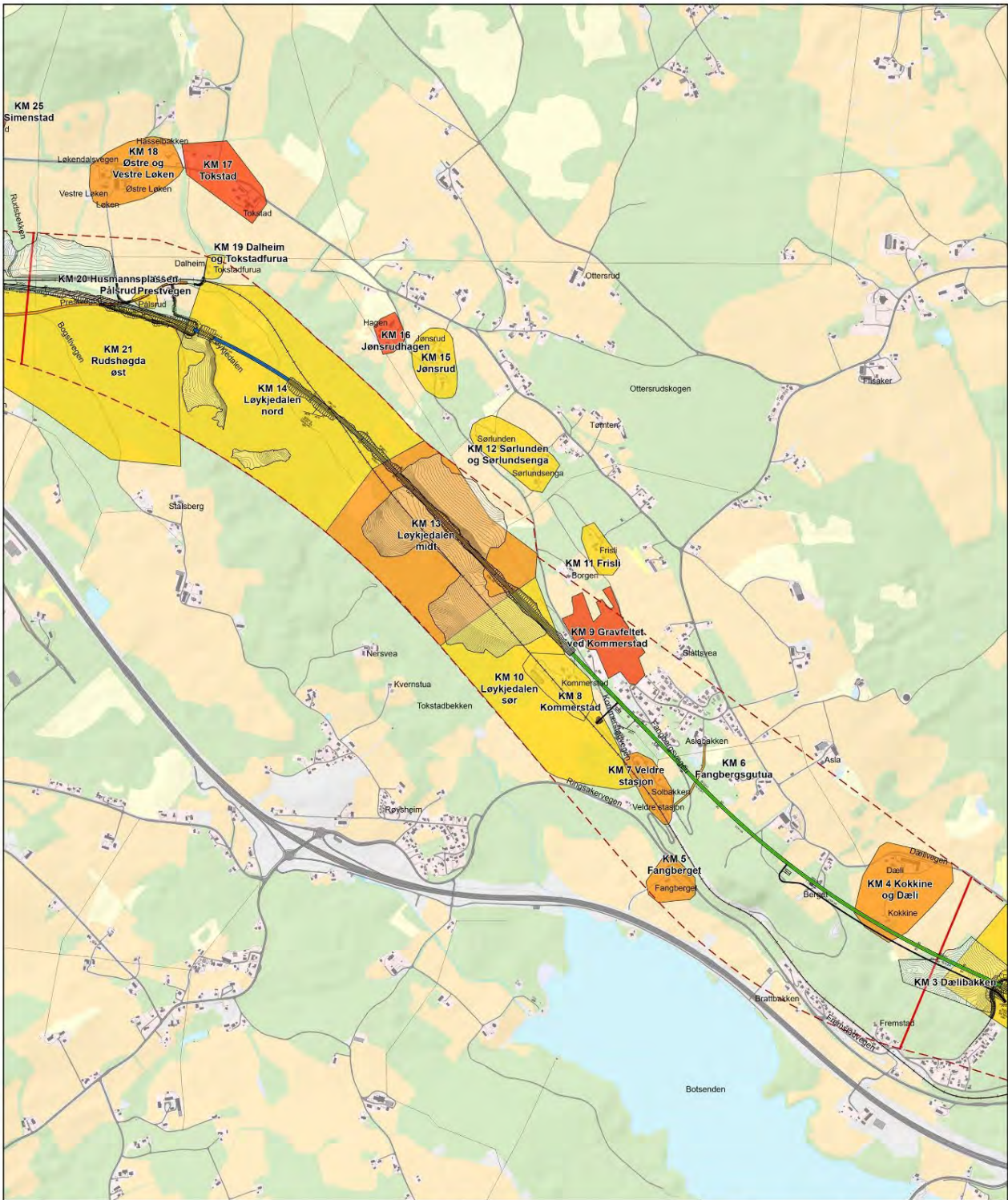
Rev.:



Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022





Verdikart - Kulturarv (Alternativ B)

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

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

RAMBOLL **SWECO** 

Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022

0 200 400 600 m



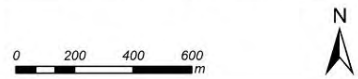


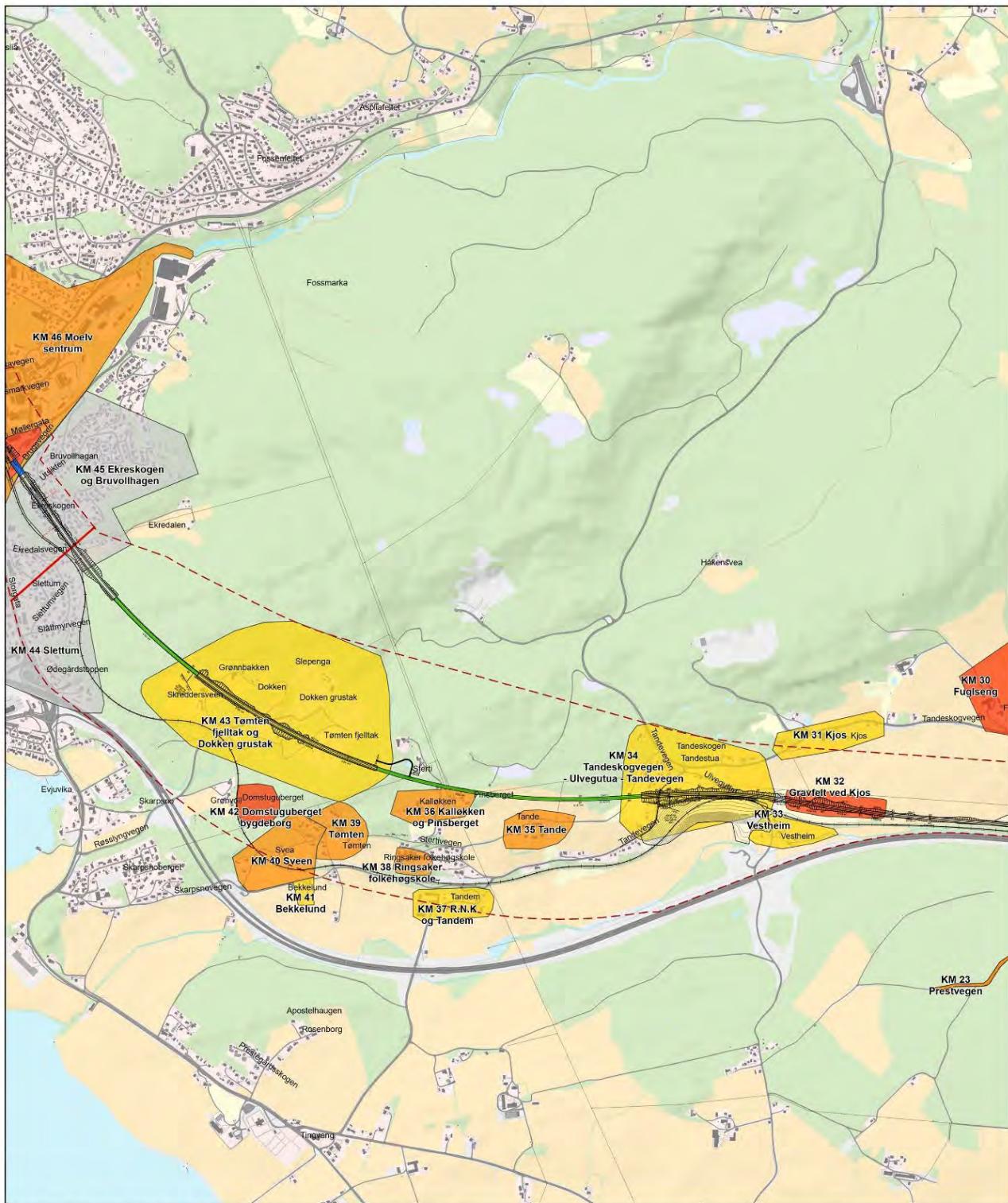
Verdikart - Kulturarv (Alternativ B)

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 3, del 1

Prosj.nr.: 1350008918	Dok.num.:
Rev.:	
Målestokk: 15000 i A3	Dato: 16.03.2022





Verdikart - Kulturarv (Alternativ B)

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

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 3, del 2

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

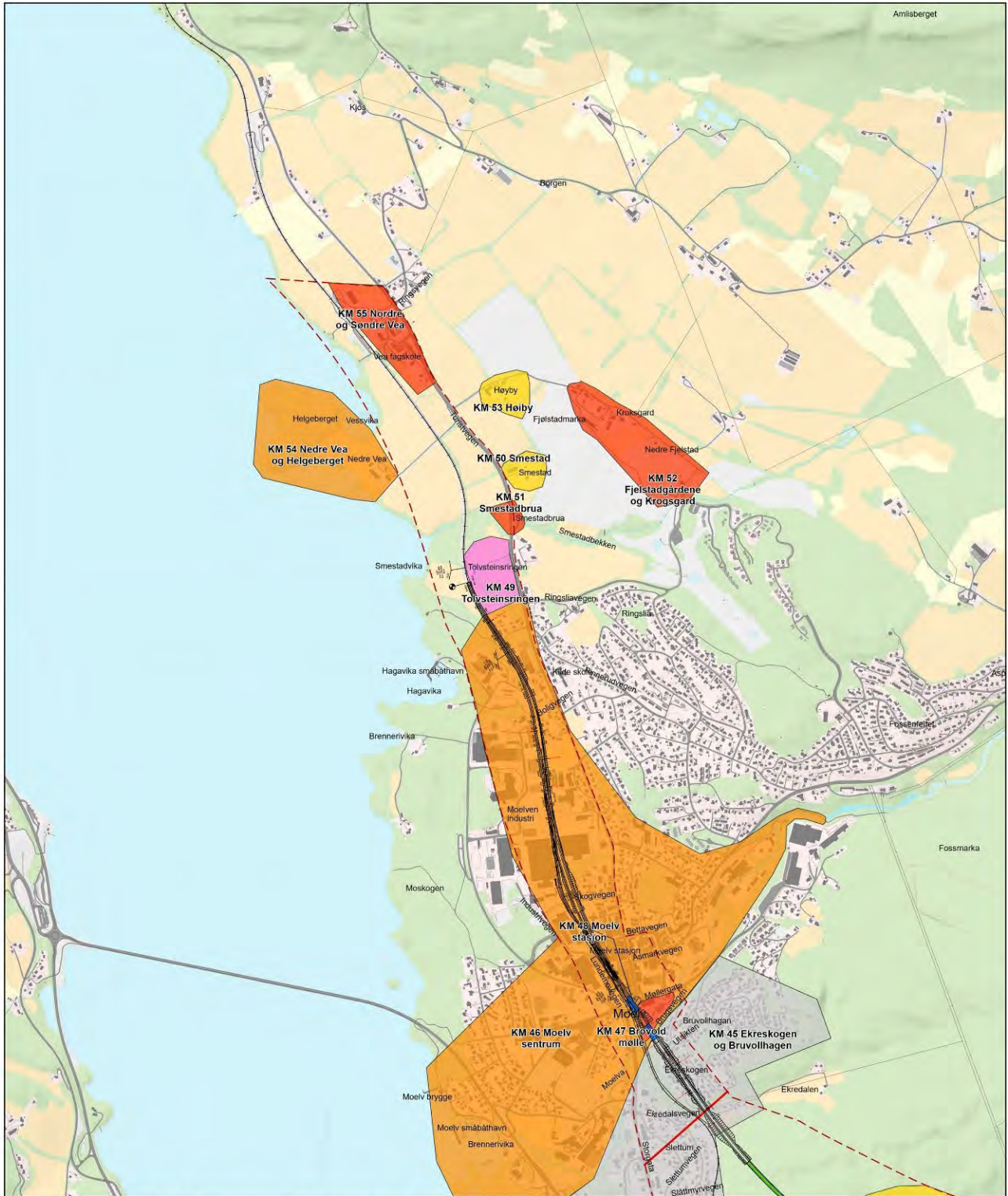


Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Kulturarv (Alternativ B)

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

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

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv Delstrekning 4

Prosj.nr.: 1350008918

Dok.num.:

Rev.:

RAMBOLL **SWECO**

Målestokk: 15000 i A3

Dato: 16.03.2022

0 200 400 600
m

