



InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv

Konsekvensutredning – fagrapport landskapsbilde

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

Sign:

Sverre Setvik, 08.04.2022
10:16:19

02A	100% leveranse	05.04.2022	MAHI	LBGLIL	SDGDRM
01A	100 % leveranse, uten 3D-illustrasjoner	23.03.2022	MAHI	SRSLIL	LBGLIL
00A	90 % leveranse	26.01.2022	MAHI	SRSLIL	LBGLIL
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport landskapsbilde		Antall sider: 109 + vedlegg		Entreprise:	
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: InterCity-prosjektet		Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell: 10		ICD-10-A-23035		02A	
		Drifts dokument-/tegningsnummer:		Revisjon drift:	
		[hvis relevant]		[hvis relevant]	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 2 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	--	---

FORORD

Modernisering av Dovrebanen er en del av InterCity-satsingen for Østlandet. Strekningen Eidsvoll - Lillehammer skal etter gjeldende Nasjonal transportplan stå ferdig i 2034. Gjennom statsbudsjett for 2020 er det 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 tema landskapsbilde.

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

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

Fagansvarlig for fagrapporten er Marte Høibraaten.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 3 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	2
1 SAMMENDRAG	5
1.1 Planområdet	5
1.2 Dagens situasjon	5
1.3 Konsekvenser	7
1.4 Skadereduserende og kompensierende tiltak	7
2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV	8
2.1 Bakgrunn for planen	8
2.2 Prosjektmål	9
2.3 Utredningskrav fra planprogrammet.....	9
2.4 Planområdet	11
3 TILTAKSBESKRIVELSE	12
3.1 Dagens bane	12
3.2 Referansealternativet, 0-alternativet	12
3.3 Overordnede mål og føringer	20
3.4 Tiltaksbeskrivelse	21
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak	21
3.4.2 Deponi	26
3.4.3 Anleggsbelte	29
4 METODE	30
4.1 Definisjon av fagtema	30
4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712	30
4.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder	30
4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer	35
5 KUNNSKAPSGRUNNLAG	36
5.1 Kunnskapsinnhenting	36
5.2 Beskrivelse av området – Landskapsbilde	36
5.2.1 Landskapsregioner	36
5.2.2 Landskapsanalyse	38
5.2.2.1 Landskapskarakter.....	38
5.2.2.2 Landskapselementer	40
5.3 Influensområde.....	41
6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER	42
6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	43
6.1.1 LB 01 Brumunddal sentrum.....	46
6.1.2 LB 02 Fangberget	51
6.1.3 LB03 Dæli	54
6.2 Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda.....	57
6.2.1 LB 02 Fangberget	60
6.2.2 LB 03 Dæli	62
6.2.3 LB 04 Løykjedalen	63
6.3 Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv	69
6.3.1 LB 05 Rudshøgda	74
6.3.2 LB 06 Kjos-Tokstad.....	76
6.3.3 LB 07 Tande	80
6.3.4 LB 08 Fossmarka	85

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 4 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

6.4	Delstrekning 4 Moelv - Vea	89
6.4.1	LB 09 Moelv	92
6.4.2	LB 10 Nedre Ring	99
7	TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER	102
7.1	Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget.....	102
7.2	Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda	102
7.3	Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv	103
7.4	Delstrekning 4 Moelv - Vea	104
7.5	Sammenstilling av konsekvenser	104
8	USIKKERHET	106
9	SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK	107
10	REFERANSER	108

VEDLEGG

Vedlegg 1 – Verdikart alternativ A

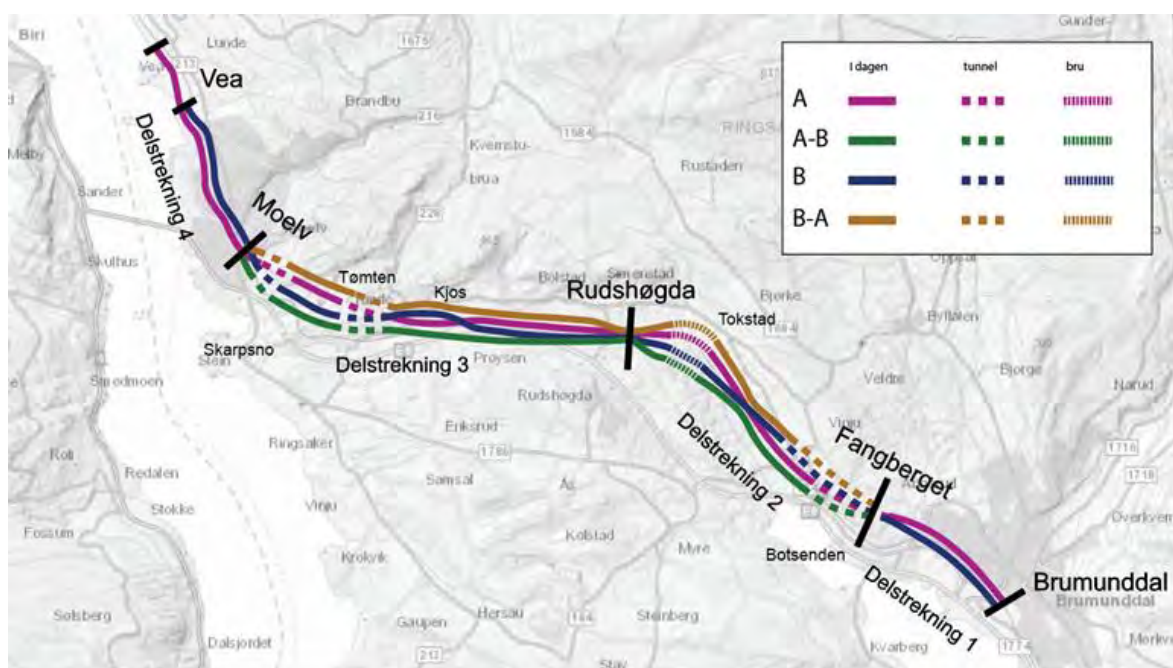
Vedlegg 2 – Verdikart alternativ B

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 Vea 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.

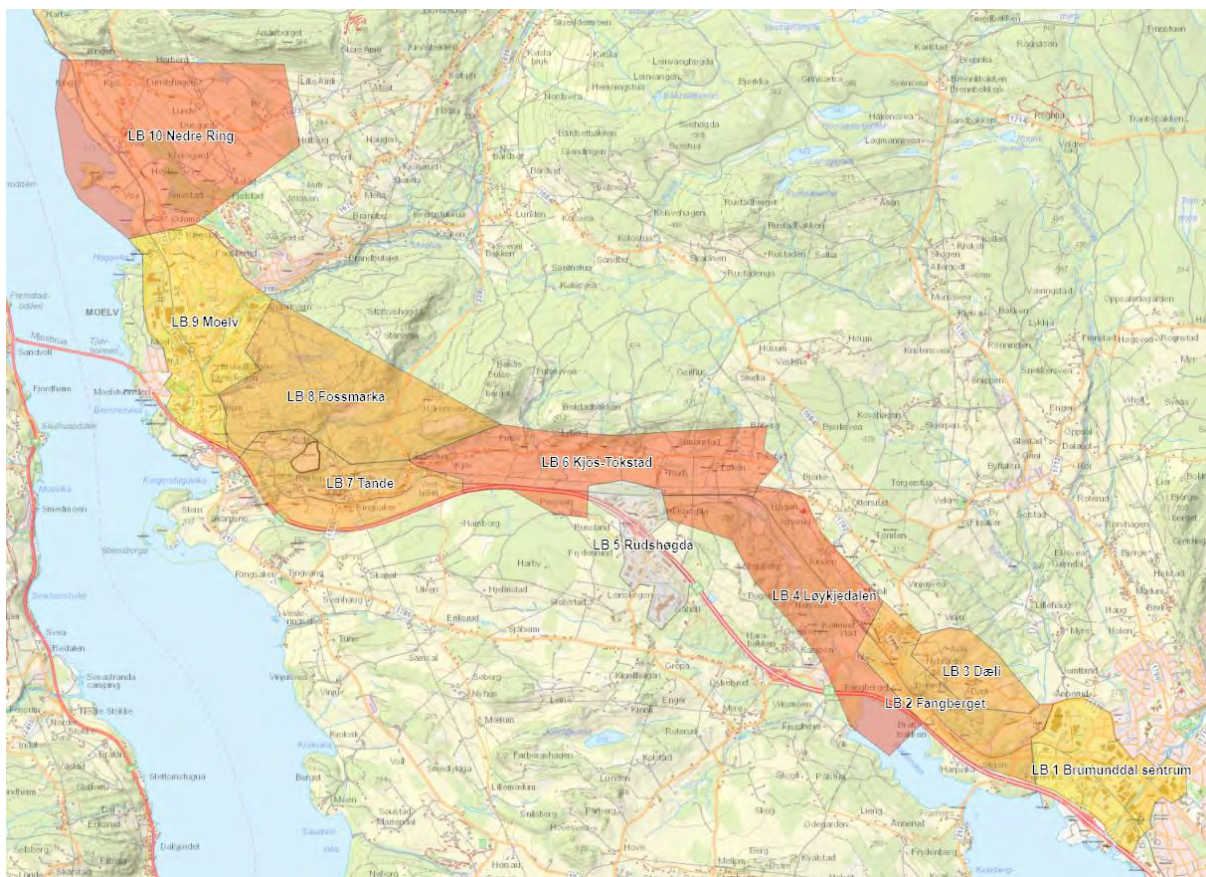
1.2 Dagens situasjon

Planområdet omfattes av to landskapsregioner; *Skogtraktene på Østlandet – underregion Hedmarkens åsbygder* og *Innsjø- og silurbygdene på Østlandet – underregion Hedmarkens jordbruksbygder*. Med utgangspunkt i NiN Landskapstyper og NIBIO Landskapsregioner, supplert med vurderinger fra befaringer og kart, er planområdet sortert etter tre hovedtyper landskapskarakter. Disse er jordbrukslandskap, skogslandskap og byer og tettsteder.

Utredningsområdet er delt inn i 10 delområder for fagtema landskapsbilde. Delområdene Løykjedalen, Kjos-Tokstad og Nedre Ring er gitt stor verdi. Løykjedalens helhetlige dalform med vekslende dekke av skogs- og jordbruksarealer gir et godt totalinntrykk. Kjos-Tokstad med store ubrutte gårdstrukturer med storgårder gir særpreg og et spesielt godt totalinntrykk. Nedre Ring er et kultur- og jordbrukslandskap med stort særpreg og helhetlig uttrykk.

Tabell 1-1: Oversikt over delområder for fagtema landskapsbilde og deres verdier.

Delområder	Verdi
LB 01 Brumunddal sentrum	Noe verdi
LB 02 Fangberget	Middels verdi
LB 03 Dæli	Middels verdi
LB 04 Løykjedalen	Stor verdi
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor verdi
LB 07 Tande	Middels verdi
LB 08 Fossmarka	Middels verdi
LB 09 Moelv	Noe verdi
LB 10 Nedre Ring	Stor verdi



Figur 1-2: Oversiktskart som viser fagemaverdiene.

1.3 Konsekvenser

Delstrekning 1 har noe negativ konsekvens for begge alternativer. Begge alternativene har noe skjemmende inngrep tilknyttet tunnelpåhugget nord for Fagerlundvegen, inkludert omlegging av Fagerlundvegen og mulig deponi, i delområde Fangberget.

Delstrekning 2 har middels negativ konsekvens for alternativ A og A-B og noe negativ konsekvens for alternativ B og B-A. Felles for alle alternativene er bru og fylling som krysser Løykjedalen som dominerer over landskapets skala og bryter med landskapsbildets karakter. Alternativ A og A-B får lavest rangering grunnet fragmentering og noe skjemmende inngrep i delområde Fangberget ved Fangbergsvegen og Veldre stasjon.

Delstrekning 3 har noe negativ konsekvens for alle alternativer. Felles for alle alternativene er fylling og anleggsveg gjennom Ekredalen som gir noe nærvirkning og stenger daldraget. For delområde Tande fragmenterer alle alternativene området ved Ulvegutua. Alternativ A og A-B får lavest rangering fordi tiltaket er dårlig forankret i terrengformasjoner og medfører skjemmende inngrep.

Delstrekning 4 har noe negativ konsekvens for begge alternativer. Begge alternativene har noe skjemmende inngrep og fragmentering ved Ekreskogen, og bruene over Moelva og Storgata dominerer noe over bylandskapetets skala. Alternativ B rangeres lavest grunnet større bredde og omfang på tiltaket gjennom Moelv.

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

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for alle fire delstrekninger					
Alternativ	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
Delstrekning 1	0	Noe negativ konsekvens		Noe negativ konsekvens	
Rangering	1	2		2	
Delstrekning 2	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 3	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 4	0	Noe negativ konsekvens		Noe negativ konsekvens	
Rangering	1	2		3	

1.4 Skadereduserende og kompenserende tiltak

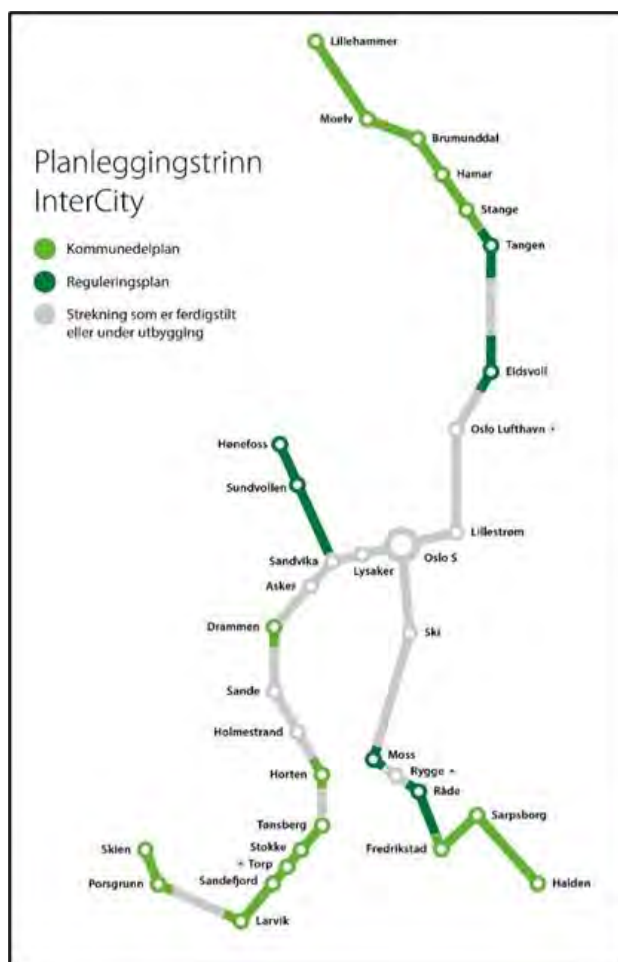
Det vises til *kapittel 9 – Skadereduserende og kompenserende tiltak*.

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. Strekningen 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 strekningen 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 strekningen er ferdig utbygd og tatt i bruk, mens mot ytterpunktene har planleggingen kommet kortere.



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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 9 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

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

2.2 Prosjektmål

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

Følgende **samfunns mål** er definert:

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

Følgende overordnede **effektmål** er definert:

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

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

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

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

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

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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 10 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
---	--	--

fastsetter utredningskorridor og utredningstema og -metode som skal inngå i konsekvensutredningen. Planprogrammet er bindende for det videre planarbeidet.

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

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

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

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

I tillegg skal det gjøres en risiko- og sårbarhetsvurdering.

I henhold til planprogrammet skal utredningen for landskapsbilde gjennomføres etter V712, eller tilsvarende anerkjent metodikk, og den skal inneholde:

Kartlegging av verdier i utredningsområdet og influensområdet. Dette gjennomføres med befarings-, fotograferings- og innhenting av eksisterende kunnskapsgrunnlag fra databaser, rapporter og kommunens egne kartlegginger.

Det skal gjøres en vurdering av hvordan utbyggingsalternativet påvirker landskapet visuelt, herunder bylandskapet, det jordbrukspregede kulturlandskapet og det uberørte naturlandskapet. I prosjektet vil det bli utarbeidet 3D-modeller og visualisering av tiltaket og referansealternativet, som vil gi et realistisk inntrykk av hvordan jernbanen påvirker landskapet.

Arkitektoniske og estetiske utforming av bygninger og bymiljøer skal omtales under dette fagtemaet, inkludert de nåværende stasjonsbygningene langs banestrekningen.

Planprogrammet vurderte dette som antatte problemstillinger:

- Tiltakets påvirkning av daldraget Løykjedalen, mellom Botsenden og Rudshøgda, og daldraget mellom Rudshøgda og Ringsaker kirke.
- Påvirkning av siktlinjene i landskapet fra Simenstad, Løykje og Storlien mot Botsenden, og fra Fulse og Tande mot Ringsaker kirke.
- Påvirkning av bybildet og siktlinjer i Moelv og Brumunddal sentrum.

Kommentar til planprogrammet: På dette plannivået begrenses omtalen av arkitektonisk og estetiske utforming av bygninger og bymiljøer til omtale av eventuelt helhetlig særpreget på

bebyggelsen innenfor delområdene og overordnet bystruktur. Ringsaker kirke er ikke videre vurdert i konsekvensutredningen. Bakgrunnen for dette er at Ringsaker kirke ligger utenfor området som er lagt til grunn som influensområde for tiltaket.

2.4 Planområdet

Korridoren som planlegges for nytt dobbeltspor er ca. 15 km lang og går fra rett nord for Nils Ambli's veg nord for Brumunddal stasjon, til Vea 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 Landskapsbilde	Side: 12 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

3 TILTAKSBESKRIVELSE

3.1 Dagens bane

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

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

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

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

3.2 Referansealternativet, 0-alternativet

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

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

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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 13 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
---	--	--

Følgende reguleringsplaner omfattes av 0-alternativet:

Granerud del IV (PlanID: 2004102710556)

Ikrafttredelsesdato: 27.10.2004



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

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

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

Brumunddal Sør-Vest (PlanID: 2014010835)
Ikrafttredelsesdato: 13.9.2017



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

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

Dersom tiltaket bygges i tråd med gjeldene reguleringsplan, er det særlig landbruksinteresser som 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 Landskapsbilde	Side: 15 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

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.

Korgerstuvika (PlanID: 1988112310108)

Ikrafttredelsesdato: 23.11.1988



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

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

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

Moelv skole (PlanID: 2010080784)

Ikrafttredelsesdato: 5.9.2012



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

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

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

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

Moelv Nord (PlanID: 2019020931)

Ikrafttredelsesdato: 21.4.2021



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

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

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

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

Smestadskogen (PlanID: 2001020710558)

Ikrafttredelsesdato: 7.2.2001

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

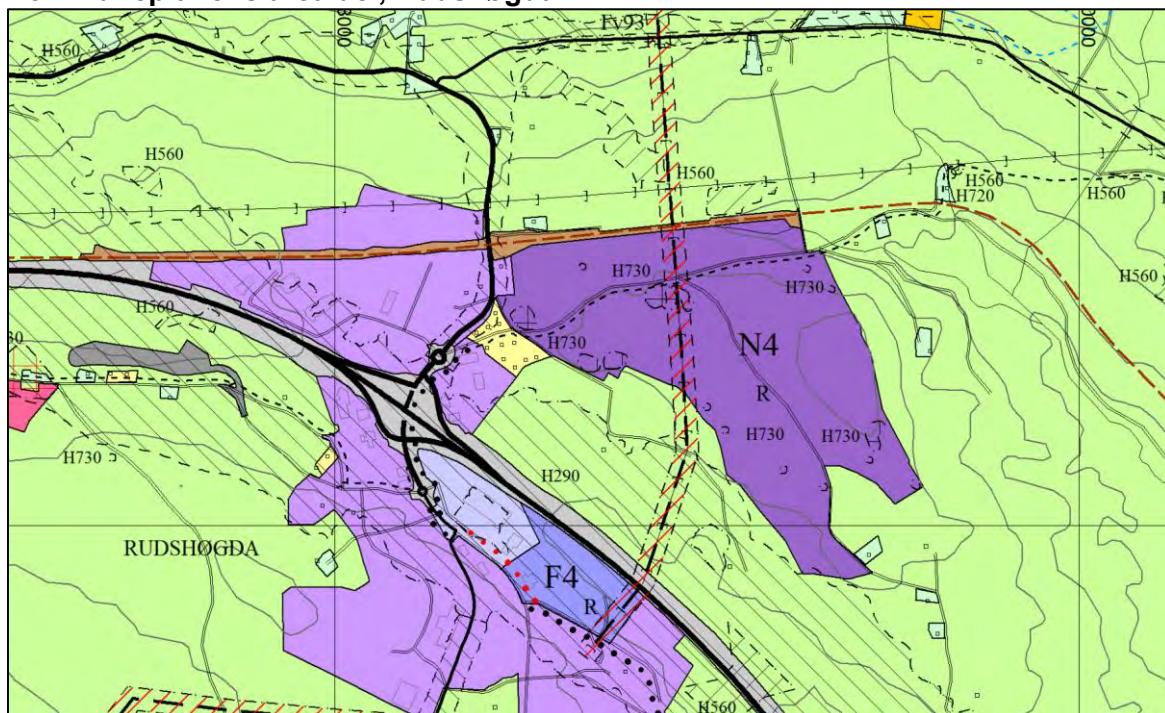
I reguleringsplanen er det store områder som ikke er utbygget, men som det er naturlig å tenke blir utbygd.

Dersom industriområdet blir utviklet i tråd med gjeldende reguleringsplan, er det særlig friluftsinnteresser knyttet til Smestadskogen 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 Smestadskogen 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 Industriens ønsker å flytte.

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

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

N4 berører ellers temaene naturressurser/landbruk, naturmangfold og landskapsbilde.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 20 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

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.

Håndbok V712 peker blant annet på følgende overordnede mål og føringer for fagtema landskapsbilde:

- *Den europeiske landskapskonvensjonen* forplikter Norge til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet, analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endringer, samt merke seg endringene som skjer.
- *Plan- og bygningsloven* har med landskap som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammen av § 1-1 skal sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap.
- *Naturmangfoldlovens* §3 i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

Kommuneplanens arealdel for Ringsaker kommune har følgende relevante bestemmelser og retningslinjer for fagtema landskapsbilde:

- *Byggegrense langs vassdrag* (Forbud mot tiltak langs vassdrag) - I 100-metersbeltet langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.
- *Naturverdier* - Arealer med registrerte verdier for biologisk mangfold, områder med uthevet landskapsverdi og områder som på annen måte inngår i grønnstrukturen skal ivaretas på lang sikt.
- *Estetikk og byggeskikk* - Ny bebyggelse og nye anlegg skal samspille med og skal videreføre kvalitetene i naturgitte og bygde omgivelser, så som landskap, terreng, vegetasjon, uterom, bebyggelse og kulturminner. Kommunens retningslinjer for estetikk og byggeskikk legges til grunn ved saksbehandling.

3.4 Tiltaksbeskrivelse

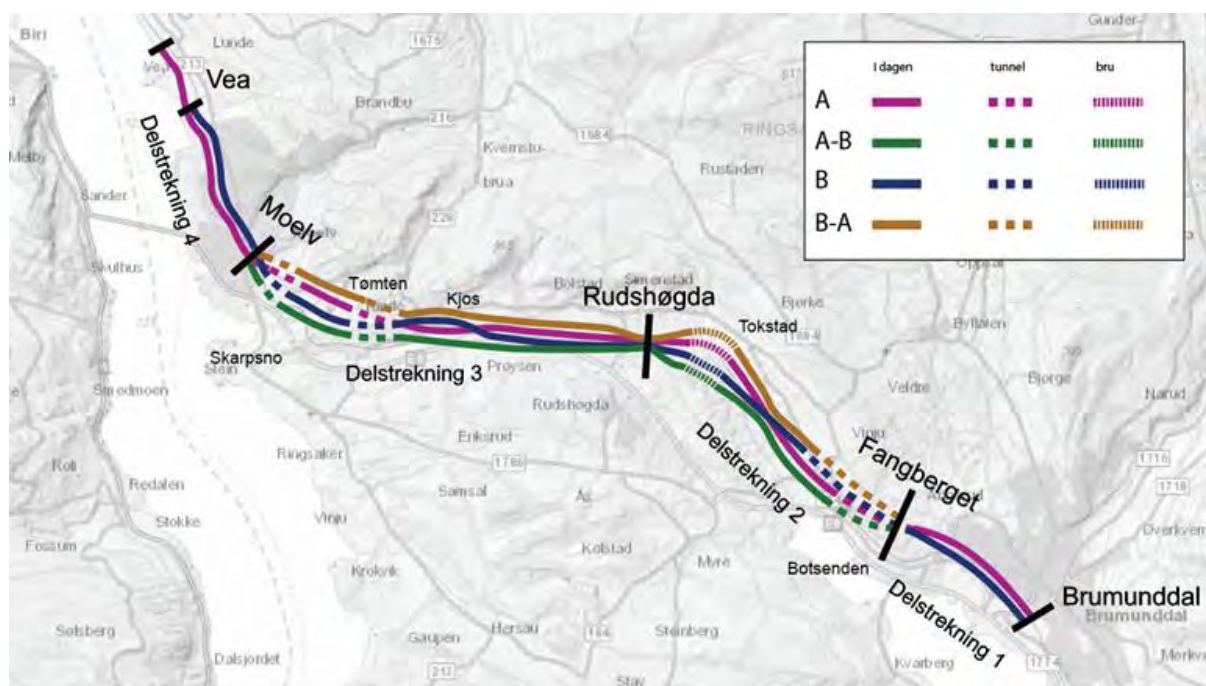
3.4.1 Spor og tilhørende tiltak

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

Hele strekningen er delt inn i fire delstrekninger. Disse delstrekningene har flere linjevalg som vist i tabellen under. Alternativ A og B kan kombineres fritt på 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

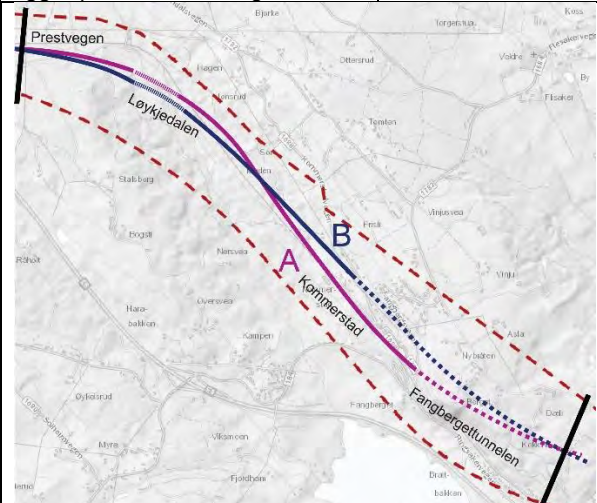
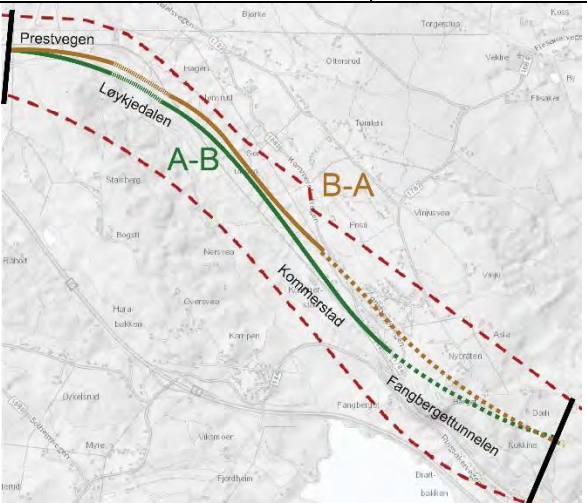
Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget	Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda	Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv	Delstrekning 4 Moelv - Veia
Alternativ A	Alternativ A	Alternativ A	Alternativ A
	Alternativ A-B	Alternativ A-B	
Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B	Alternativ B
	Alternativ B-A	Alternativ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



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

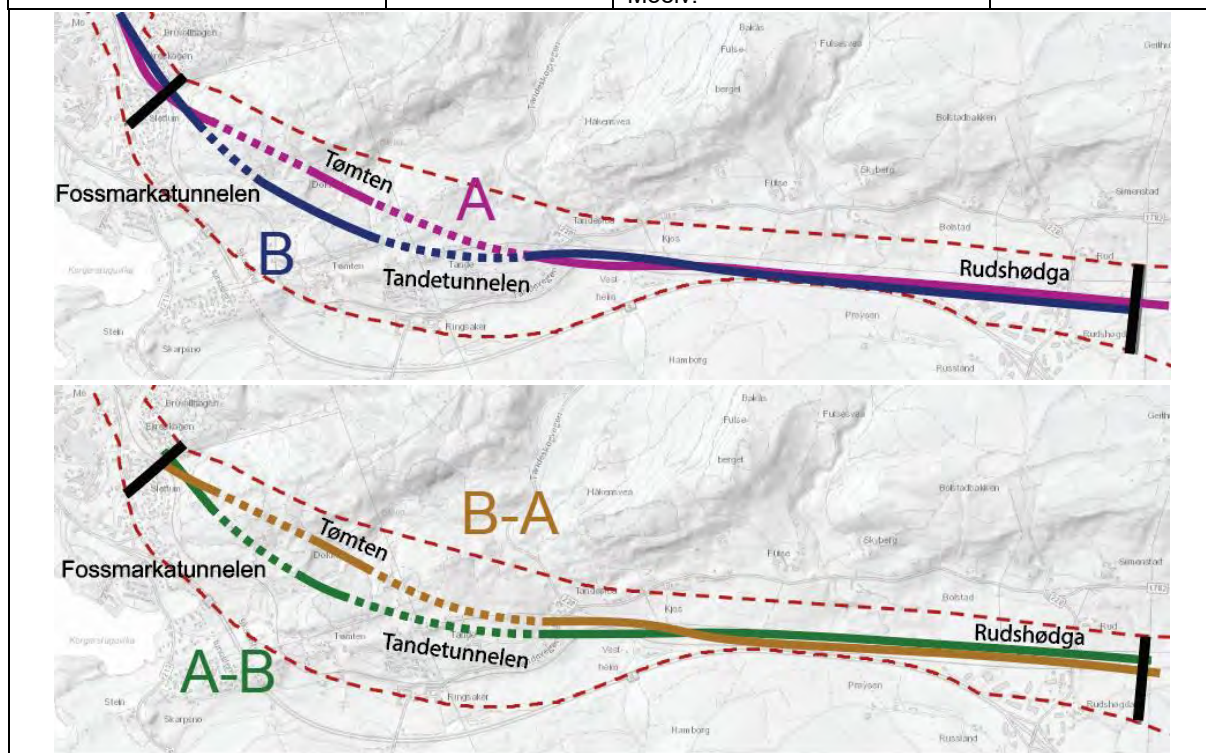
Tabell 3-2: Oversikt over delstrekninger og alternativer.

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 Skansvegen. Går inn i tunnel, Fangbergettunnelen, like vest for Fagerlundvegen.</p>	<p>I hovedsak som A, men ligger mellom dagens bane og Fremstadvegen. Krysser Skanseelva og Skansvegen i noe kortere bru enn A.</p>

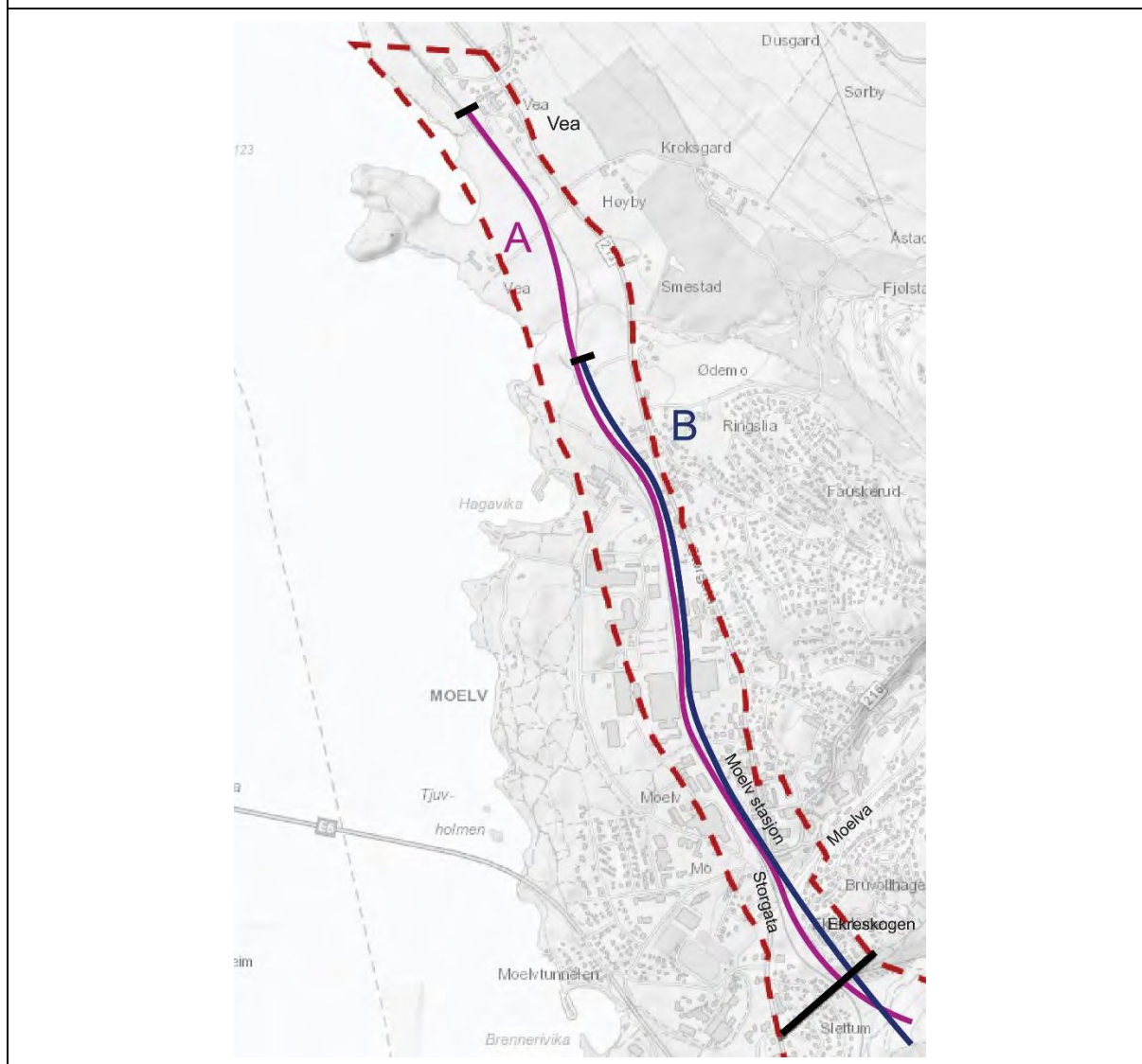
Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda			
Alternativ A	Alternativ A-B	Alternativ B	Alternativ B-A
<p>Går i tunnel under Fangberget, ca. 1 500 meter lang tunnel som avsluttes ved Fangbergvegen. Fangbergvegen legges noe om og krysser dobbeltsporet på ny bru like øst for Veldre stasjon. Herfra går banen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

**Delstrekning 3
Rudshøgda - Moelv**

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



Delstrekning 4 Moelv - Veia	
Alternativ A	Alternativ B
<p>Passerer mellom boligfeltet på Ekreskogen og dagens bane med en ganske høy skjæring ved Ekreskogen. 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 matjord tas av og mellomagres for bruk som toppdekke i tilbakeføring og istandsetting av dyrka mark, etter ferdigstillelse.

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



Figur 3-10: Mulige deponiområder for alternativ A.



Figur 3-11: Mulige deponiområder for alternativ B.

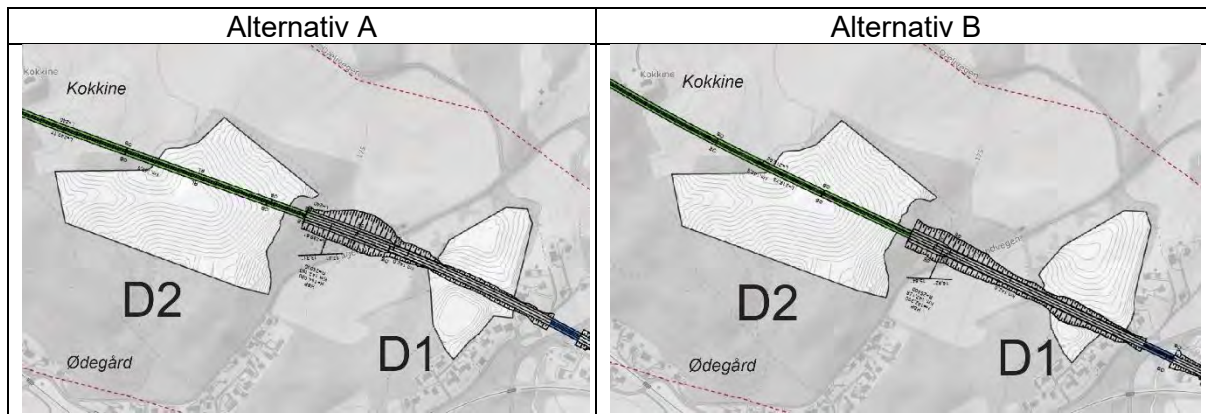
Deponiene er gitt foreløpige løpenummer langs strekningen.

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.

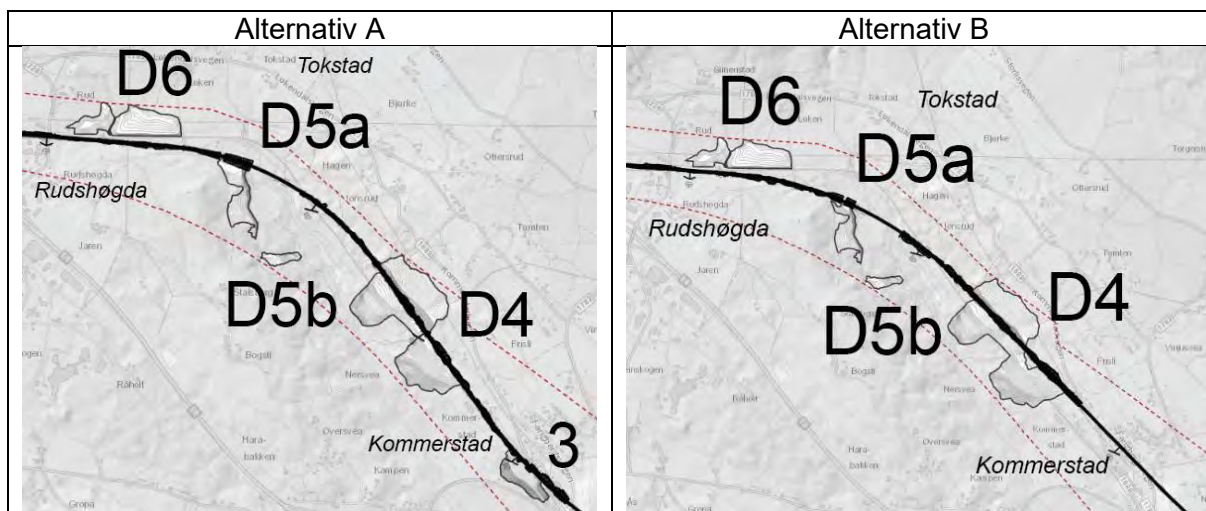


Figur 3-12: Plassering av deponi 1 og 2. Delstrekning 1. Alternativ A og B.

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.



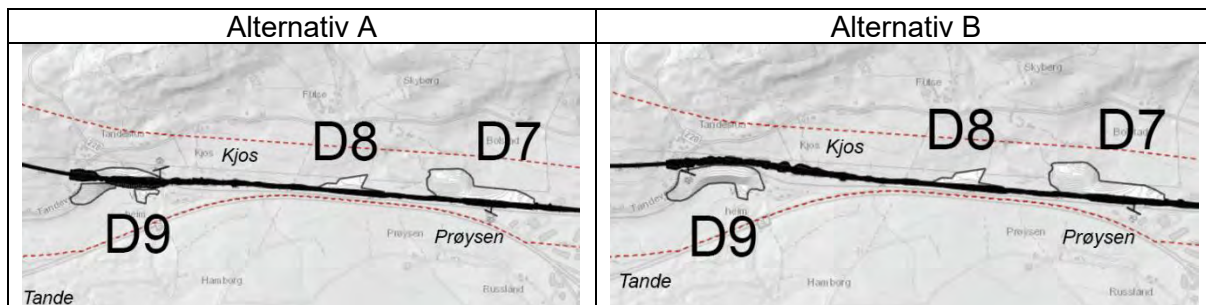
Figur 3-13: Plassering av deponi 3, 4, 5a, 5b og 6. Delstrekning 2. Alternativ A og B.

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.

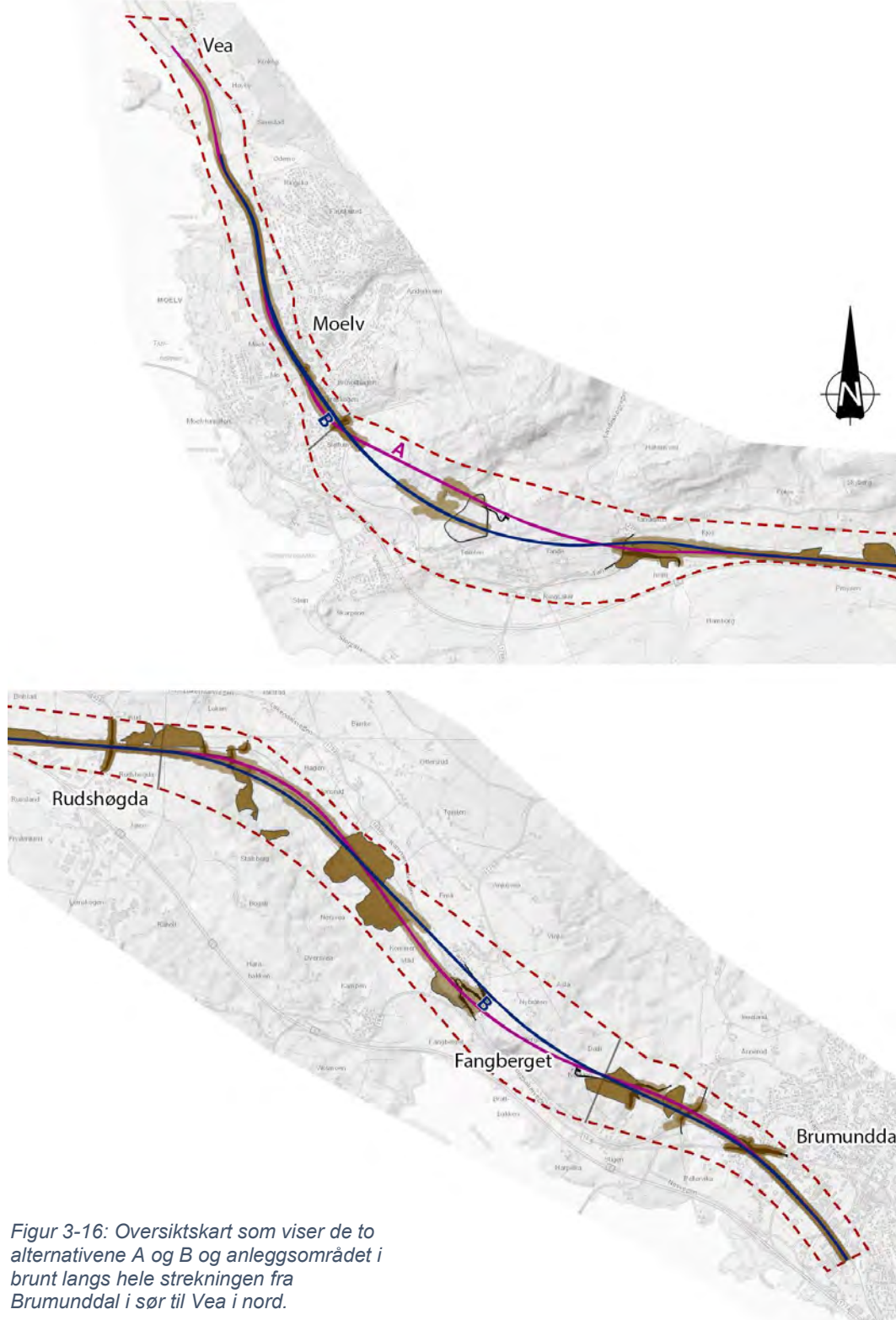
I tillegg finnes det muligheter ved Rudshøgda pukkverk, som er et pukkverk som etter hvert vil bli avviklet fordi forekomsten er brukt opp.



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

3.4.3 Anleggsbelte

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



Figur 3-16: 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 Landskapsbilde	Side: 30 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

4 METODE

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

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

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

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

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

4.1 Definisjon av fagtema

Fagtema landskapsbilde omhandler estetiske kvaliteter i landskapet og hvordan landskapet oppleves visuelt og romlig. I dette inngår både naturlige og menneskeskapt elementer som gir et geografisk område særpreg. Alle typer landskap inngår derfor i begrepet, både naturlandskap og tettbygde områder.

Temaet omfatter ikke bygningers og landskaps kulturhistoriske verdi (behandles under kulturarv og kulturmiljø), eller et område sin betydning for opplevelser knyttet til friluftsliv (behandles under friluftsliv / by- og bygdsliv).

4.2 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712

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

4.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

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

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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 31 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
---	--	--

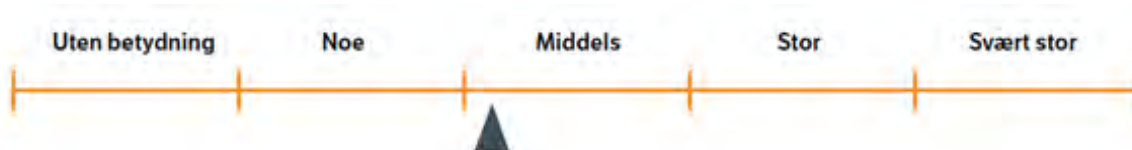
Tabell 4-1: Registreringskategorier for fagtemaet landskapsbilde etter Håndbok V712.

Registreringskategorier	Forklaring
Topografiske hovedformer	Landformer og terrengformer. Kystlinjer. Større vassdrag, breer, fjordsystemer, skjærgård og sjøområder. Storskala- og småskala landskap. Variasjoner i relieff.
Romlige egenskaper	Avgrensninger, strukturer og andre visuelle uttrykk som danner landskapsrom. By- og gaterom.
Naturskapte visuelle egenskaper	Ubrutte sammenhenger fra fjord til fjell, åskammer, fjellrygger, horisontlinjer og strandlinjer. Naturpregede områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet. Særlige naturfenomen og temporære variasjoner i vær og årstidsvekslinger.
Naturskapte nøkkelelementer	Fremtredende terrengformasjoner, landemerker og orienteringspunkter. Naturminner som geologiske formasjoner eller enkeltstående særpregede trær.
Vegetasjon	Form- og strukturdannende vegetasjon kan være naturlig, kulturpåvirket, eller kultur-betinget. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønster i naturlige, kulturpåvirkete eller i rene menneskeskapte miljøer.
Arealbruk	Næringsvirksomhet, landbruk, bosetting, transport, annen infrastruktur.
Byform og arkitektur	Bygninger, plasser, parker, gater, og annen bystruktur.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Sammenhengende bebygde områder, gateløp, vegsystem, stisystem, kraftlinjer, jord- og skogbruksområder, fysiske grenselinjer, alleer, trekkerer. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklippede særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

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

1. Verdivurdering

Vurdering av hvor verdifullt et delområde er, det vil si hvor stor betydning delområdet har i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv, med særlig vekt på nasjonale verdier. Verdier for fagtemaet deles inn i fem kategorier – ubetydelig verdi, noe verdi, middels verdi, stor verdi og svært stor verdi – og settes med etter kriteriene i Håndbok V712. Verdivurdering skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta» i Figur 4-3.



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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 32 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
---	--	--

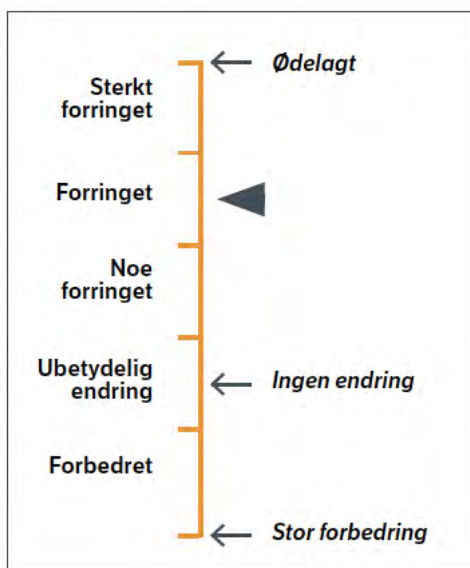
Tabell 4-2: Verdikriterier for fagtemaet etter Håndbok V712.

Verdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/ eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/ bystrukturen er fragmentert/ sprengt/ ødelagt	Delområde der byformen/ bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/ bystruktur	Delområde med særlig god byform/ bystruktur	Delområde med en unik byform/ bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning

2. Vurdering av tiltakets påvirkning

Påvirkning er en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for fagtemaet.

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



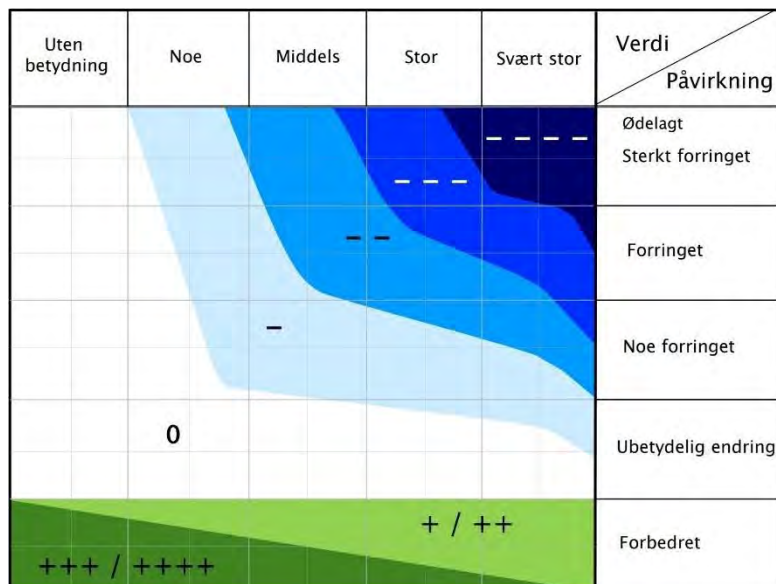
Figur 4-2: Skala for vurdering av påvirkning. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen.

Tabell 4-3: Registreringskategorier for fagtemaet etter Håndbok V712.

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrenginngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Forringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som fremhever landskapsskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialkvalitet

3. Vurdering av tiltakets konsekvens

Tiltakets konsekvens for fagtemaet framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta» (Figur 4-3). Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre forbedring eller forringelse av et delområde.



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

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

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

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

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 35 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
---	--	--

4.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ, 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 skal beskrives, jf. V712 kapittel 6.1.4.

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

Skala Trinn 2: Kriterium for fastsetting av konsekvens for hvert alternativ	
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (----). Brukes unntaksvis.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (----), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (---)
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (---).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (--) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er 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 Landskapsbilde	Side: 36 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

5 KUNNSKAPSGRUNNLAG

5.1 Kunnskapsinnhenting

Kunnskapsgrunnlaget for fagtemaet er hentet fra:

- Nasjonalt referansesystem for landskap – Landskapsregioner (NIBIO)
- NiN Landskapstyper (Artsdatabanken)
- Naturbase (Miljødirektoratet)
- Kart, ortofoto og fotografier

Landskapsregioner og NiN Landskapstyper er av overordnet karakter, og har en systematikk som er gjennomarbeidet og vurdert som kvalitetssikret på nasjonalt nivå.

En oversikt over brukte kilder er lagt ved til slutt i rapporten.

Det er gjort egne befaringer i juni og september 2021.

5.2 Beskrivelse av området – Landskapsbilde

5.2.1 Landskapsregioner

For den overordnede forståelsen av landskapet er det tatt utgangspunkt i Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) sin kategorisering av landskapsregioner. Planområdet omfattes av to landskapsregioner:

Skogtraktene på Østlandet – underregion Hedmarkens åsbygder

Typisk for denne regionen er:

- Store sammenhengende skogsområder, med gran og furu som dominerende treslag.
- Åspreg med tydelig konveks åsform, som vegger i jordbrukslandskapets åpne landskapsrom.
- Skogbruket har lange tradisjoner, hogst skaper bestandsvariasjoner i skogsbildet.
- Betydelig jordbruksdrift i solvendte lier og hellinger.

Innsjø- og silurbygdene på Østlandet – underregion Hedmarkens jordbruksbygder

Typisk for denne regionen er:

- Vide jordbruksmarker i småbølgende og lett hellende terreng. Åpent storskalapreg. Storgårdsbebyggelse er et karaktertrekk for Mjøsas vestsida.
- Rike og lettdrevne jordbruksområder på grunn av kalkrik forvittringsjord fra kalkskifer dannet tidlig i den geologiske perioden silur.
- Mjøsas store utstrekning skaper betydelig romvirkning, og der den er synlig er strender og vannspeil ofte landskapets fremste blikkfang.
- Høydekammer er ofte avsløpne, lave og avrunda.
- Endel mindre elver fins, delvis slyngende nær Mjøsa, eller som mer hastige far med dypt nedskårne løp.
- Oppstykket barskog i områder preget av dyrka mark. Løv- og blandingskog i mindre bestander eller som randsoner mellom teiger og langs bekker/elver.



Figur 5-1: Innsjø- og silurbygdene i gult og Skogtraktene i grønt.

5.2.2 Landskapsanalyse



Figur 5-2: Landskapselementer og landskapskarakterer.

5.2.2.1 Landskapskarakter

Med utgangspunkt i NiN Landskapstyper og NIBIO Landskapsregioner, supplert med vurderinger fra befaringer og kart, er planområdet sortert etter tre hovedtyper landskapskarakterer, som illustrert i figuren over. Hver type landskapskarakter er nærmere beskrevet under. Den overordnede landskapskarakteren danner grunnlag for inndeling i delområder.

Jordbrukslandskap

Jordbrukslandskapet kan deles inn i to typer; åpne jordbrukslandskap og sammensatte jordbrukslandskap.

De store åpne jordbrukslandskapene med gårdstun preges av skrånende og stedvis bølgende større jordbruksflater og flere storgårder som svært synlige og viktige elementer. Eksempler er landskapet mellom Kjos og Tokstad og ved Dæli. Jordbrukslandskapet ved Dæli henvender seg sør-østover mot Brumunddal, mens de store sammenhengende arealene mellom Kjos og Tokstad ligger i skrånende terreng mot sør.

Det sammensatte jordbrukslandskapet har mer oppdelte jordbruksarealer med skogsteiger og randvegetasjon som skaper variasjon i landskapsbildet. Eksempler er deler av Løykjedalen og områder mot kantene av det åpne jordbrukslandskapet.



Figur 5-3: Bildene viser eksempel på jordbrukslandskapet i delområdene Løykjedalen og Kjos-Tokstad.
Foto: Rambøll Sweco.

Skogslandskap

Skogslandskapet består av tett bevokste områder med vegetasjon, for det meste barskog, men også noe løvskog. Det lukkede skogslandskapet har viktig romdannende virkning for tilstøtende åpne landskapsrom. Mindre skogsområder ligger som øyer og belter i jordbrukslandskapet.

Av større sammenhengende skogsområder er Fossmarka det største. Løykjedalen med Tokstadbekken har skogkledde arealer som hovedpreg. Fangberget er en karakteristisk skogkledde åsrygg i området. Skogkledde åser har viktig romdannende funksjon nord og sør for det åpne jordbrukslandskapet mellom Tande og Tokstad, og i det skålformede landskapsrommet med Nedre Ring.



Figur 5-4: Bildene viser eksempel på skogslandskapet i delområdene Fossmarka og Fangberget.
Foto: Rambøll Sweco.

Byer og tettsteder

Byer og tettsteder omfatter områder med større sammenhengende utbygde arealer. De største områdene er Brumunddal, Moelv og Rudshøgda. I tillegg omfattes spredt boligbebyggelse og boligfelt av denne karakteren.

Byene Brumunddal og Moelv oppsto i takt med industriutviklingen langs elvene Moelva og Brumunda. De har beliggenhet på slettelandskap lavt i terrenget og har tett tilknytning til Mjøsa. Områdene har høy utnyttelsesgrad og definert struktur preget av veger og gater. Både større volumer (i hovedsak i sentrum) og mer småskala bebyggelse som strekker seg ut fra sentrum.

Rudshøgda har beliggenhet omtrent midt mellom Brumunddal og Moelv og har vokst frem over tid som et viktig næringsområde for regionen. Området bærer preg av etappevis og usammenhengende utbygging med lite lesbar struktur.



Figur 5-5: Bildene viser eksempel på landskapskarakteren «byer og tettsteder» – Moelv og Rudshøgda. Foto: Rambøll Sweco.

5.2.2.2 Landskapselementer

I landskapsanalysen er det ofte elementer som har viktig betydning for landskapsbildet som trekkes fram. Det er gjerne landemerker eller markante strukturer som enten er naturskapt eller menneskeskapt. Landskapselementene kan legge grunnlag for inndeling av landskapskarakter, men kan også være elementer i flere karakterer. For plan- og influensområdet er de mest markante menneskeskapte elementene E6 og jernbanen som danner linjer i landskapet. Av naturlige elementer er det åsrygger og markante terrengformer samt innsjø og elver som har størst påvirkning på landskapsbildet på et overordnet nivå.

Mjøsa er et tydelig landskapselement som preger området. Den danner og forsterker opplevelsen av et åpent landskapsrom ved Brumunddal og Moelv. Området har også mindre elver som har gravd seg ned i terrenget, et eksempel er Tokstadbekken som renner gjennom Løykjedalen, med mange småbekker som kobler seg på. Sentrum av Moelv og Brumunddal er begge plassert på elvesletter ved munningen av henholdsvis Moelva og Brumunda. Elvene er viktige elementer i byene, men er ikke en tydelig og markant del av bystrukturen.



Figur 5-6: Bildene viser eksempel på landskapselementer – Mjøsa og E6. Foto: Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 41 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	--	--

5.3 Influensområde

Influensområdet er det samlede området som vurderes til å kunne bli påvirket av tiltaket. For tema landskapsbilde er utgangspunktet visuell påvirkning. Influensområdet omfatter utredningskorridoren i sin helhet og utover det avgrenset etter hva som er synlig og opplevd i landskapet. Figur 6-1 viser alle delområdene, den samlede utstrekningen av delområdene er influensområdet for landskapsbilde.

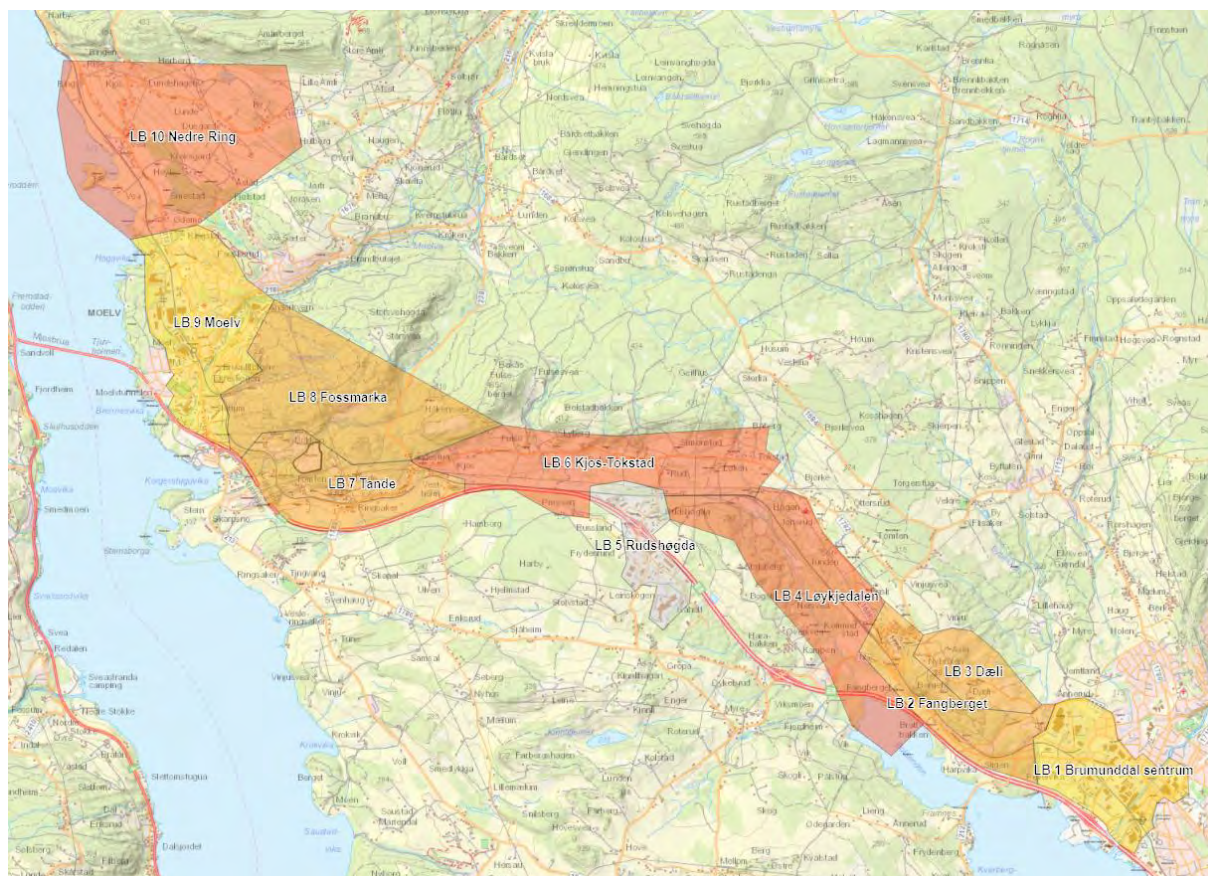
6 TRINN 1: VERDI OG KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER/DELSTREKNINGER

LANDSKAPSBILDE (LB)

Utredningsområdet til Intercity Brumunddal - Moelv er det delt inn 10 delområder for fagtema landskapsbilde.

Tabell 6-1: Oversikt over delområder for landskapsbilde og deres verdier

Delområder	Verdi
LB 01 Brumunddal sentrum	Noe verdi
LB 02 Fangberget	Middels verdi
LB 03 Dæli	Middels verdi
LB 04 Løykjedalen	Stor verdi
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor verdi
LB 07 Tande	Middels verdi
LB 08 Fossmarka	Middels verdi
LB 09 Moelv	Noe verdi
LB 10 Nedre Ring	Stor verdi

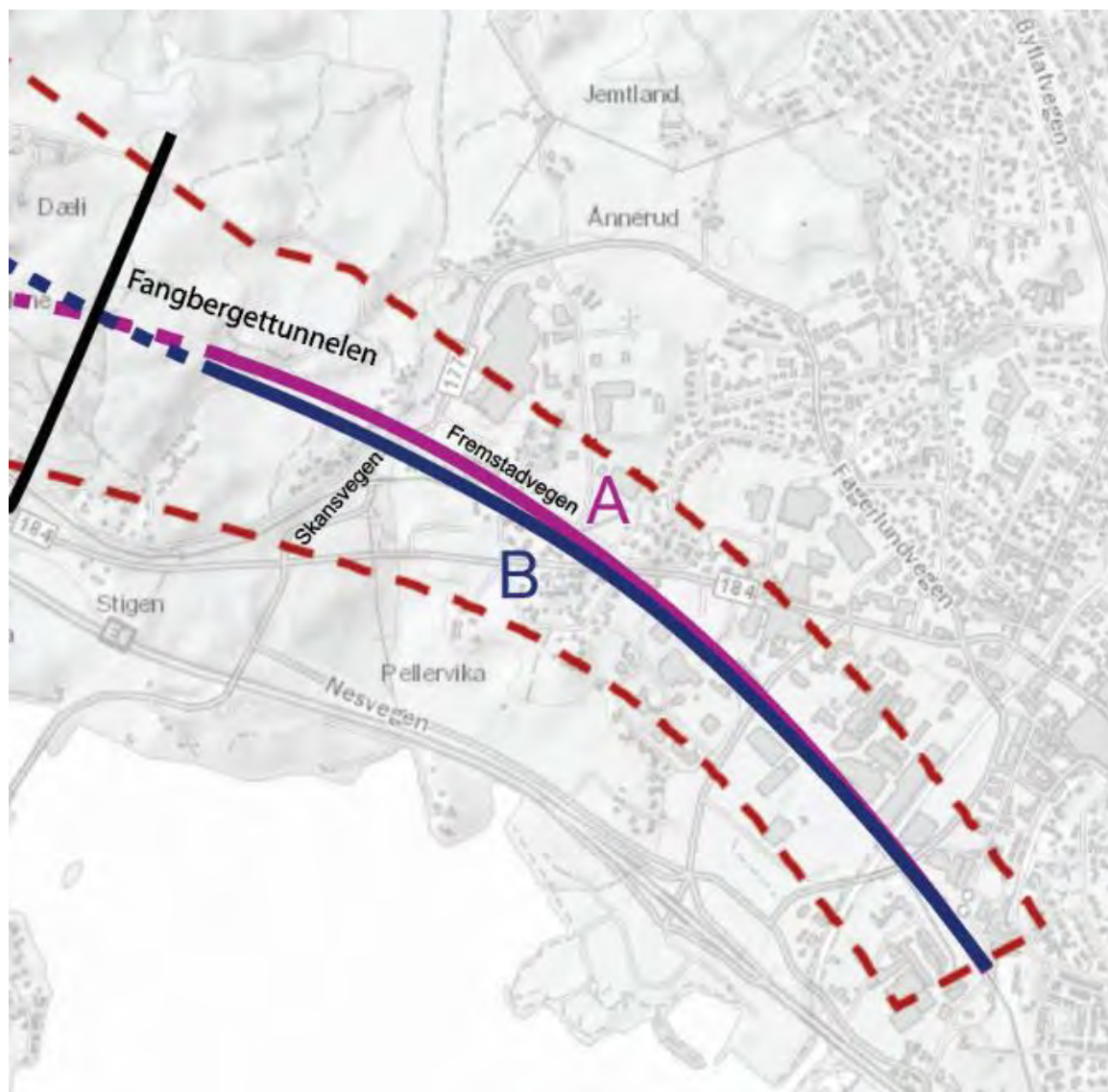


Figur 6-1: Oversiktskart som viser fagtemaverdiene.

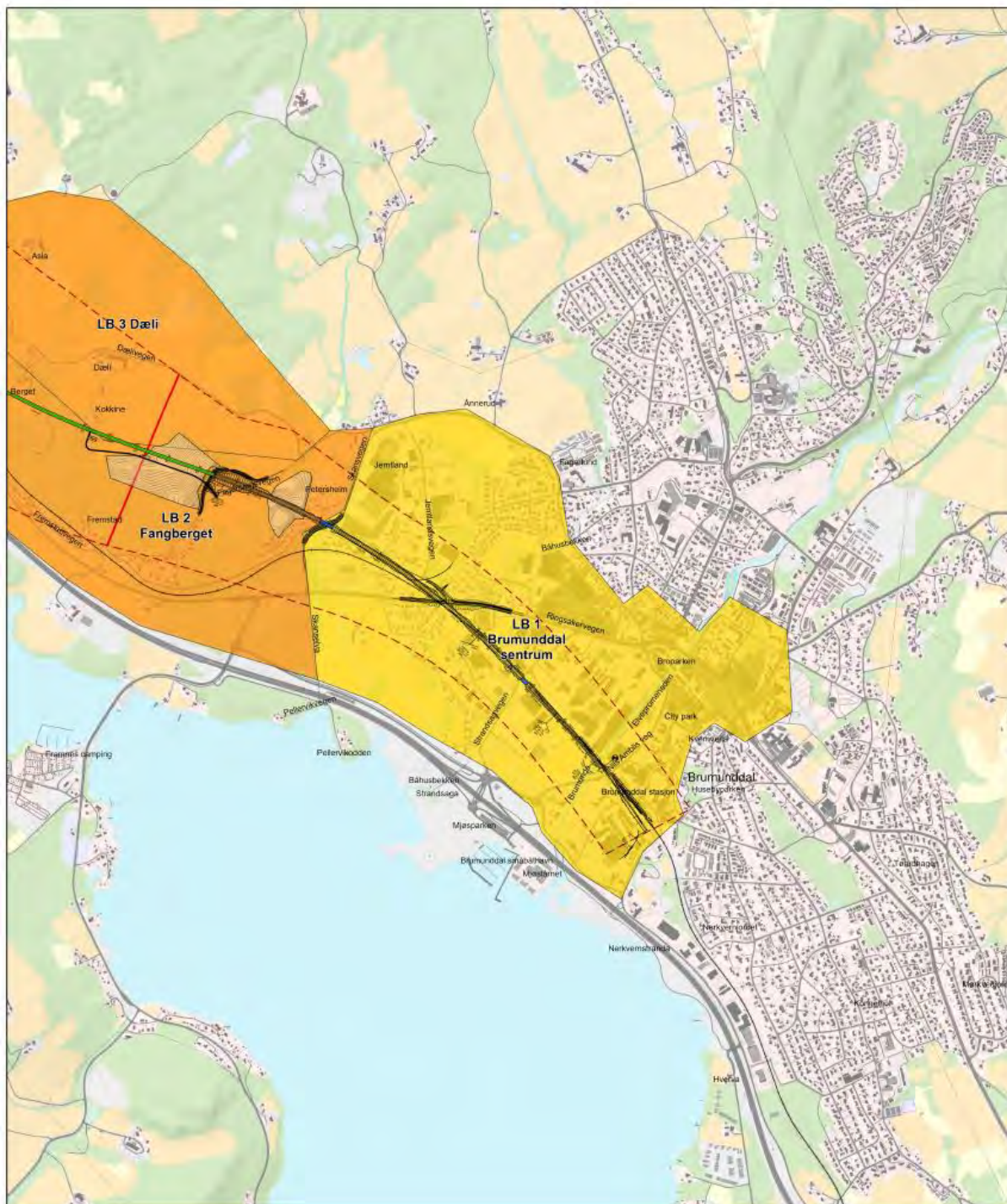
Under følger en beskrivelse og vurdering av hver av de enkelte delområdene som er definert i rapporten.

6.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Delstrekningen ligger innenfor tre av delområdene for landskapsbilde; Brumunddal sentrum, Fangberget og Dæli.



Figur 6-2: Delstrekning 1. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ A)

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

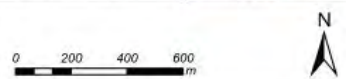
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumuddal - Moelv
Delstrekning 1

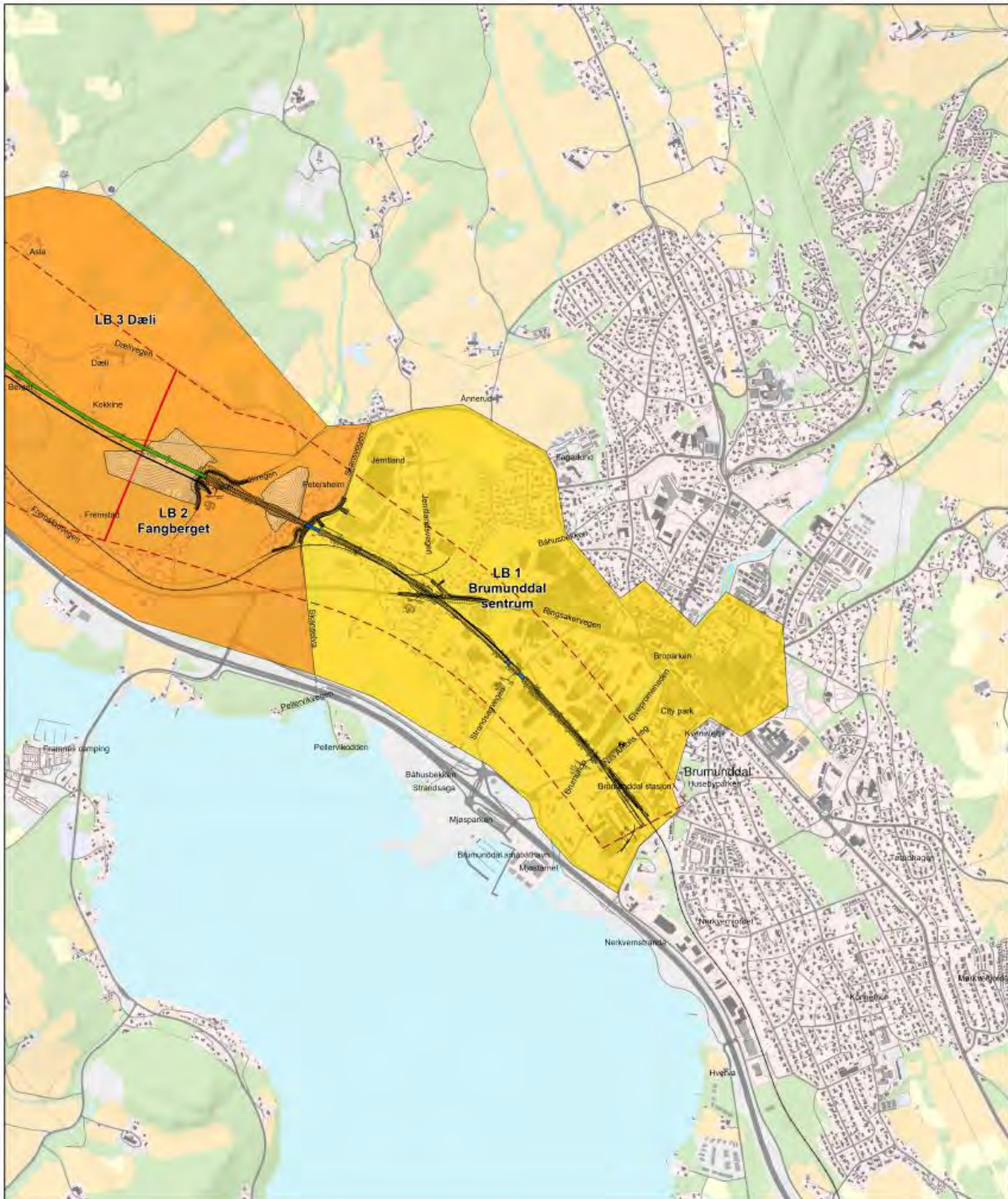
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.:

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022



Figur 6-3: Verdikart for delstrekning 1 - alternativ A.



Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ B)

- Projekterte data
- Bru
- Tunnel
- Eksisterende bane
- Strekningsdele
- - - Utredningskorridor

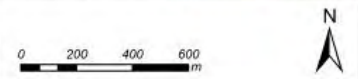
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumuddal - Moelv
Delstrekning 1

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: **RAMBØLL SWECO**

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022



Figur 6-4: Verdikart for delstrekning 1 - alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 46 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

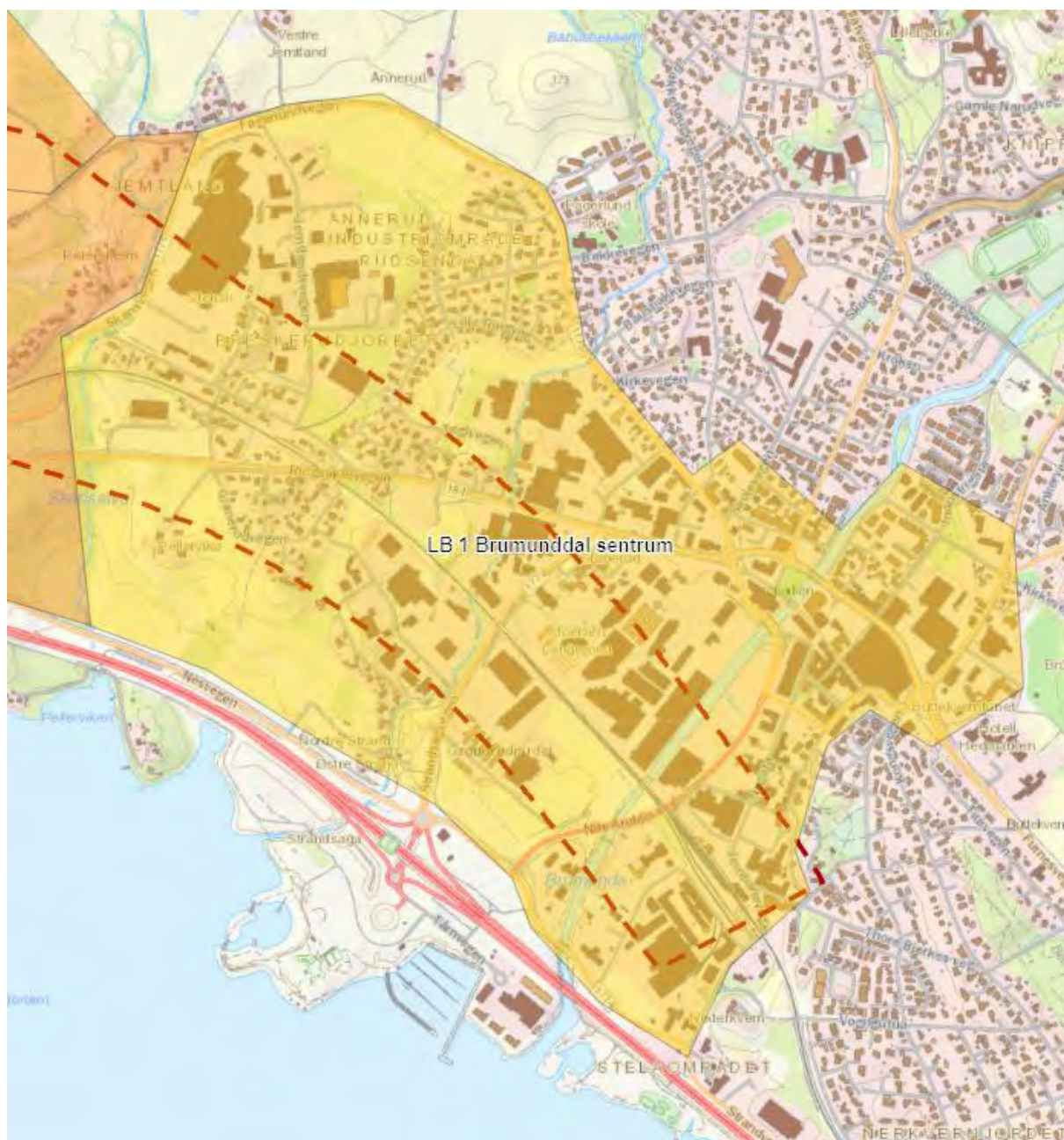
6.1.1 LB 01 Brumunddal sentrum

Delområdet avgrenses av E6 i sør, Skanselva og Jemtland/Ånnerud industriområde i vest og i overgangen mellom tettere mer sammensatt bebyggelse og eneboligområder i øst og nord.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Byer og tettsteder*. Brumunddal sentrum ligger på elvesletta der elva Brumunda løper ut i Mjøsa. Elva er et viktig landskapselement som følger daldraget i sørvestlig retning ned mot Brumunddal. De slake skogklede åsene på begge sider av dalen skaper en romlig avgrensning.

Delområdet består av sentrumsfunksjoner, blandet bebyggelse, industri- og næringsarealer, samt noe jordbruk og boligbebyggelse. Store enkelteiendommer med industri/næring bidrar til at tettstedsstrukturen er fragmentert og mindre tydelig i deler av sentrum. E6 skaper et sterkt skille og visuelt brudd mellom delområdet og arealene langs Mjøsa. Området har noen vegetasjonsbelter, i hovedsak langs vassdrag, og grøntområder i form av opparbeidede parker og mindre skogsareal. Grøntarealene skaper avgrensninger innenfor delområdet og i utkanten av delområdet, men ingen større sammenhengende grønnstruktur.

Jernbanen går gjennom området og stasjonsområdet har beliggenhet sør i sentrum. Nygata følger samme retning som Brumunda og Gammelgata. Denne gata binder stasjonen sammen med Brumunddal torg med tilgrensende handel og kjøpesenter, dette utgjør sentrums tyngdepunkt. Sentrum har en litt utydelig og fragmentert struktur, som preges av at mye areal er avsatt til veg og parkering. Adkomstveg fra E6 går på bru over Brumunda og jernbanen, og er et dominerende element i denne delen av området. Bygningene i sentrum er en blanding av eldre og nyere bygg uten enhetlig karakter og tydelig visuell sammenheng.



Figur 6-5: Oversiktskart som viser LB 01 Brumunddal sentrum.



Figur 6-6: Flyfoto som viser LB 01 Brumunddal sentrum.



Figur 6-7: Brumunddal stasjon. Foto: Terje Borud – Bane NORs nettside.



Figur 6-8: Brumunddal torg. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-9: Fremstadvegen med Fangberget i bakgrunnen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-10: Banen legges i kulvert under Ringsakervegen som heves (alternativ A). Kulverten har tilnærmet lik plassering i alternativ B.

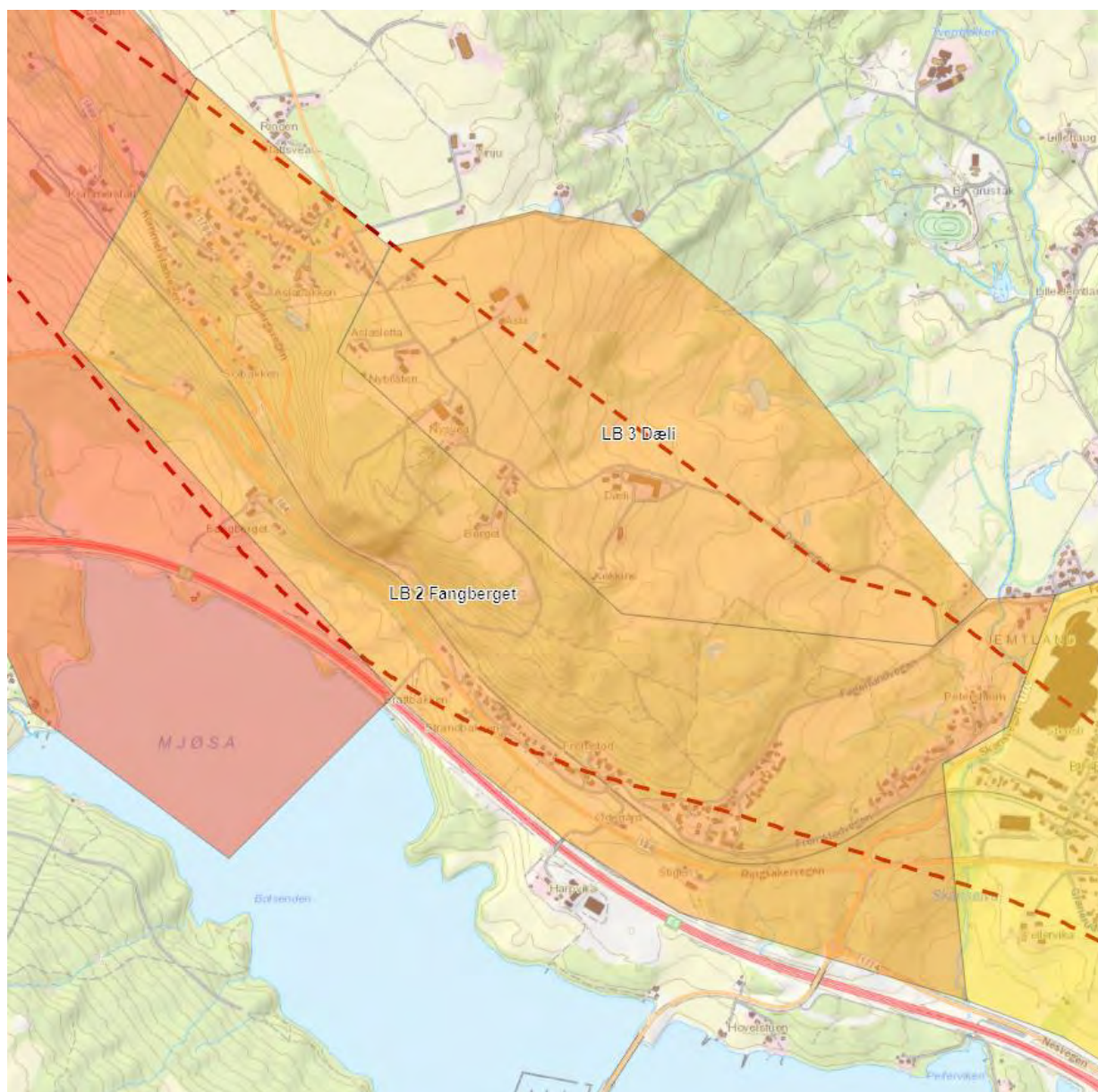
Tabell 6-2: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 01 Brumunddal sentrum.

Verdivurdering: Delområde LB 01 Brumunddal sentrum							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
<p>Brumunddal sentrum fremstår med noe visuelle kvaliteter blant annet grunnet oppgradert gatestruktur og torg. Bystrukturen mangler lesbarhet og oppleves noe fragmentert, sentrumsfunksjoner er spredt utover. Arealbruken er variert med innslag av store volum med industri/næring og oppleves ikke som en helhet. Elva er et viktig landskapselement, men er lite synlig i bybildet. E6 skaper et sterkt skille og visuelt brudd. Delområdet sett under ett gir et noe redusert totalinntrykk.</p>							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	<p>Alternativet ligger på eller parallelt med dagens bane og ligger tilnærmet på dagens terrengnivå. Banen legges i kulvert under Ringsakervegen som heves. Heving av Ringsakervegen gjør at vegen blir en større barriere enn i 0-alternativet. Ny trasé for banen påvirker Fremstadvegen og bebyggelsen der. Skansvegen og Skanselva går i undergang under banen. Tiltaket er forankret i landskapet og medfører i lite grad fragmentering eller nedbryting av landskapsbildets karakter.</p>						
B	▲						
	<p>Samme påvirkning som for alternativ A.</p>						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	<p>Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)</p>						
B	▲						
	<p>Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)</p>						

6.1.2 LB 02 Fangberget

Delområdet avgrenses mot E6 og Botsenden, mot de tilgrensende delområdene Løykjedalen og Dæli med større jordbruksarealer, og mot næringsområder i Brumunddal.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Skogslandskap*. Fangberget er en bratt og skogkledd ås i retning sørøst til nordvest. Åssiden henvender seg mot det store landskapsrommet rundt Botsenden og er et tydelig landskapselement i delområdet. Videre består arealbruken av skogsarealer, boligområder og spredt bebyggelse. Dagens jernbane og Ringsakervegen går i sidebratt terreng langs Fangbergets åsside.



Figur 6-11: Oversiktskart som viser LB 02 Fangberget.



Figur 6-12: Flyfoto som viser LB 02 Fangberget.



Figur 6-13: Fangberget med E6 i forgrunnen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-14: Fangberget sett fra øst. Banen går inn i tunnel nord for Fagerlundvegen. Mulig deponi og omlegging av Fagerlundvegen over tunnelportalen (alternativ A). Tunnelpåhugget har tilnærmet lik plassering i alternativ B.

Delområdet omtales også under delstrekning 2

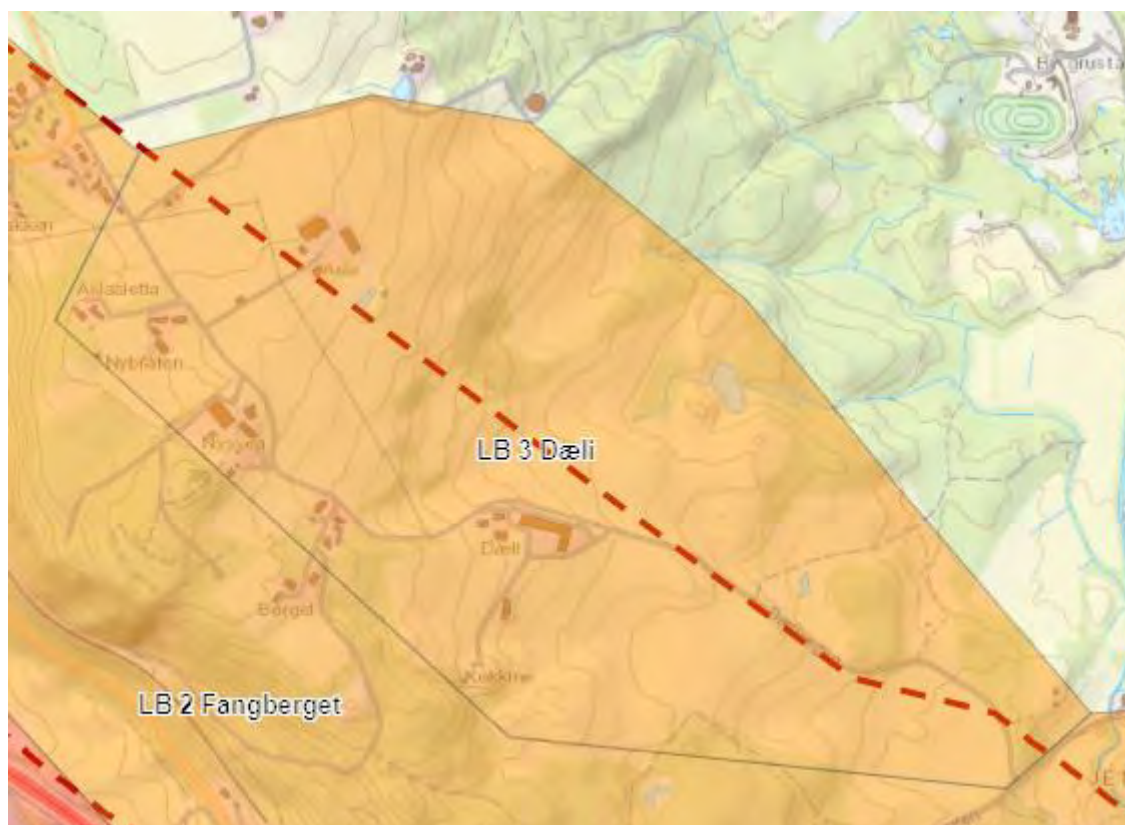
Tabell 6-3: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 02 Fangberget i delstrekning 1.

Verdivurdering: Delområde LB 02 Fangberget							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Fangbergets åsformasjon er et tydelig landskapselement som har viktig betydning for landskapsbildet i dette området. Skogen som dekker store deler av åsen skaper, sammen med terrengformen, en tydelig helhet og et godt totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Mellom Skansvegen og Fagerlundvegen går alternativet gjennom et område som består delvis av boligfelt, skog og dyrka mark. Det er lagt inn et mulig deponi i dette området. Banen går videre i tunnel nord for Fagerlundvegen, tunnelpåhugget ligger lavt i terrenget i dyp skjæring. Fagerlundvegen legges om over tunnelportalen, det er også lagt inn et mulig deponi over tunnelen i dette området. Eventuelt endret arealbruk fra skogkledt til annet dekke på deponiet vil gi noe endring av åsens karakter. Alternativet medfører noe skjemmende inngrep tilknyttet omlegging av Fagerlundvegen og i forbindelse med tunnelpåhugget.						
B	▲						
	Samme påvirkning som for alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						
B	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						

6.1.3 LB03 Dæli

Delområdet avgrenses mot Fangberget i sør. I nord avgrenses området mot det mer kupert og skogkledte landskapet. Området består av storskala jordbrukslandskap.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Jordbrukslandskap – åpne jordbrukslandskap*. Landskapet er slakt skrånende og bølgende med arealer med jordbrukspreg. Arealene henvender seg mot Brumunddal. Det er fint utsyn mot dalføret gjennom jordbrukslandskapet. Området har en enhetlig karakter med store jorder oppdelt av frodige randsoner og gårdsbebyggelse.



Figur 6-15: Oversiktskart som viser LB 03 Dæli.



Figur 6-16: Flyfoto som viser LB 03 Dæli.



Figur 6-17: Bilde tatt fra Dæli mot Brumunddal. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-18: Dronebilde som viser området Dæli sett fra sør. Foto: Rambøll Sweco.

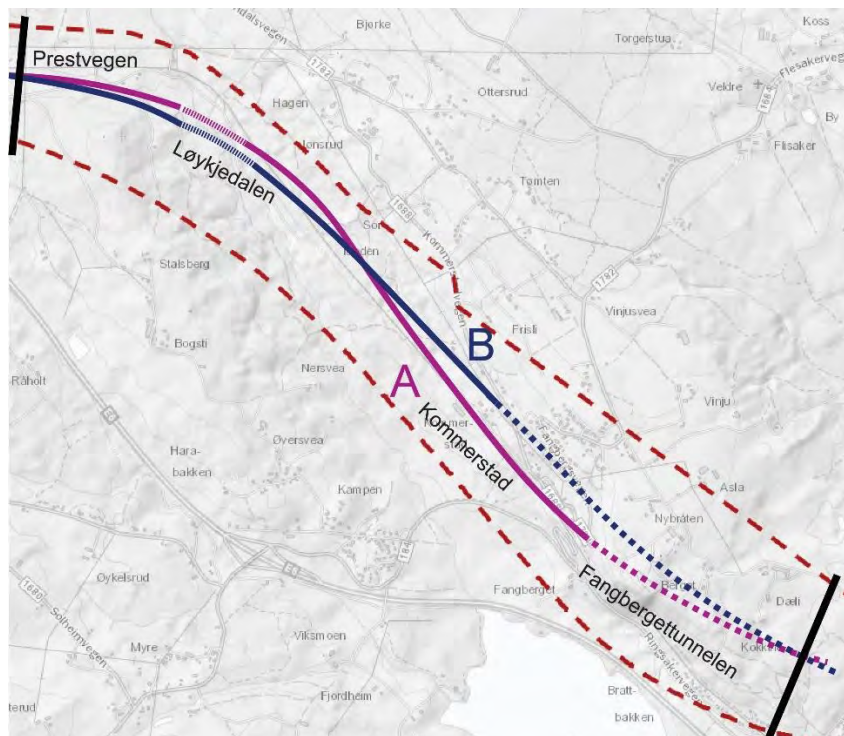
Delområdet omtales også under delstrekning 2

Tabell 6-4: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 03 Dæli i delstrekning 1.

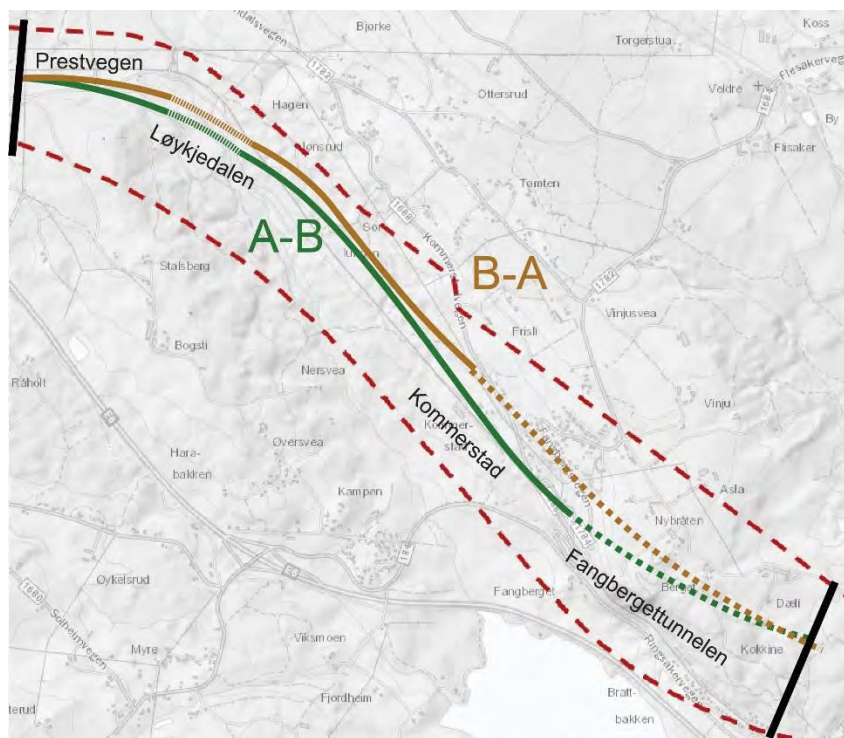
Verdivurdering: Delområde LB 03 Dæli						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Delområdet består av storskala jordbrukslandskap med tilhørende gårdsbebyggelse med gode visuelle kvaliteter. Det er vidstrakt utsyn mot Brumunddal. Området har en enhetlig karakter preget av aktivt jordbruk og gårdsbebyggelse som gir et godt totalinntrykk.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Kun en liten del av mulig deponi som ligger i skogkanten i grensen av delområdet. Alternativet har ubetydelig påvirkning på landskapsbildets karakter.					
B	▲					
	Samme påvirkning som for alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)					
B	▲					
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)					

6.2 Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

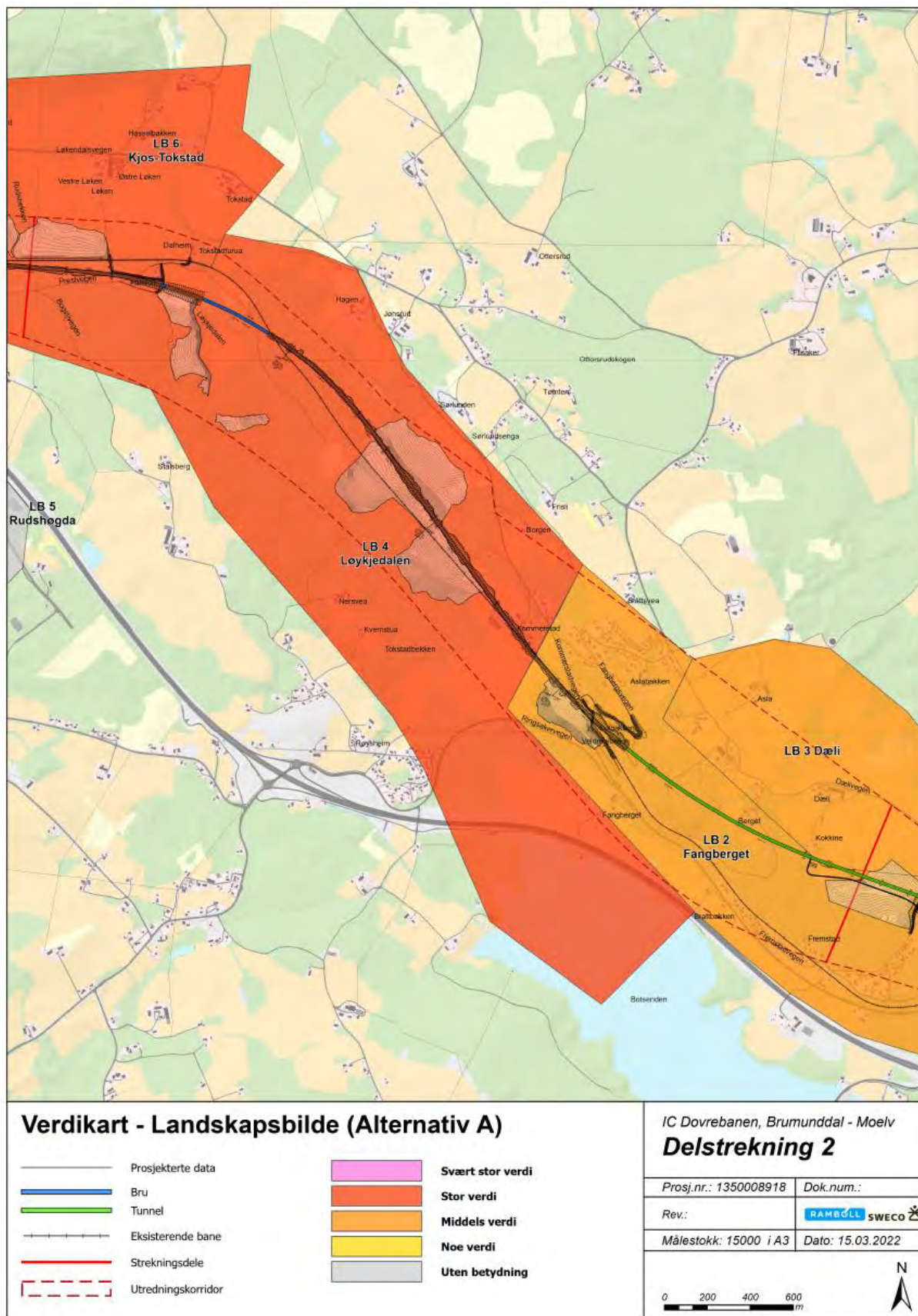
Delstrekningen ligger innenfor tre av delområdene for landskapsbilde; Fangberget, Dæli og Løykjedalen.



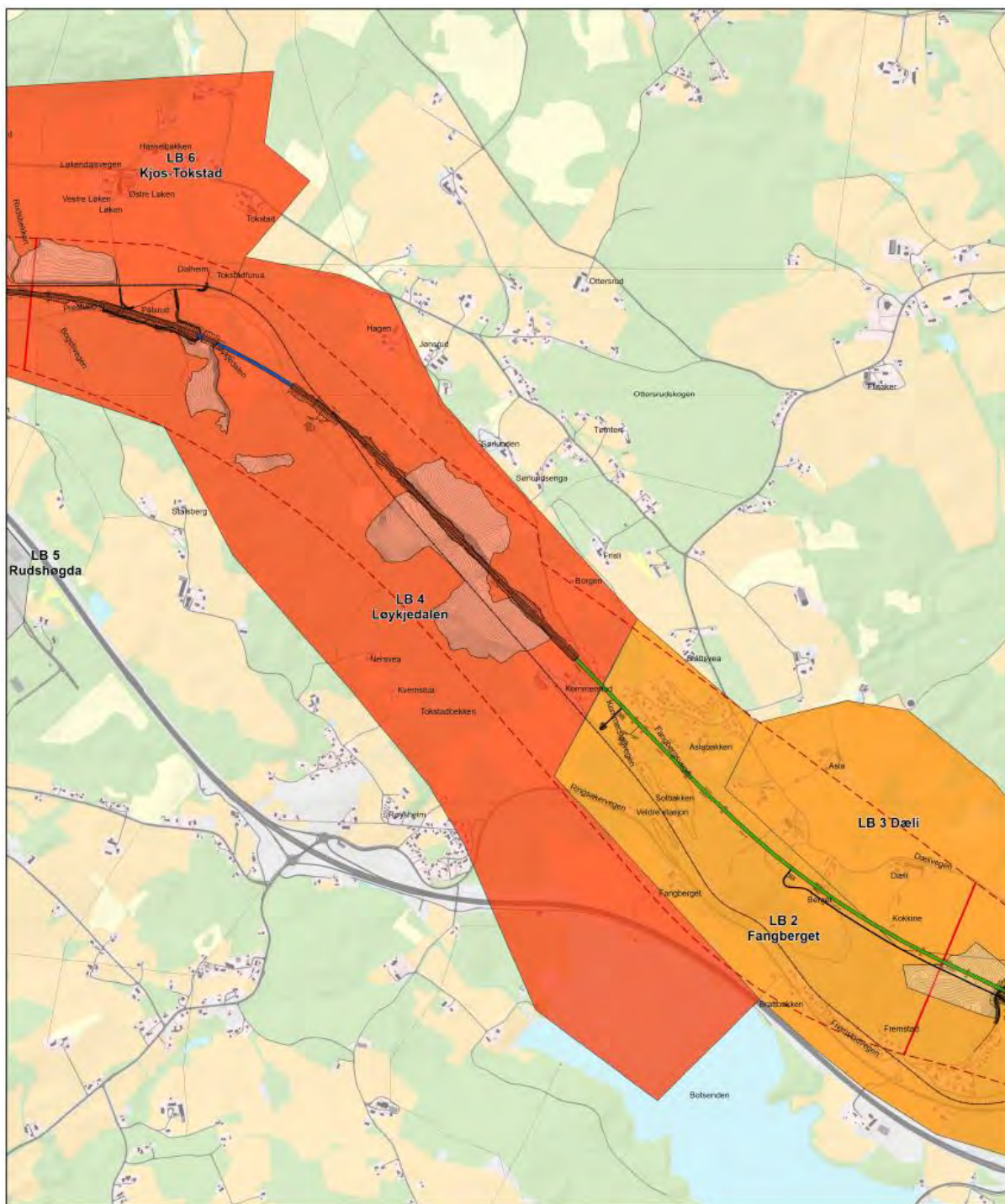
Figur 6-19 Delstrekning 2. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



Figur 6-20 Delstrekning 2. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).



Figur 6-21: Verdikart for delstrekning 2 - alternativ A.



Verdikart - Landskapsbilde (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 2

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.:

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m



Figur 6-22: Verdikart for delstrekning 2 - alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 60 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

6.2.1 LB 02 Fangberget

Delområdet omtales også under delstrekning 1 fordi delområdet strekker seg over flere delstrekninger. Det vises til delstrekning 1 for beskrivelse av delområdet. Her omtales påvirkning og konsekvens for de delene av delområdet som ligger i delstrekning 2.



Figur 6-23: Dronebilde av boligområdet i Fangbergsvegen sett fra nord. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-24: Fangberget sett fra vest. Tunnelpåhugget er plassert i skogen sørøst for Veldre stasjon. Større deponi og omlegging av Fangbergsvegen (alternativ A). Alternativ B påvirker ikke dette området.

Tabell 6-5: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 02 Fangberget i delstrekning 2.

Verdivurdering: Delområde LB 02 Fangberget							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Fangbergets åsformasjon er et tydelig landskapselement som har viktig betydning for landskapsbildet i dette området. Skogen som dekker store deler av åsen skaper, sammen med terrengformen, en tydelig helhet og et godt totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Alternativ med kort tunnel gjennom Fangberget. I nordvest er tunnelpåhugget plassert i skogen sørøst for Veldre stasjon. Her er det svært sidebratt terreng og i alternativet er det planlagt et større mulig deponi, som det nye sporet skal følge. Omlegging av Fangbergsvegen med ny bru og veg på fylling. Totalt medfører alternativet fragmentering og noe skjemmende inngrep for delområdet.						
A-B	▲						
	Samme påvirkning som for alternativ A.						
B	▲						
	Alternativ med lang tunnel gjennom Fangberget. Tunnelpåhugget i nord ligger utenfor delområdet. Området ved Fangbergsvegen og Veldre stasjon påvirkes ikke. Alternativet medfører ingen endring for delområdet.						
B-A	▲						
	Samme påvirkning som for alternativ B.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						
A-B	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
B-A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						

6.2.2 LB 03 Dæli

Delområdet omtales også under delstrekning 1 fordi delområdet strekker seg over flere delstrekninger. Det vises til delstrekning 1 for beskrivelse av delområdet. Her omtales påvirkning og konsekvens for de delene av delområdet som ligger i delstrekning 2.

Tabell 6-6: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 03 Dæli i delstrekning 2.

Verdivurdering: Delområde LB 03 Dæli							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Delområdet består av storskala jordbrukslandskap med tilhørende gårdsbebyggelse med gode visuelle kvaliteter. Det er vidstrakt utsyn mot Brumunddal. Området har en enhetlig karakter preget av aktivt jordbruk og gårdsbebyggelse som gir et godt totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Delområdet påvirkes ikke innenfor denne delstrekningen.						
A-B	▲						
	Delområdet påvirkes ikke innenfor denne delstrekningen.						
B	▲						
	Delområdet påvirkes ikke innenfor denne delstrekningen.						
B-A	▲						
	Delområdet påvirkes ikke innenfor denne delstrekningen.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
A-B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
B-A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 63 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

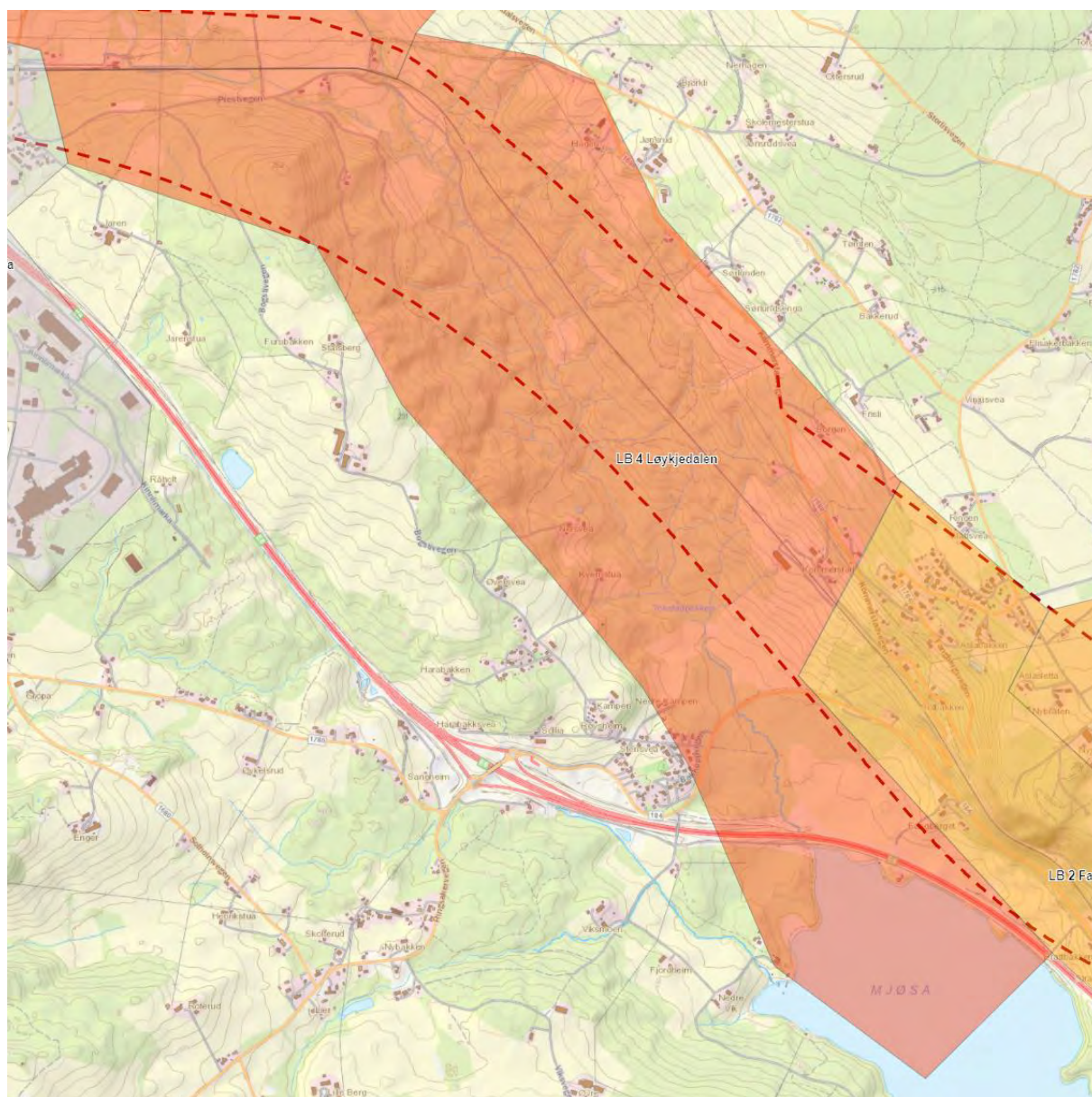
6.2.3 LB 04 Løykjedalen

Delområdet avgrenses mot større jordbruksarealer langs Løkendalsvegen og Kommerstadvegen i øst og følger Fangberget ned til Botsenden. Fra Botsenden avgrenses området i vest av dalsiden i overgangen mot de slakere partiene med større jordbruksarealer og E6. Området avgrenses mot Rudshøgda i nord. Område N4 i kommuneplanens arealdel er lagt inn i 0-alternativet som en utvidelse av dagens næringsområder på Rudshøgda.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Jordbrukslandskap – sammensatt jordbrukslandskap*. Delområdet omfatter det grunne dalføret avgrenset av slake åser, som strekker seg fra Rudshøgda ned mot Botsenden. Tokstadbekken går i bunnen av dalen der den på store deler av strekningen skjules av kantvegetasjon. I begge sider av dalen er det mindre dalsøkk med sidebekker som ledes inn i Tokstadbekken. Bekkene er lite synlig, men danner en struktur som sammen med vegetasjon og det småkuperte terrenget gir grunnlag for at det oppleves som småskalalandskap.

Dalsidene har variert karakter med jordbruksarealer, randvegetasjon og store sammenhengende skogsområder, herunder felter av plantet skog. Vegetasjonen bryter tidvis sikten og danner mindre rom. Det er lite bebyggelse i området, noen gårdsbruk i dalsidene på begge sider. Dagens jernbane danner en linje i åssiden.

Den øverste delen av området henvender seg mot Rudshøgda og gårdene vestover, mens resten av delområdet henvender seg mot Botsenden. Et bratt åsparti ved Stalsberg gjør at Rudshøgda er lite synlig fra dalføret. Det er vidt utsyn fra områder langs Løkendalsvegen og Kommerstadvegen mot Botsenden. Når man kommer ned til Botsenden åpner landskapet seg.



Figur 6-25: Oversiktskart som viser LB 04 Løykjedalen.



Figur 6-26: Flyfoto som viser LB 04 Løykjedalen.



Figur 6-27: Utsyn over jordbrukslandskap i Løykjedalen mot Botsenden. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-28: Småskala jordbrukslandskap ved Prestvegen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-29: Bru over Løykjedalen sett sørover fra Løkendalsvegen (alternativ B). Alternativ A har en noe kortere bru med plassering rett nord for alternativ B.



Figur 6-30: Bru over Løykjedalen sett østover fra Prestevegen (alternativ B). Alternativ A har en noe kortere bru med plassering rett nord for alternativ B.

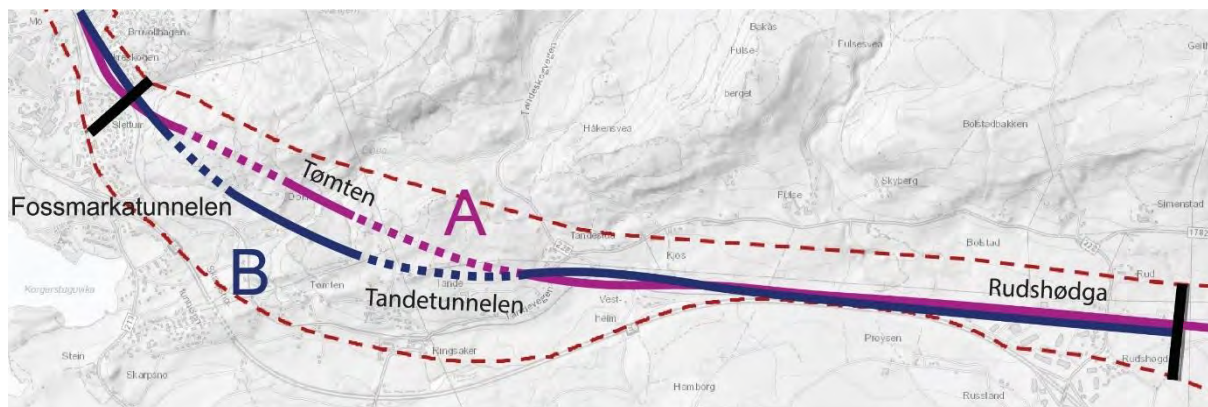
Tabell 6-7: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 04 Løykjedalen.

Verdivurdering: Delområde LB 04 Løykjedalen					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Delområdet er et tydelig daldrag som skaper sammenheng mellom områdene fra Rudshøgda, Løken og Tokstad, ned til Botsenden. Det er fritt utsyn fra store deler av området ned mot Mjøsa. Tokstadbekken med sidebækker i dalsøkk binder området sammen og er viktige enkeltelementer. Den helhetlige dalformen med vekslende dekke av skogs- og jordbruksarealer skaper god balanse mellom helhet og variasjon. Området gir et godt totalinntrykk.					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
A	▲				
	Alternativet går i tosidig skjæring langs østsiden av dagens bane fra Fangberget og innover Løykjedalen. Der sporet skifter retning vestover har alternativet en slakere radius enn dagens bane og krysser dermed dagens spor, for så å gå over på bru for å kunne krysse dalen. Brua har en lengde på 350 m og en høyde på rundt 20 meter. I vest avsluttes brua med en 180 meter lang fylling. Det er i hovedsak brua og fyllingen vest for brua, som gjør at alternativet dominerer over landskapets skala i kryssingen av dalen og bryter med landskapsbildets karakter.				
A-B	▲				
	Det planlegges en større mulig deponioppfylling sør i delområdet som også påvirker landskapsbildet. I tillegg er det lagt inn to mindre mulige deponier som er plassert og formet slik at de følger landskapet. Arealbruk på deponiene er ikke avklart. Deponiene forutsettes godt utformet og istandsatt til jordbruksareal eller med revegetering slik at de ikke bryter med landskapsbildets karakter.				
B	▲				
	Samme påvirkning som for alternativ A.				
B	▲				
	Alternativet har tunnelpåhugg ved Kommerstad og går videre i tosidig skjæring langs østsiden av dagens bane. Der sporet skifter retning vestover har alternativet en slakere radius enn dagens bane				

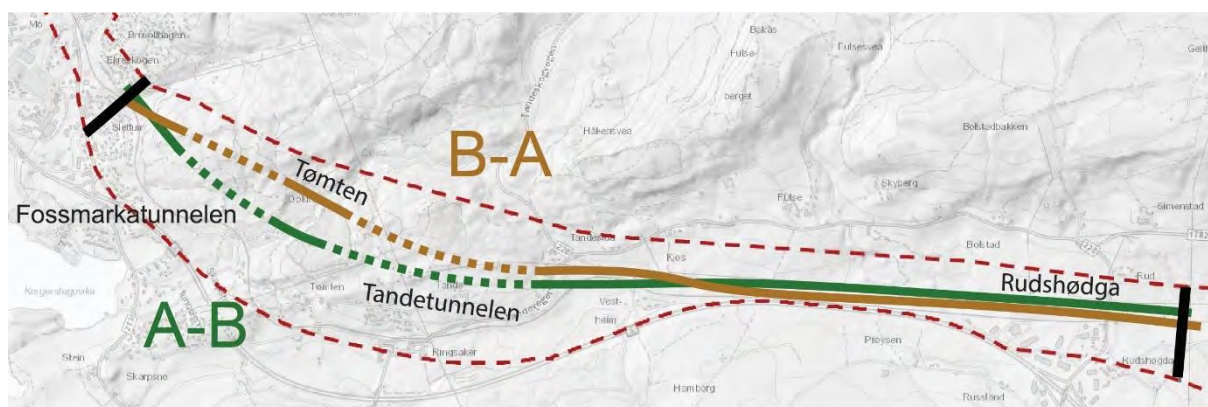
	og krysser dermed dagens spor, for så å gå over på bru for å kunne krysse dalen. Brua har en lengde på 360 meter og en høyde på rundt 25 meter. I vest avsluttes brua på en noe kortere og mindre fylling enn i alternativ A. Det er også i dette alternativet i hovedsak brua og fyllingen vest for brua, som gjør at alternativet dominerer over landskapets skala i kryssingen av dalen og bryter med landskapsbildets karakter. Mulige deponier som i alternativ A.							
B-A	<p style="text-align: right;">▲</p> Samme påvirkning som for alternativ B.							
Tiltakets konsekvens								
Alternativ	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 12.5%; background-color: #006600; color: white;">+++/ ++++</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #92d050;">+ / ++</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #cccccc;">0</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #d9ead3;">-</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #4f81bd; color: white;">--</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #3170e3; color: white;">---</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #193d7d; color: white;">----</td> </tr> </table>	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----		
A	<p style="text-align: right;">▲</p> Betydelig miljøskade for delområdet (--)							
A-B	<p style="text-align: right;">▲</p> Betydelig miljøskade for delområdet (--)							
B	<p style="text-align: right;">▲</p> Betydelig miljøskade for delområdet (--)							
B-A	<p style="text-align: right;">▲</p> Betydelig miljøskade for delområdet (--)							

6.3 Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

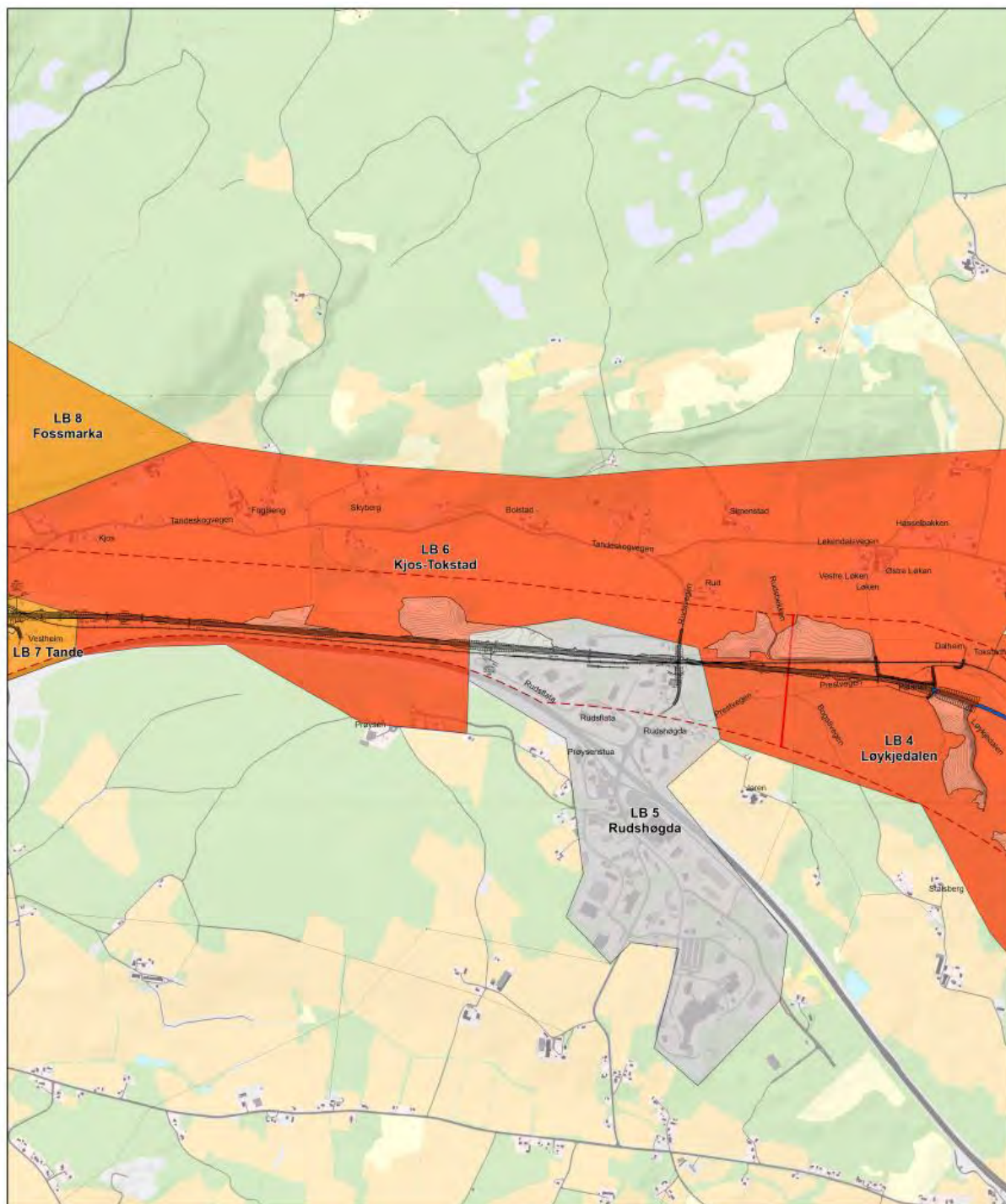
Delstrekningen ligger innenfor fire av delområdene for landskapsbilde; Rudshøgda, Kjos-Tokstad, Tande og Fossmarka.



Figur 6-31 Delstrekning 3. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje).



Figur 6-32 Delstrekning 3. Alternativ A-B (grønn linje) og alternativ B-A (brun linje).



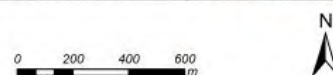
Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ A)

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

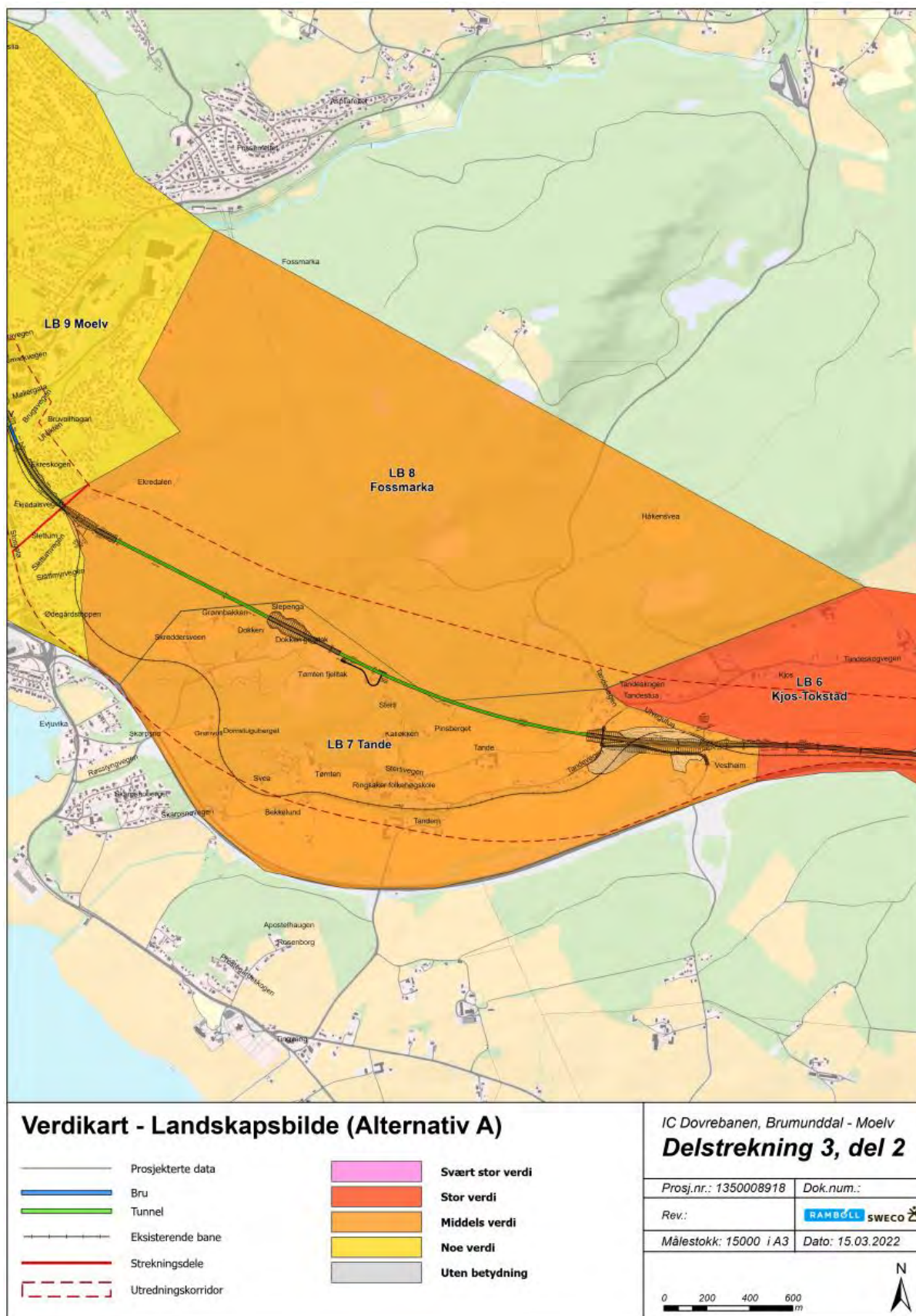
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

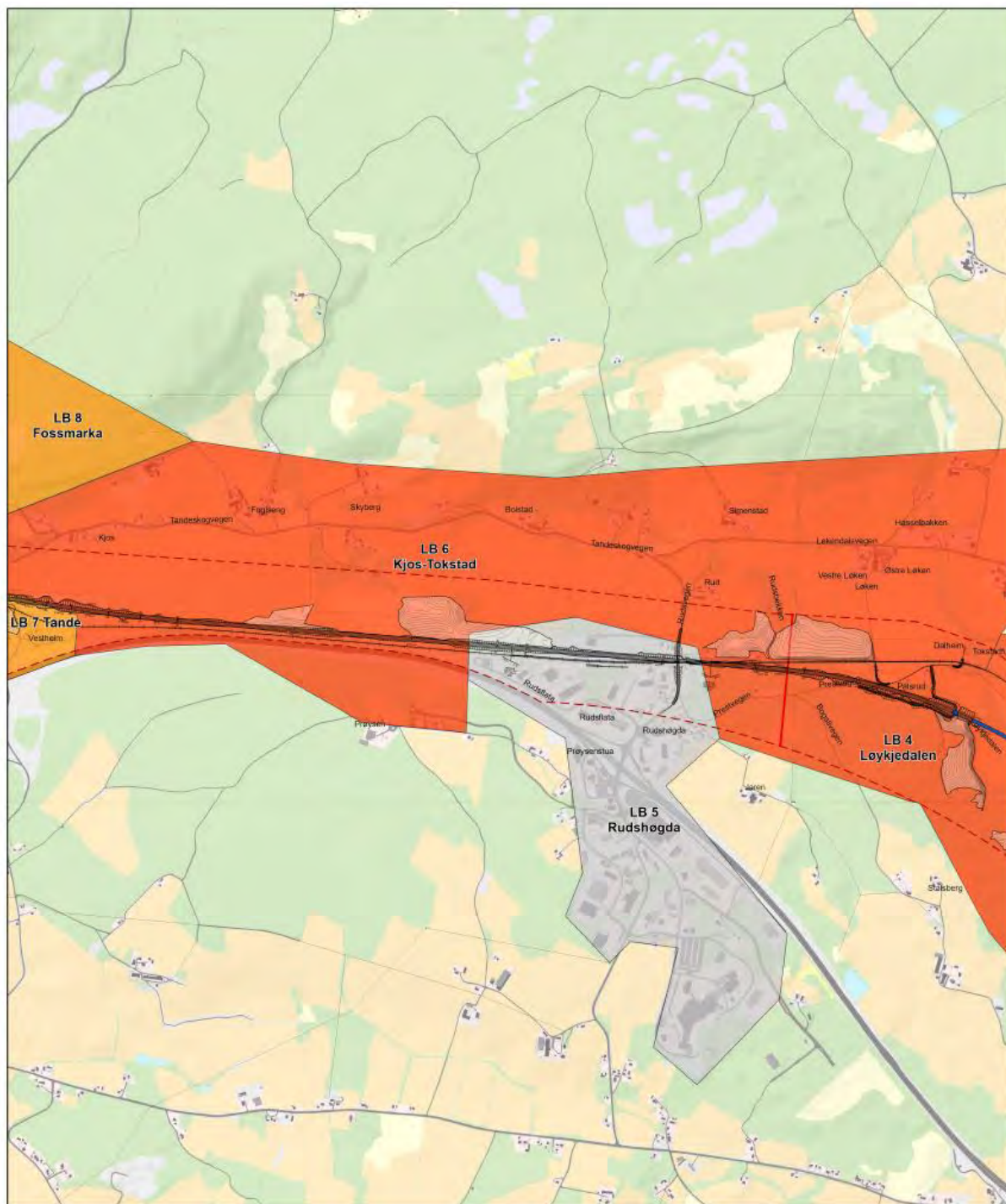
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:
Rev.: **RAMBOLL SWECO**
Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022



Figur 6-33: Verdikart for delstrekning 3, del 1 - alternativ A.



Figur 6-34: Verdikart for delstrekning 3, del 2 - alternativ A.



Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ B)

- Projekterte data
- Bru
- Tunnel
- Eksisterende bane
- Strekningsdele
- - - Utredningskorridor

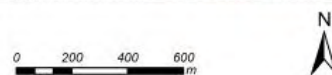
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

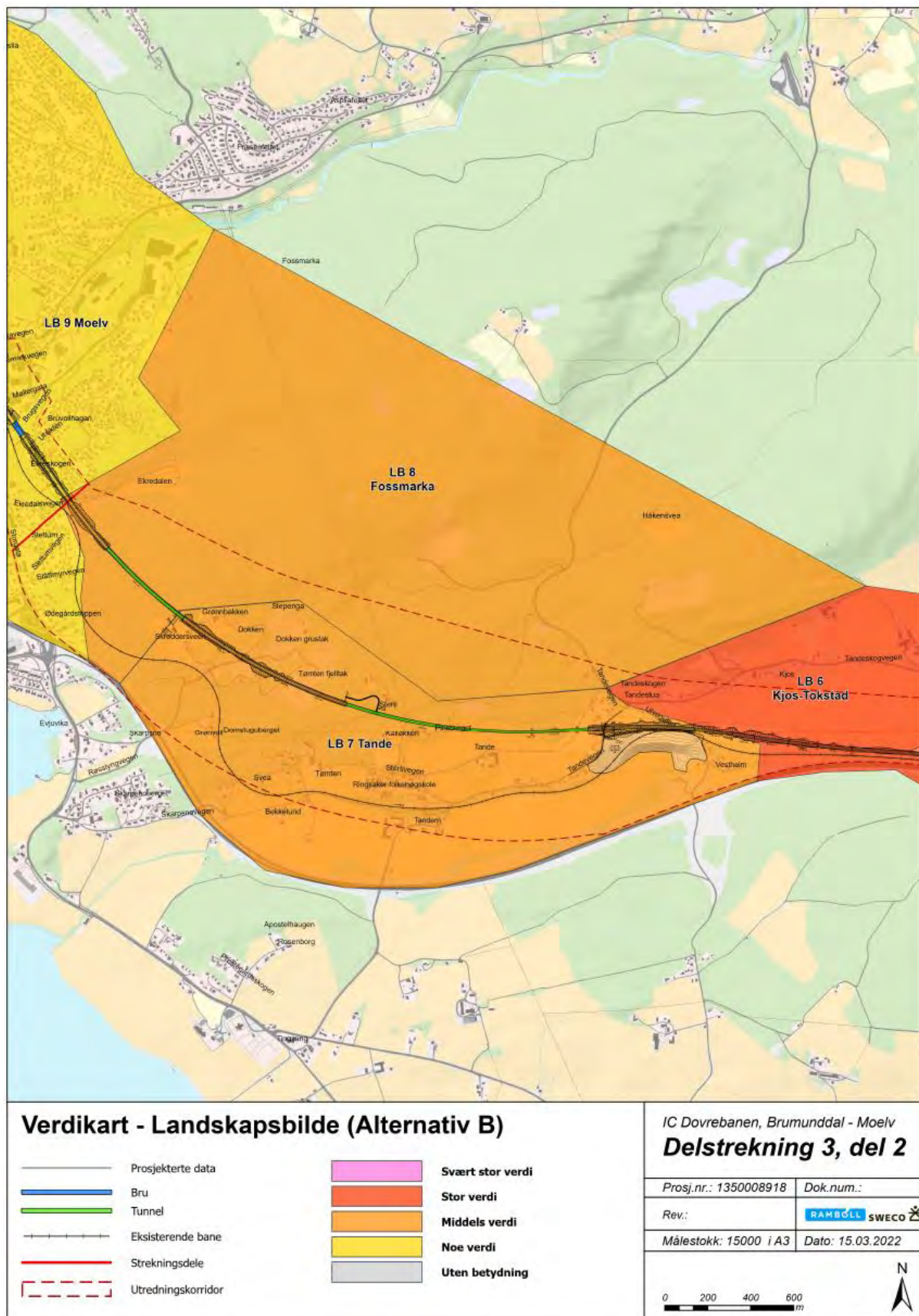
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: **RAMBOLL SWECO**

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022



Figur 6-35: Verdikart for delstrekning 3, del 1 - alternativ B.



Figur 6-36: Verdikart for delstrekning 3, del 2 - alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 74 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

6.3.1 LB 05 Rudshøgda

Delområdet omfatter Rudshøgda nærings- og industriområde. Arealbruken består av bebyggelse og infrastruktur til service, industri og storvarehandel. Overordna landskapskarakter for delområdet er Byer og tettsteder.



Figur 6-37: Oversiktskart som viser LB 05 Rudshøgda.



Figur 6-38: Flyfoto som viser LB 05 Rudshøgda.



Figur 6-39: Rudshøgda. Foto: Rambøll Sweco.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 76 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

Tabell 6-8: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 05 Rudshøgda

Verdivurdering: Delområde LB 05 Rudshøgda							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Delområdet er nedbygget med få visuelle kvaliteter. Bebyggelsen preget av handel- og næringsbygg er uten særpreg. Veg- og gatestruktur er fragmentert, mangler sammenheng og omgivelsene er lite lesbare. Området gir samlet sett et dårlig totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
▲							
A	Banen går i tilnærmet dagens trasé, en liten del av mulig deponi ligger i den nordvestre delen av delområdet. Rudsvegen legges om og krysser jernbanen på ny bru. Alternativet har ubetydelig påvirkning på landskapsbildets karakter.						
▲							
A-B	Samme påvirkning som for alternativ A.						
▲							
B	Samme påvirkning som for alternativ A.						
▲							
B-A	Samme påvirkning som for alternativ A.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
▲							
A	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
▲							
A-B	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
▲							
B	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
▲							
B-A	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						

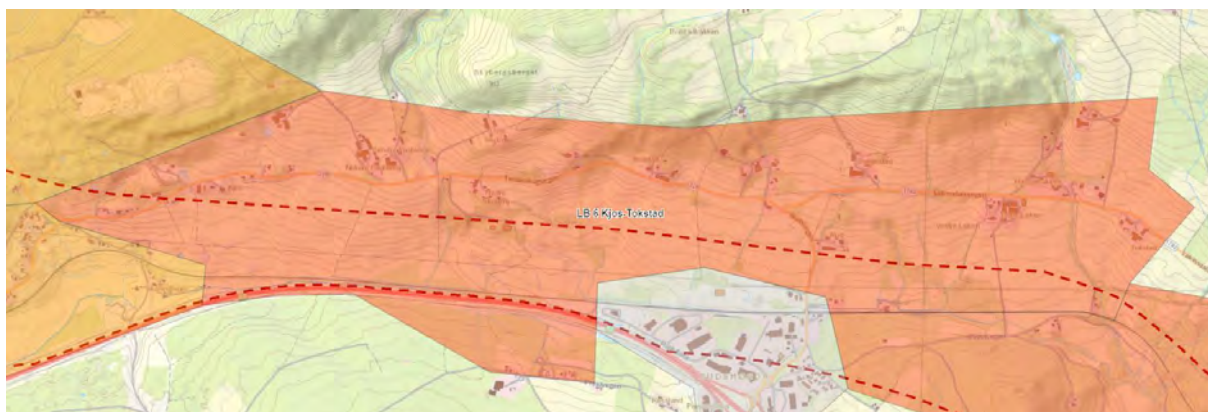
6.3.2 LB 06 Kjos-Tokstad

Delområdet er en sørvendt lise som følger Tandeskogvegen og Løkendalsvegen mellom gårdene Kjos i vest og Tokstad i øst. Området avgrenses av Skybergsberget mot nord og av de åpne arealene rett sør for E6 i sør.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Jordbrukslandskap – åpne jordbrukslandskap*. Landskapet med åpen dalformasjon avgrenses visuelt av de skogkledte åsene i sør og nord. Terrenget har jevn helning fra Skybergsberget og ned mot jernbanelinja. Åsdragene øst for Rudshøgda avgrenser det store landskapsrommet og gjør at man ikke har visuell kontakt med Mjøsa fra store deler av delområdet, bortsett fra området ved Løken og Tokstad, der man har siktlinjer til Botsenden (Mjøsa).

Bebyggelse består av gårdstun langs Tandeskogvegen og Løkendalsvegen, herunder storgårder som har en markant plass i landskapsbildet. Tokstadfurua som er et lokalt landemerke ligger øst i delområdet. Sør for E6 ligger husmannsplassen Prøysen med Prøysenhuset. Prøysen er tatt med i delområdet da det er noe innsyn til området der det ikke er skogkledt. Prøysenstjerna er et landemerke som med sin høyde kan sees fra E6 og Tandeskogvegen.

Det er sammenhengende jorder med dyrka mark mellom Tandeskogvegen og jernbanelinja. Jernbanelinja og E6 følger dalbunnen og er lite dominante i omgivelsene. Trær og skogsvegetasjon følger linjer i terrenget, som eiendomsgrenser, veger og bekkedrag.



Figur 6-40: Oversiktskart som viser LB 06 Kjos-Tokstad



Figur 6-41: Flyfoto som viser LB 06 Kjos-Tokstad.



Figur 6-42: Det storskala jordbrukslandskapet ved Skyberg og Bolstad. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-43: Utsyn fra Prøysen mot delområde Kjos-Tokstad. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-44: Sporet følger dagens bane gjennom delområde Kjos-Tokstad med mulige deponier på nordsiden av banen, Rudshøgda i nedre høyre hjørne av bildet (alternativ B). Alternativ A er likt i dette området.

Tabell 6-9: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 06 Kjos-Tokstad.

Verdivurdering: Delområde LB 06 Kjos-Tokstad							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Det er delområdets helhetlige karakter og store utstrekning som gjør at området defineres som viktig. De store og ubrutte gårdstrukturene med storgårdene gir særpreg. Dette sammen med skogsområdene opp mot åsene skaper et helhetlig og spesielt godt totalinntrykk. Randvegetasjon og elementer som allé med asketrær tilfører området ekstra kvaliteter.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
▲							
A	Banen legges parallelt med E6 og rett nord for dagens bane, med samme linjeføring og retning i landskapet. Tiltaket medfører noe fragmentering. Tiltaket er underordnet skalaen i det storskala landskapet. Det er planlagt flere mulige deponier nord for banen. Deponiene forutsettes godt utformet, tilpasset skalaen i landskapet og etablert med naturlige randsoner. Grunnet tiltakets bredde og størrelsen på deponiene er påvirkning vurdert til noe forringet.						
A-B	Samme påvirkning som for alternativ A.						
B	Samme påvirkning som for alternativ A.						
B-A	Samme påvirkning som for alternativ A.						
▲							
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
A	Noe miljøskade for delområdet (-)						

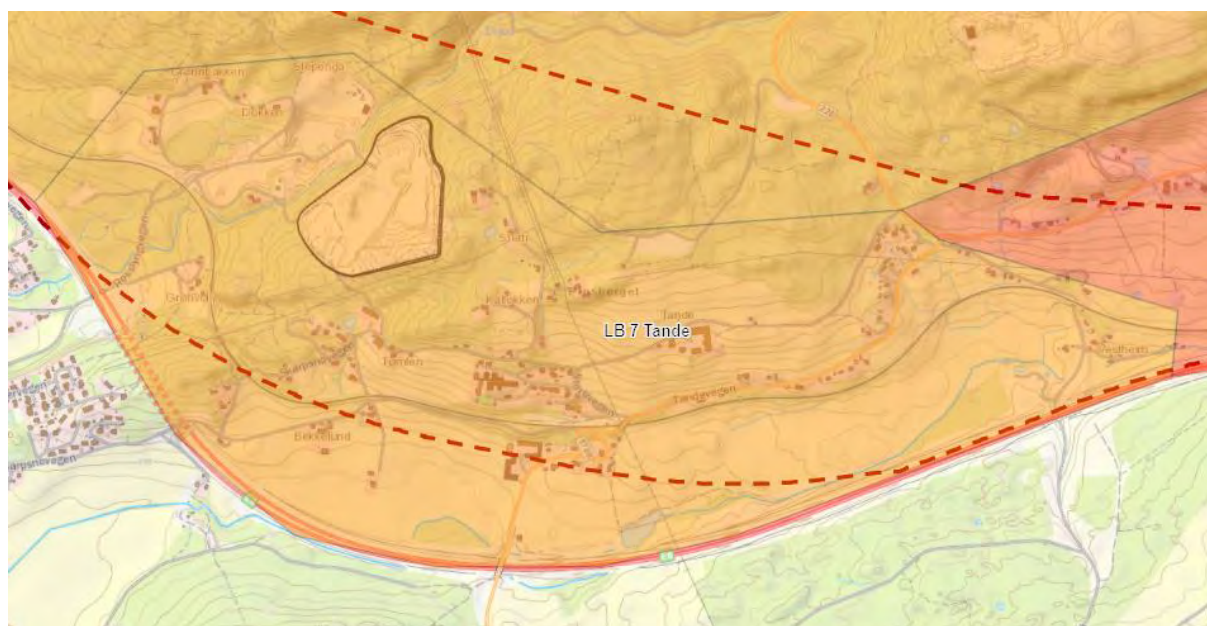
A-B	▲ Noe miljøskade for delområdet (-)
B	▲ Noe miljøskade for delområdet (-)
B-A	▲ Noe miljøskade for delområdet (-)

6.3.3 LB 07 Tande

Delområdet strekker seg fra Dokken grustak og Skarpsnotunnelen i vest, grenser mot Fossmarka i nord, Tandeskogen i øst og E6 i sør.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Jordbrukslandskap – sammensatt jordbrukslandskap*. Åpent dallandskap med sammensatt arealbruk med jordbruk, infrastruktur, bebyggelse og grustak. Vegetasjonsstrukturene langs veger, jernbane og rundt gårder og bebyggelse danner mindre rom i landskapet. Åsdragene ved Skarpsno, Fossmarka og Apostelhaugen/ Rosenborg avgrenser det store landskapsrommet. Det er utsikt til Mjøsa fra høyereliggende deler av delområdet.

Ved folkehøgskolen danner bebyggelsen, veger og jernbane samlet en sentrumsstruktur, mens ellers består bebyggelse av gårdstun og husklynger. Terrenginngrepene for den nylig utbygde E6 er visuelt dempet ved at den er plassert nederst i dalen og skjermes av støyvoll. Jernbanelinjen følger nøysomt terrengkotene på nedsiden av Tandevegen. Dokken grustak er et stort og synlig terrenginngrep, men på grunn av åser og skogsvegetasjon, ligger grustaket visuelt skjermet for store deler av delområdet.



Figur 6-45: Oversiktskart som viser LB 07 Tande.



Figur 6-46: Flyfoto som viser LB 07 Tande.



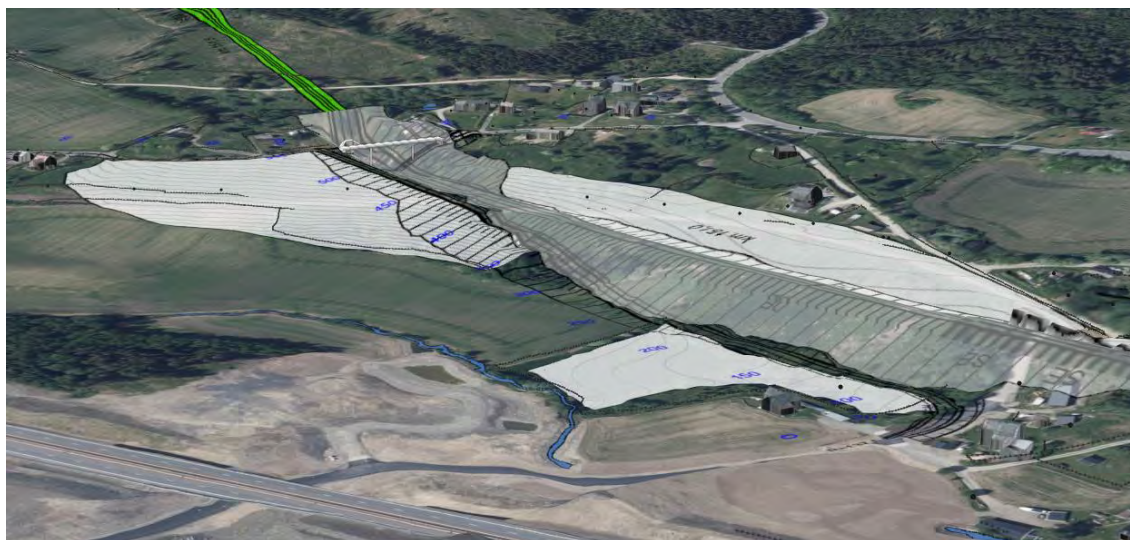
Figur 6-47: Dronebilde av Tandeområdet sett fra sør. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-48: Dronebilde av Tømten massetak med Røsslyngvegen og Fossmarka i bakgrunnen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-49: Utsyn fra Ulvegutua mot E6. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-50: Sett fra sørøst. Banen ligger på fylling på tvers av Ulvegutua før det går inn i tunnel (alternativ A).



Figur 6-51: Sett fra E6 i sør. Banen ligger på tvers av Ulvegutua før det går inn i tunnel (alternativ A).



Figur 6-52: Sett fra sørøst. Banen ligger på tvers av Ulvegutua før det går inn i tunnel (alternativ B).

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 84 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

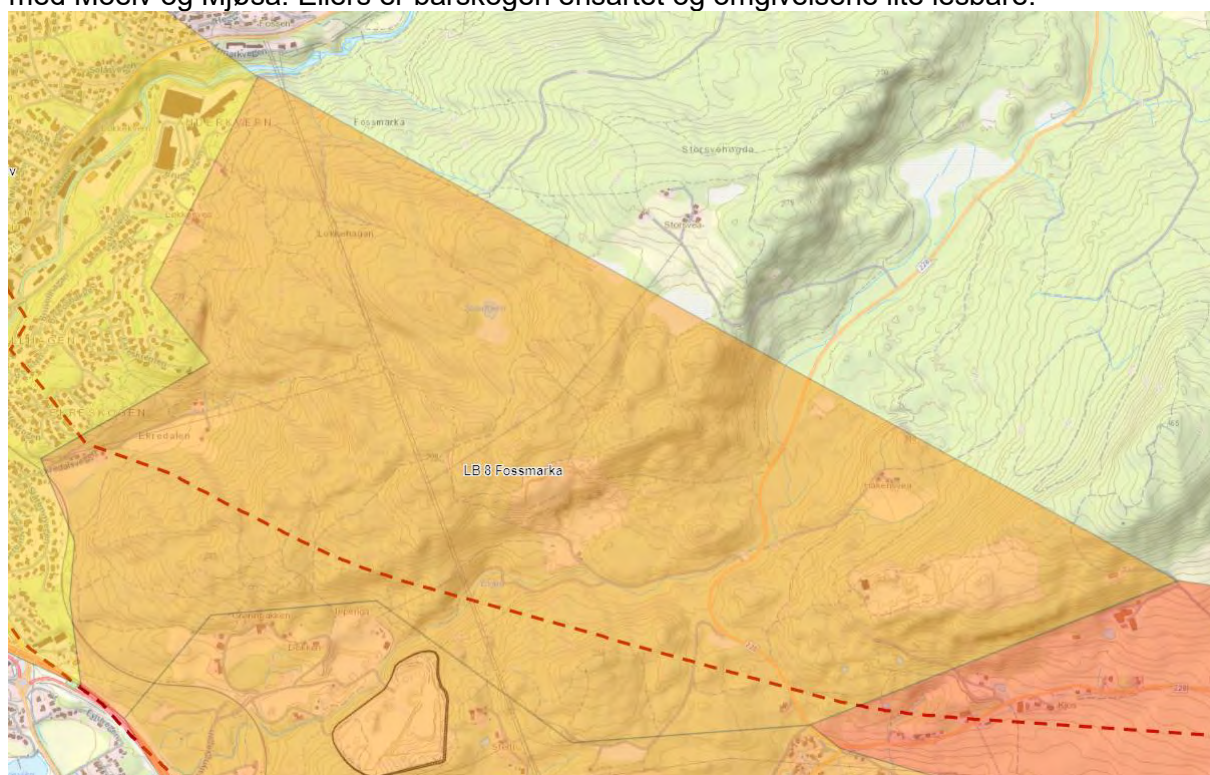
Tabell 6-10: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 07 Tande.

Verdivurdering: Delområde LB 07 Tande							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Delområdet har stedvis gode visuelle kvaliteter av lokal betydning. De bebygde strukturene med jordbruk, bebyggelse, veger og bane er godt tilpasset i terrenget. Det er god balanse mellom helhet og variasjon. De mange ulike elementene i området gir samlet et godt totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Alternativet ligger på fylling som krysser dagens Ulvegutua, vegen legges om langs foten av fyllingen. Videre går banen i skjæring under Tandevegen som legges på ny bru, før sporet går inn i tunnel ved Tandestua. Tiltaket er dårlig forankret i terrengformasjoner, det medfører fragmentering og skjærende inngrep. Skjæring ved tunnelportalen og Tandevegen på ny bru vil gi store endringer lokalt. Påvirkningen forringer landskapsbildets karakter. Banen ligger videre i tunnel og i dagsone på 370 meter gjennom Tømten massetak.						
A-B	▲						
	Som alternativ A ved Ulvegutua. Som B ved Tømten masseuttak, men med kortere dagsone, tunnel i området ved Røsslyngvegen. Påvirkning ved Ulvegutua/Tandevegen er avgjørende for vurdering.						
B	▲						
	Alternativet ligger lengre nord enn alternativ A ved Tandestua. Alternativet ligger i skjæring forbi Ulvegutua og under Tandevegen som legges på ny bru. Ulvegutua legges om på sørsiden av ny bane. Sporet følger terrenget noe bedre og fragmenterer området i mindre grad enn alternativ A. Skjæring ved tunnelportal og Tandevegen på ny bru vil gi store endringer lokalt. Banen ligger videre i tunnel og med lengre dagsone gjennom Tømten massetak. Dette har lokal påvirkning på landskapsbildet ved Røsslyngvegen.						
B-A	▲						
	Som alternativ B ved Ulvegutua. Som A ved Tømten masseuttak. Påvirkning ved Ulvegutua/Tandevegen er avgjørende for vurdering.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Betydelig miljøskade for delområdet (--)						
A-B	▲						
	Betydelig miljøskade for delområdet (--)						
B	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						
B-A	▲						
	Noe miljøskade for delområdet (-)						

6.3.4 LB 08 Fossmarka

Delområdet innbefatter den sørvestlige delen av friluftsområdet Fossmarka.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Skogslandskap*. Delområdet er et stort sammenhengende område med skogledd og kupert terreng. Terrenget gjør at landskapet ikke har tydelig retning eller siktlinjer. Det er i hovedvekt granskog, stedvis skrint berg og fjell i dagen med furuskog. To masseuttak ligger innenfor delområdet. Ekredalen er en mindre dal med småskala jordbruk og spredt bebyggelse som ligger innenfor delområdet, i overgangen mot Ekreskogen. Det er noen utsiktspunkter i hellingen mot vest, der man får visuell kontakt med Moelv og Mjøsa. Ellers er barskogen ensartet og omgivelsene lite lesbare.



Figur 6-53: Oversiktskart som viser LB 08 Fossmarka.



Figur 6-54: Flyfoto som viser LB 08 Fossmarka.



Figur 6-55: Dronebilde av Fossmarka med Røsslyngvegen i forgrunnen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-56: Ekredalen sett fra vest. Foto: Rambøll Sweco.



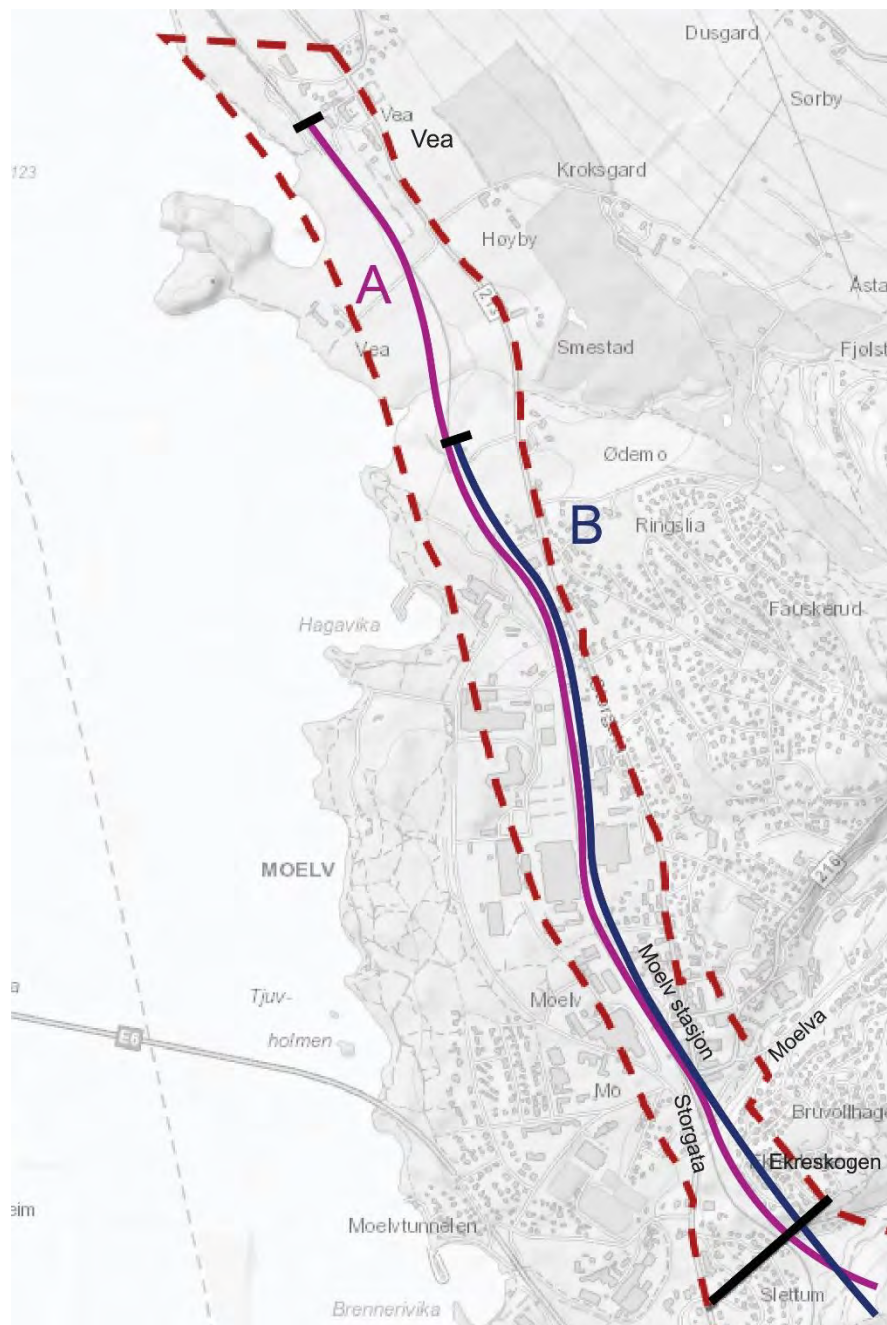
Figur 6-57: Ekredalen sett fra sørvest. Banen ligger på fylling i alle alternativer (bildet viser alternativ B).

Tabell 6-11: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 08 Fossmarka.

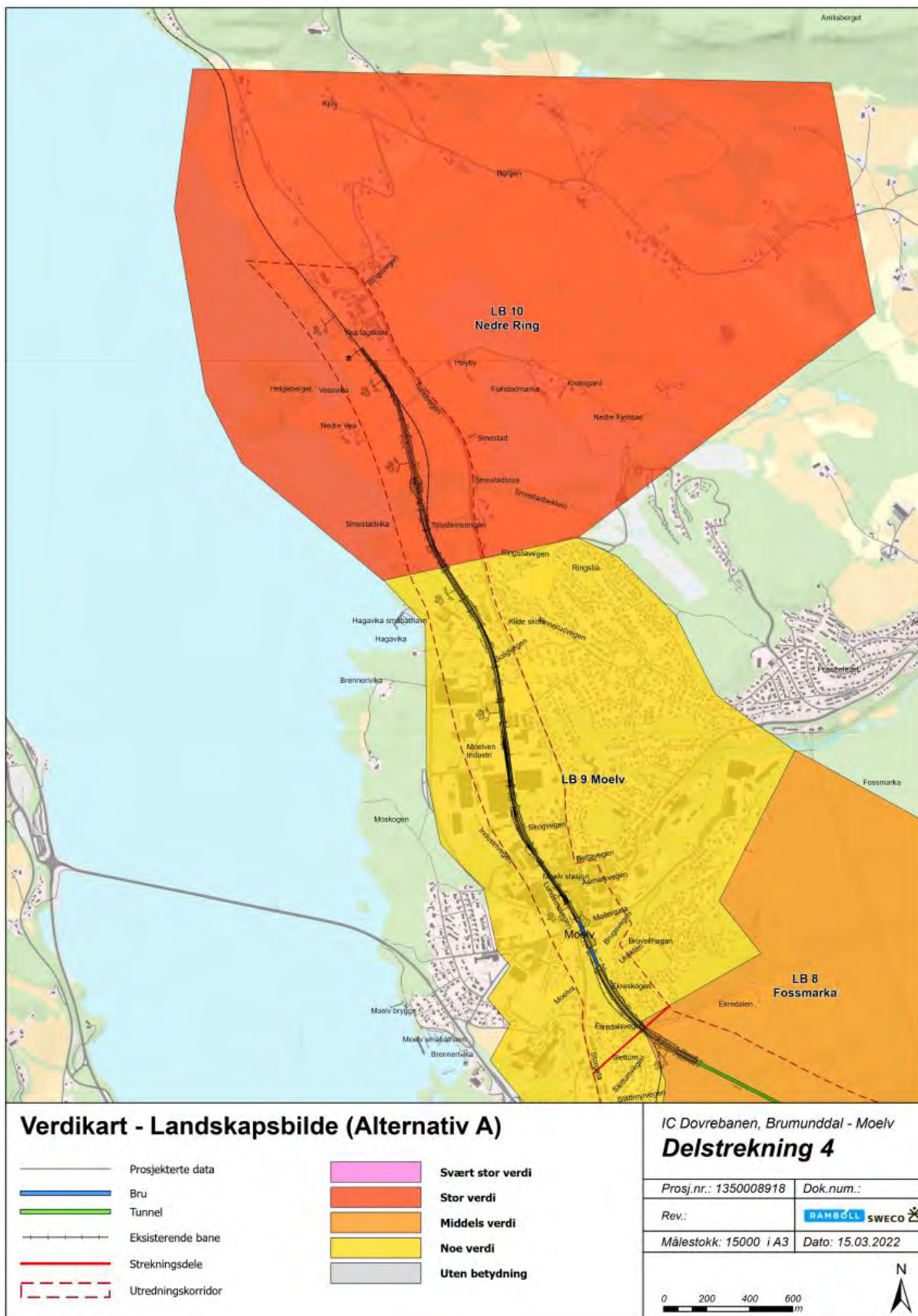
Verdivurdering: Delområde LB 08 Fossmarka						
Uten betydning		Noe verdi		Middels verdi		Stor verdi
						Svært stor verdi
▲						
Delområdet har helhetlig karakter preget av skog- og friluftsområder, og stor utstrekning. Det har særpreg, skiller seg fra omkringliggende arealer, og gir et godt totalinntrykk.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
▲						
A	Alternativet går hovedsakelig i tunnelløsning gjennom delområdet, det er kun på strekning gjennom Ekredalen at sporet går i dagløsning og på fylling. Fyllingen gjennom Ekredalen gir noe nærvirkning og skaper en barriere som stenger daldraget.					
▲						
A-B	Samme påvirkning som for alternativ A.					
▲						
B	Samme påvirkning som for alternativ A.					
▲						
B-A	Samme påvirkning som for alternativ A.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+/ ++	0	-	--	---
▲						
A	Noe miljøskade for delområdet (-)					
▲						
A-B	Noe miljøskade for delområdet (-)					
▲						
B	Noe miljøskade for delområdet (-)					
▲						
B-A	Noe miljøskade for delområdet (-)					

6.4 Delstrekning 4 Moelv - Veaa

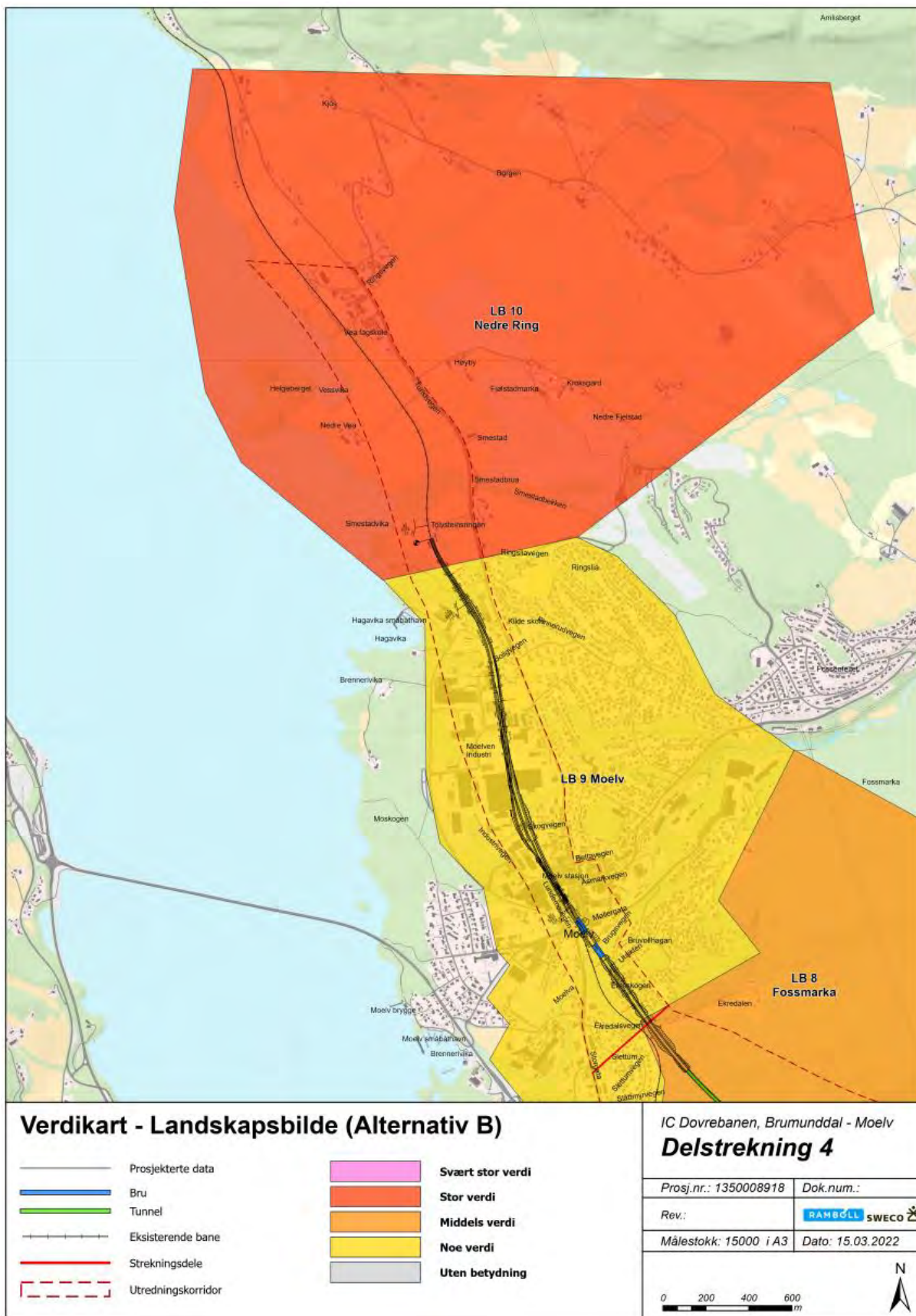
Delstrekningen ligger innenfor to av delområdene for landskapsbilde; Moelv og Nedre Ring.



Figur 6-58: Delstrekning 4. Alternativ A (rosa linje) og alternativ B (blå linje). I tillegg er strekningene markert med avslutningspunkt, ettersom disse er ulike.



Figur 6-59: Verdikart for delstrekning 4 – alternativ A.



Figur 6-60: Verdikart for delstrekning 4 – alternativ B.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 92 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	--

6.4.1 LB 09 Moelv

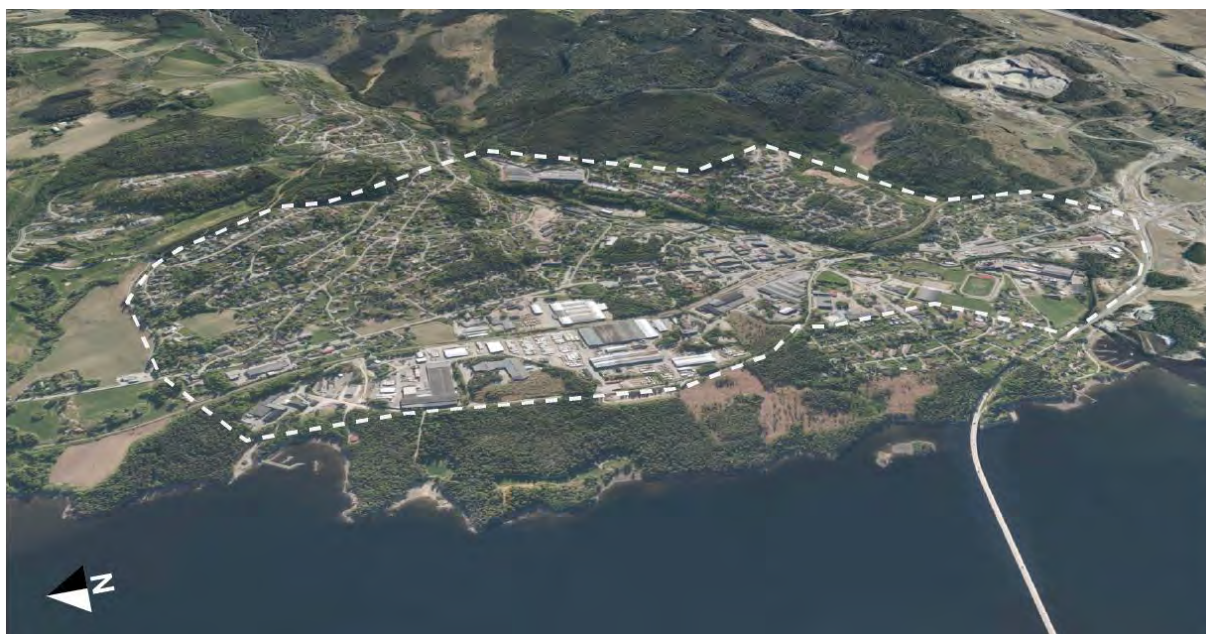
Delområdet omfatter Moelv sentrum med tilgrensende boligområder og industri. Området er avgrenset av Ringslia i nord, Fjølstad i øst, Ekredalen/Fossmarka i sør/øst, og Industrivegen/Moskogen, samt E6, i vest.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Byer og tettsteder*. Terrenget stiger slakt fra sentrum og nordover og landskapsrommet avgrenses av åser. Sørøst skjermer fjellskjæringen for visuell kontakt med boligfeltene Bruvollhagan og Ekreskogen i øst. Moelva er et landskapselement gjennom sentrum. Delområdet består av sentrumsfunksjoner på østsiden av jernbanen og næringsområde på vestsiden.

Hovedtyngden av butikkene og sentrums tyngdepunkt er Storgata. I sørenden av Storgata ligger Garveriparken med lekeplass. Stasjonen ligger sentralt i sentrum, men den ligger noe gjemt fra Storgata og mangler derfor sammenheng med sentrumskjernen. Moelv sentrum preges av en blanding av ny og eldre bebyggelse der nyere bygg med større skala dominerer helhetsinntrykket. Bebyggelsen har varierende særpreg, noe av den eldre bebyggelsen utmerker seg med høyere særpreg og visuelle kvaliteter. Industriområdet er konsentrert vest for jernbanen. I området sør for industriområdet er det idrettspark, idrettshall og skoler.



Figur 6-61: Oversiktskart som viser LB 09 Moelv.



Figur 6-62: Flyfoto som viser LB 09 Moelv.



Figur 6-63: Sørøver Storgata i Moelv. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-64: Nordover Storgata i Moelv. Foto: Rambøll Sweco.



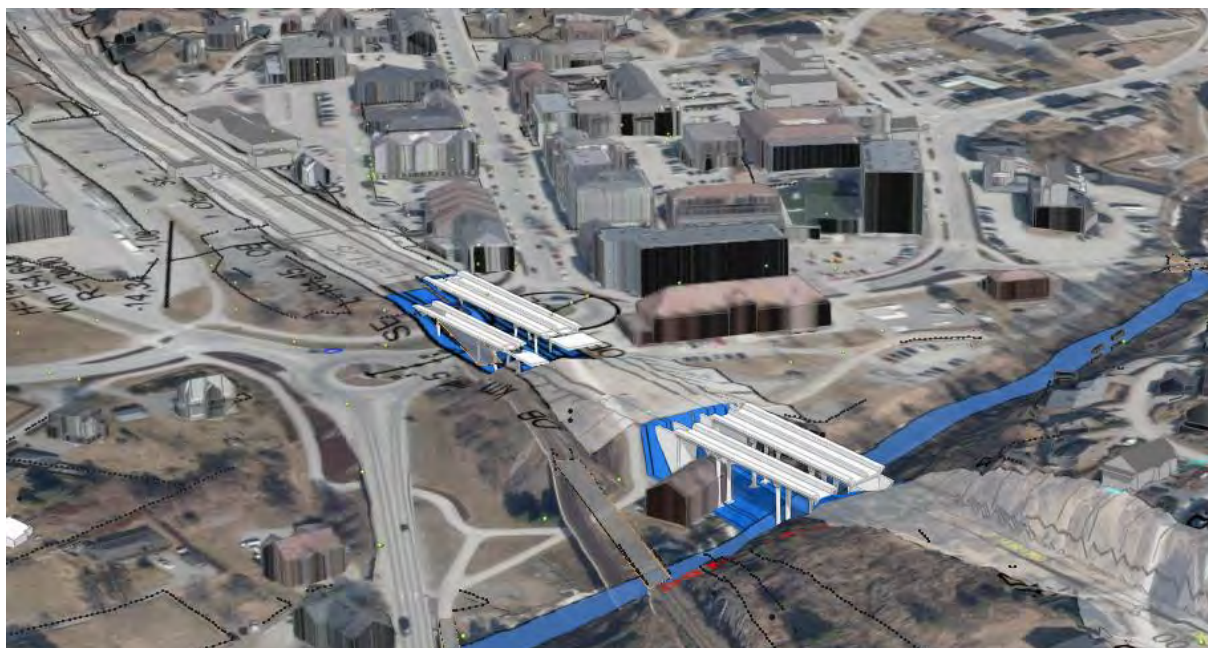
Figur 6-65: Moelv stasjon. Foto: Njål Svingheim – Bane NORs nettside.



Figur 6-66: Moelv sett fra sør. Moelva og storgata krysses med bruer (alternativ A).



Figur 6-67: Nye bruer sett fra Storgata (alternativ A).



Figur 6-68: Moelv sett fra sør. Moelva og storgata krysses med bruer (alternativ B).



Figur 6-69: Nye bruer sett fra Storgata (alternativ B).



Figur 6-70: Nye bruer sett fra Garveriparken (alternativ B).

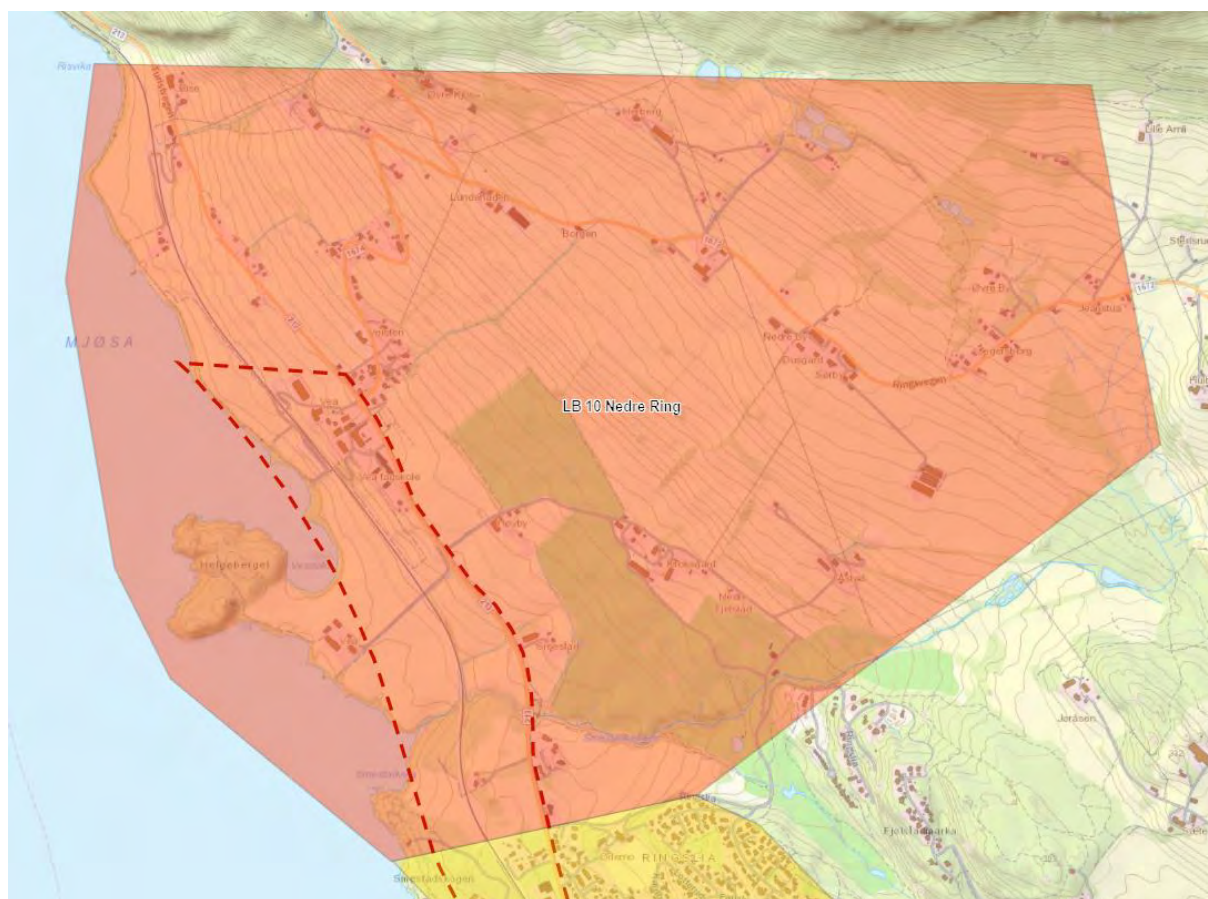
Tabell 6-12: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 09 Moelv.

Verdivurdering: Delområde LB 09 Moelv						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Moelva som landskapselement er i lite synlig gjennom sentrum, den ligger lavt i terrenget, mens jernbane og E6 til dels ruver der de krysser elva og sentrum. Sentrumsfunksjoner med stasjonen, bebyggelse og gatestruktur vurderes til å ha noe særpreg og noen visuelle kvaliteter. Næringsområdet i vest er stort i omfang, har lite lesbar struktur og ensartet uttrykk. Samlet sett vurderes delområdet til noe verdi.						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
A	▲					
	Alternativet går gjennom boligområdet Ekreskogen med tosidig skjæring som følger dagens bane. Krysser så Moelva og Storgata med bru og følger dagens trasé gjennom resten av Moelv. Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep og fragmentering ved Ekreskogen, bruene over Moelva og Storgata dominerer noe over bylandskapets skala.					
B	▲					
	Alternativet går gjennom boligområdet Ekreskogen med tosidig skjæring som ikke følger dagens bane. Krysser så Moelva og Storgata med bru og følger dagens trasé gjennom resten av Moelv, med unntak av Skogvegen. Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep og fragmentering ved Ekreskogen. Alternativet har større bredde og omfang på tiltaket gjennom Moelv, herunder bruene over Moelva og Storgata som dominerer over bylandskapets skala.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---
A	▲					
	Noe miljøskade for delområdet (-)					
B	▲					
	Noe miljøskade for delområdet (-)					

6.4.2 LB 10 Nedre Ring

Delområdet avgrenses av Amlisberget i nord, Ringslia i sør og av Mjøsa i vest.

Overordna landskapskarakter for delområdet er *Jordbrukslandskap – sammensatt jordbrukslandskap*. Terrenget danner en tydelig skålf formasjon mellom Amlisberget og Ringslia, med jevn helning vestover og god visuell kontakt med Mjøsa. Helgeberget er en skogkledt halvøyformasjon som er et romskapende og identitetsskapende landskapselement. De skogkledte åsene avgrenser visuelt landskapsrommet mot sør og nord, mens østover fortsetter terrenget med slak stigning og har ingen tydelig avgrensning. Landskapet har stort preg av menneskelig påvirkning og arealbruken domineres av jordbruk. Trær- og skogsvegetasjon følger i hovedsak grenser og randsoner, som bekkeløp, veger og sjøkant. Mjøsen golfbane dekker et større areal. Bebyggelse består av store gårdstun, herav blant annet Vea gård og Vea planteskole, ellers er det spredt boligbebyggelse.



Figur 6-71: Oversiktskart som viser LB 10 Nedre Ring.



Figur 6-72: Flyfoto som viser LB 10 Nedre Ring.



Figur 6-73: Bilde av jordbrukslandskapet ved Vea med Mjøsa i bakgrunnen. Foto: Rambøll Sweco.



Figur 6-74: Bilde som viser Vessvika og deler av Helgeberget til høyre, tatt fra Vea. Foto: Rambøll Sweco.

Tabell 6-13: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde LB 10 Nedre Ring.

Verdivurdering: Delområde LB 10 Nedre Ring							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kulturlandskap som består av åpent jordbrukslandskap, gårdstun, spredt boligbebyggelse og kantvegetasjon. Det er visuell kontakt med Mjøsa. Sjøkanten buker seg mellom vik og nes og skaper en variert strandsone i overgangen til Mjøsa, med Helgeberget som et tydelig visuelt landskapselement. Området har stort særpreg og fremstår med et helhetlig inntrykk. Til sammen gir dette et spesielt godt totalinntrykk.							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
A	▲						
	Banen har noe endret trasé enn i dagens situasjon grunnet slakere kurve, strekningen slutter ved Vea. Alternativet vil medføre inngrep med noe nærvirkning, men tiltakene er underordnet skalaen i landskapet. Alternativet bryter ikke med landskapsbildets karakter og gir ubetydelig endring, forutsatt god landskapstilpasning og vegetasjonsetablering.						
B	▲						
	Banen følger dagens jernbane og slutter ved Smestadvika. Alternativet gir ubetydelig endring av landskapsbildet.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
A	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						
B	▲						
	Ubetydelig miljøskade for delområdet (0)						

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 102 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

7 TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER

Tabellene under er en oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for delområdene for hvert av utbyggingsalternativene.

7.1 Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Tabell 7-1: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 01 Brumunddal sentrum	Noe	Ubetydelig endring	0
LB 02 Fangberget	Middels	Noe forringet	-
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-2: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 01 Brumunddal sentrum	Noe	Ubetydelig endring	0
LB 02 Fangberget	Middels	Noe forringet	-
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0

7.2 Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

Tabell 7-3: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 02 Fangberget	Middels	Foringet	-
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 04 Løykjedalen	Stor	Foringet	--

Tabell 7-4: Oppsummering alternativ A-B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 02 Fangberget	Middels	Foringet	-
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 04 Løykjedalen	Stor	Foringet	--

Tabell 7-5: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 02 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 04 Løykjedalen	Stor	Foringet	--

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 103 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

Tabell 7-6: Oppsummering alternativ B -A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 02 Fangberget	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 03 Dæli	Middels	Ubetydelig endring	0
LB 04 Løykjedalen	Stor	Foringet	--

7.3 Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Tabell 7-7: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning	Ubetydelig endring	0
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor	Noe forringet	-
LB 07 Tande	Middels	Foringet	--
LB 08 Fossmarka	Middels	Noe forringet	-

Tabell 7-8: Oppsummering alternativ A-B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning	Ubetydelig endring	0
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor	Noe forringet	-
LB 07 Tande	Middels	Foringet	--
LB 08 Fossmarka	Middels	Noe forringet	-

Tabell 7-9: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning	Ubetydelig endring	0
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor	Noe forringet	-
LB 07 Tande	Middels	Noe forringet	-
LB 08 Fossmarka	Middels	Noe forringet	-

Tabell 7-10: Oppsummering alternativ B-A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 05 Rudshøgda	Uten betydning	Ubetydelig endring	0
LB 06 Kjos-Tokstad	Stor	Noe forringet	-
LB 07 Tande	Middels	Noe forringet	-
LB 08 Fossmarka	Middels	Noe forringet	-

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 104 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

7.4 Delstrekning 4 Moelv - Vea

Tabell 7-11: Oppsummering alternativ A.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 09 Moelv	Noe	Noe forringet	-
LB 10 Nedre Ring	Stor	Ubetydelig endring	0

Tabell 7-12: Oppsummering alternativ B.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
LB 09 Moelv	Noe	Forringet	-
LB 10 Nedre Ring	Stor	Ubetydelig endring	0

7.5 Sammenstilling av konsekvenser

Alternativene får noe negativ eller middels negativ konsekvens for landskapsbilde på noen delstrekninger. Det er ikke rangert mellom alternativene der alle delområdene har lik konsekvens for delstrekningen. Det er i hovedtrekk relativt små forskjeller mellom alternativene, da de påvirker de samme delområdene og ligger relativt tett.

Tabell 7-13: Vurdering og rangering, delstrekning 1, av samlede konsekvenser for fagtema landskapsbilde, etter tabell 6.5 i Håndbok V712.

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 1	
		Alt. A	Alt. B
LB 01 Brumunddal sentrum	0	0	0
LB 02 Fangberget	0	-	-
LB 03 Dæli	0	0	0
SAMLET vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2	2
Forklaring til rangering	Alternativene har samme konsekvens for landskapsbilde.		

Tabell 7-14: Vurdering og rangering, delstrekning 2, av samlede konsekvenser for fagtema landskapsbilde, etter tabell 6.5 i Håndbok V712.

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda					
Delområder	0-alt.	Delstrekning 2			
		Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
LB 02 Fangberget	0	-	-	0	0
LB 03 Dæli	0	0	0	0	0
LB 04 Løykjedalen	0	--	--	--	--
SAMLET vurdering	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Forklaring til rangering	Alternativ A og A-B rangeres lavest grunnet fragmentering og noe skjemmende inngrep i delområde Fangberget ved Fangbergsvegen og Veldre stasjon.				

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 105 av 109
		Dok.nr.: ICD-10-A-23035
		Rev.: 02A
		Dato 05.04.2022

Tabell 7-15: Vurdering og rangering, delstrekning 3, av samlede konsekvenser for fagtema landskapsbilde, etter tabell 6.5 i Håndbok V712.

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv					
Delområder	0-alt.	Delstrekning 3			
		Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
LB 05 Rudshøgda	0	0	0	0	0
LB 06 Kjos-Tokstad	0	-	-	-	-
LB 07 Tande	0	--	--	-	-
LB 08 Fossmarka	0	-	-	-	-
SAMLET vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Forklaring til rangering	Alternativ A og A-B rangeres lavest grunnet dårlig forankring og skjjemmede inngrep ved Ulvegutua/Tandevegen.				

Tabell 7-16: Vurdering og rangering, delstrekning 4, av samlede konsekvenser for fagtema landskapsbilde, etter tabell 6.5 i Håndbok V712.

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for delstrekning 4 Moelv – Vea			
Delområder	0-alt.	Delstrekning 4	
		Alt. A	Alt. B
LB 09 Moelv	0	-	-
LB 10 Nedre Ring	0	0	0
SAMLET vurdering	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2	3
Forklaring til rangering	Alternativ B rangeres lavest grunnet større bredde og omfang på tiltaket gjennom Moelv, herunder bruene over Moelva og Storgata.		

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

LANDSKAPSBILDE – Samlede konsekvenser for alle fire delstrekninger					
Alternativ	0-alt.	Alt. A	Alt. A-B	Alt. B	Alt. B-A
Delstrekning 1	0	Noe negativ konsekvens	 	Noe negativ konsekvens	
Rangering	1	2	 	2	
Delstrekning 2	0	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 3	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	4	4	2	2
Delstrekning 4	0	Noe negativ konsekvens	 	Noe negativ konsekvens	
Rangering	1	2	 	3	

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 106 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	--	---

8 USIKKERHET

Usikkerhet knyttet til tiltaket

Det er i konsekvensutredningen usikkerhet knyttet til jernbanesporets endelige plassering og utforming, da dette er en kommunedelplanfase. Dette gjelder både plassering av selve banetraséen, hvor og hvor lange tunnelene og bruene vil bli, deponier, vegger og arealomfang. Konsekvensutredningen er basert på linjer som er utgangspunkt for videre optimalisering i de neste fasene. Justeringer i den endelige prosjekteringen av sporet kan få betydning for vurderingen av konsekvensen for landskapsbilde.

For deponiene er ikke endelig arealbruk avklart. Det er lagt til grunn for vurderingen av påvirkning at arealer som i dag er dekket av vegetasjon enten blir brukt til nydyrking eller revegeteres. Et annet type arealdekke som bryter med dagens situasjon kan få betydning for vurderingen av påvirkning på landskapsbildets karakter.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 107 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

9 SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Kompenserende tiltak er ikke aktuelt for fagtema landskapsbilde. Skadereduserende tiltak er tiltak som kan bidra til å redusere negative virkninger for landskapsbilde. Tiltakene er beskrevet på et overordnet nivå og må detaljeres videre i senere planfaser.

Tiltaksforslagene er rangert i kategoriene *Høy effekt*, *Middels effekt* og *Noe effekt*, alt etter hvor stor effekten av tiltaket antas å være. Rangeringen er en skjønnsmessig vurdering utført av fagutredere og er tenkt som veiledning for videre planlegging.

Tabell 9-1: Skadereduserende tiltak for fagtema landskapsbilde.

TILTAK	EFFEKT
I områder med nydyrking kan det være aktuelt å etablere randsonervegetasjon.	Noe effekt
Områder som ikke skal nydyrkes bør istandsettes ved hjelp av naturlig revegetering og eventuelt innplanting av trær. Dette gjelder anleggsbeltet og deponier.	Noe effekt
Ved vegetasjonsetablering i sideterreng og deponier bør videreføring av eksisterende linjer eller strukturer i landskapet prioriteres. Dette bidrar til å dempe inntrykket av det nye inngrepet.	Noe effekt
Detaljering av terrengform på deponiene i senere planfaser. Naturlige overganger mot eksisterende terreng og tilpasning til skalaen i landskapet.	Noe effekt
Redusere antallet deponier.	Noe effekt
For hvert enkelt deponi bør arealbruk vurderes slik at det tilpasses omkringliggende områder, og får et naturligt preg der det er situasjonen i 0-alternativet.	Middels effekt
Design av bruer og fundamenter med visuelt lett konstruksjon vil redusere den visuelle barrieren. Høy standard på utforming av konstruksjoner inkludert god tilpasning til sideterreng kan bidra til å tilføre visuell verdi.	Middels effekt
Tunnelportalene må behandles individuelt med tanke på terrengtilpasning og vegetasjonsetablering. Forlengelse av portal (for eksempel overdekket kulvert) kan være et aktuelt tiltak for å sikre mulighet for bedre terrengtilpasning. Portalens visuelle utforming skal generelt ikke være fremtredende.	Middels effekt
Tilbakeføring av terrenget der dagens bane har store fyllinger og skjæringer kan enkelte steder redusere den visuelle barriereeffekten og minske fragmenteringen av områder. Dette gjelder spesielt der summen av inngrep er stor.	Middels effekt

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 108 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

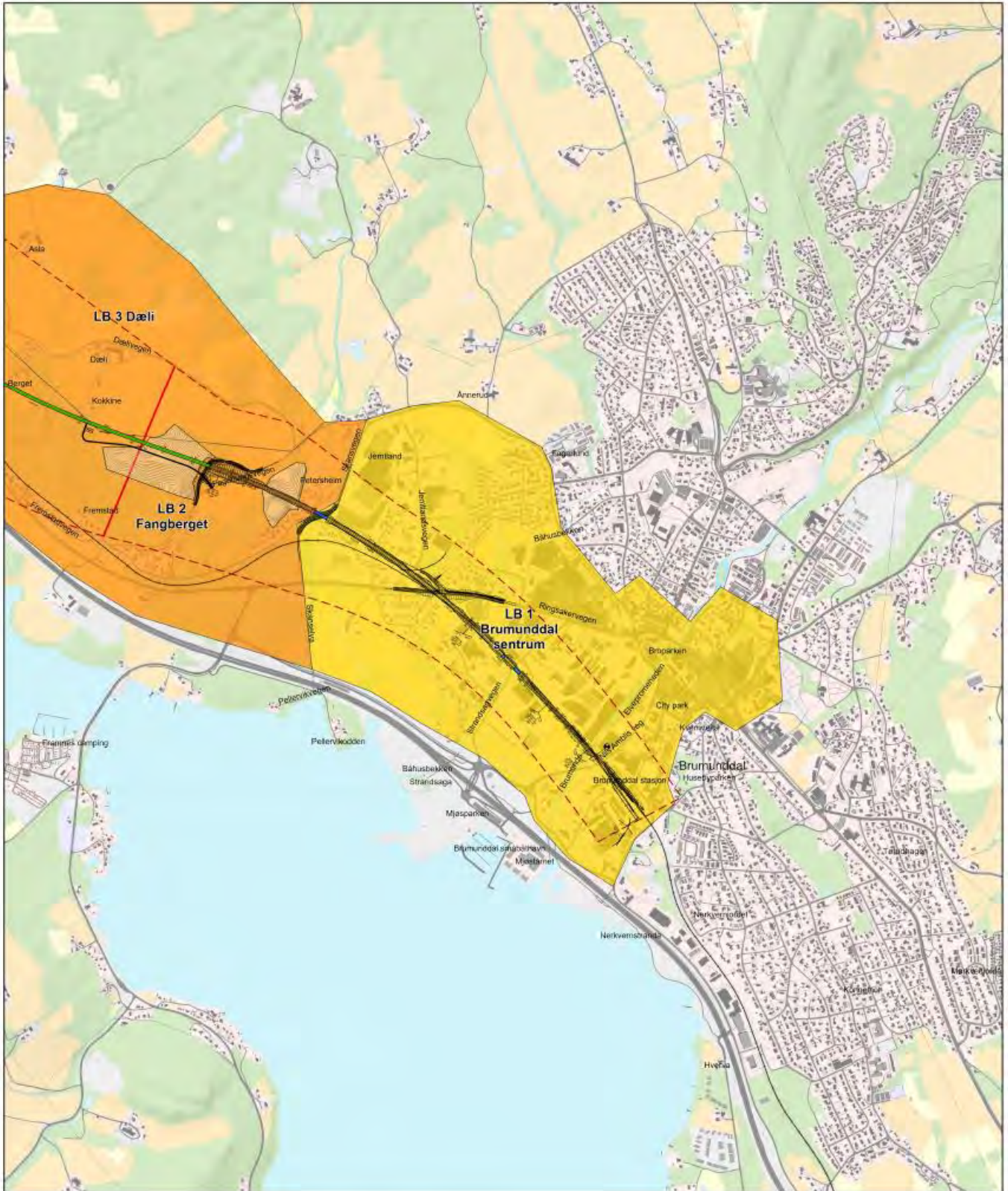
10 REFERANSER

Kilder	Relevans
Befaringer i juni og september 2021	Utredningsområdet betraktes og vurderes direkte.
Fotografier tatt på befarings	Representerer betraktninger og vurderinger av utredningsområdet gjort på befarings.
Artdatabanken - NiN Landskapstyper https://artsdatabanken.no/nin/landskap [lest 01.03.2022]	Informasjon om landskapet i området.
Jernbaneverket, 2016 - Kommunedelplan Jessnes – Brumunddal	
Miljødirektoratet - Naturbase https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/naturbase/ [lest 01.03.2022]	Info om ulike registrerte verdier innenfor området.
Miljøverndepartementet – Stedsanalyse Brumunddal (1993) https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/veiledninger20og20brosjyrer/stedsanalyser/t987_stedsanalyse_brumunddal_1993.pdf [lest 01.03.2022]	Informasjon om Brumunddal
NIBIO - Nasjonalt referansesystem for landskap – Landskapsregioner https://www.nibio.no/tema/landskap/landskapskart/nasjonalt-referansesystem-for-landskap/landskapsregioner [lest 01.03.2022]	Beskriver inndeling og særtrekk ved de ulike landskapsregionene i Norge.
Norge i bilder https://norgebilder.no/ [lest 01.03.2022]	Flyfoto og 3D til bruk for informasjon om arealbruk, landskap og terrengformer.
Norgeskart https://norgeskart.no/ [lest 01.03.2022]	Navnsetting av områder og informasjon om arealbruk.
Oscar Puschmann - Nasjonalt referansesystem for landskap - Beskrivelse	Beskriver inndeling og særtrekk ved de ulike landskapsregionene i Norge.

BANE NOR InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	Konsekvensutredning – fagrapport Landskapsbilde	Side: 109 av 109 Dok.nr.: ICD-10-A-23035 Rev.: 02A Dato 05.04.2022
--	---	---

av underregioner for de sentrale jordbruksbygdene på Østlandet (1998)	
Ringsaker kommune - Kommuneplanens arealdel 2014-2025 https://www.ringsaker.kommune.no/kommuneplanens-arealdel.559493.no.html [lest 01.03.2022]	Gir innsikt i hvilke planer kommunen har for forvaltning av areal
Ringsaker kommune - Retningslinjer for estetikk og byggeskikk (2007) https://www.ringsaker.kommune.no/getfile.php/1726650.1897.tswtdswc wd/Eстетiske+retningslinjer.pdf [lest 01.03.2022]	De fire hovedlandskapstypene (NIJOS Landskapsregioner i Hedmark), som finnes i Ringsaker er lagt til grunn for arbeidet med de estetiske retningslinjene.
Statens vegvesen – Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021) https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf [lest 01.03.2022] ISBN: 978-82-7207-718-0	Metode for konsekvensanalyse

Vedlegg 1 – Verdikart Alternativ A



Verdikart - Landskapsbilde (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 1

Prosj.nr.: 135008918

Dok.num.:

Rev.:

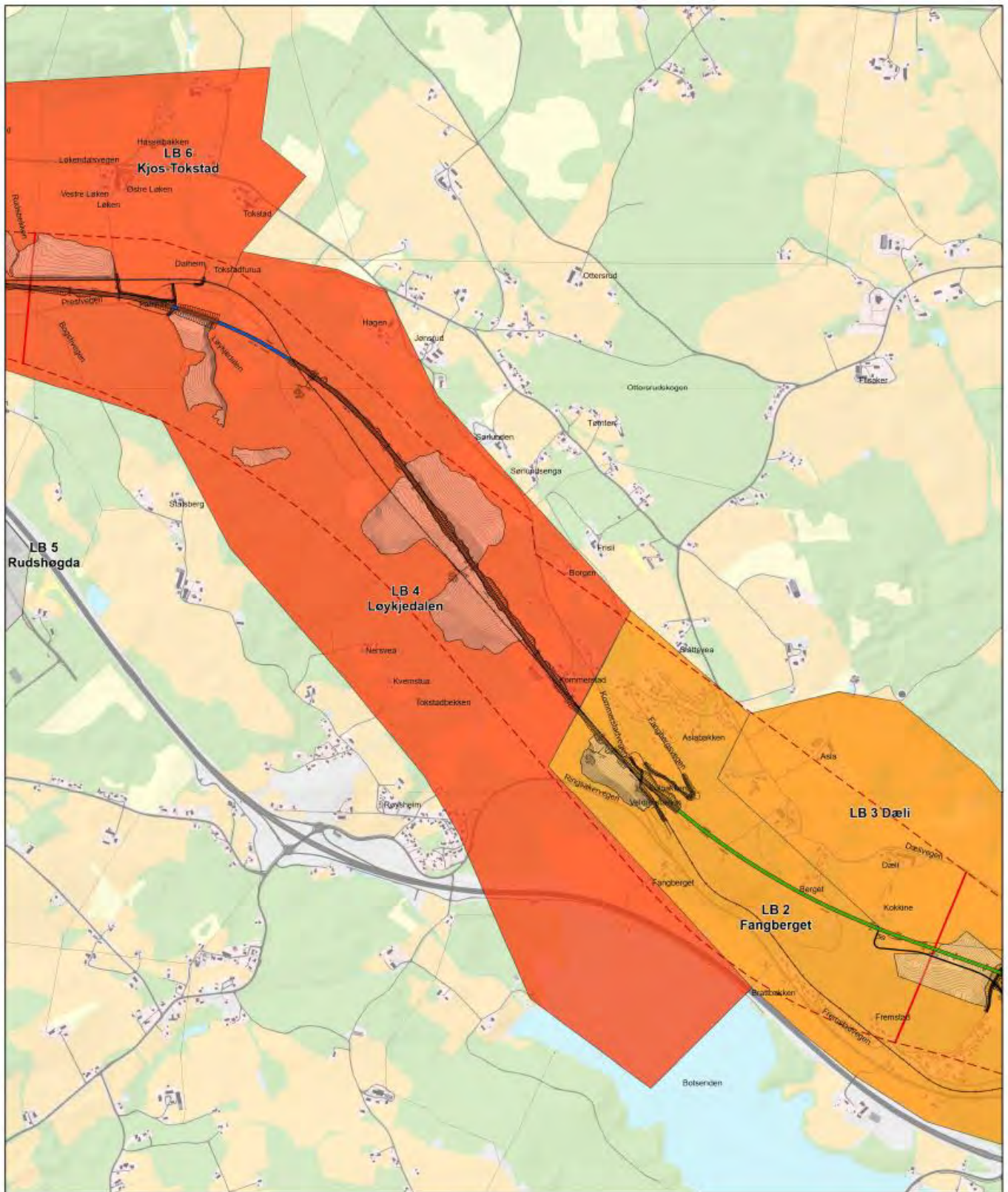
RAMBOLL SWECO

Målestokk: 15000 i A3

Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Landskapsbilde (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

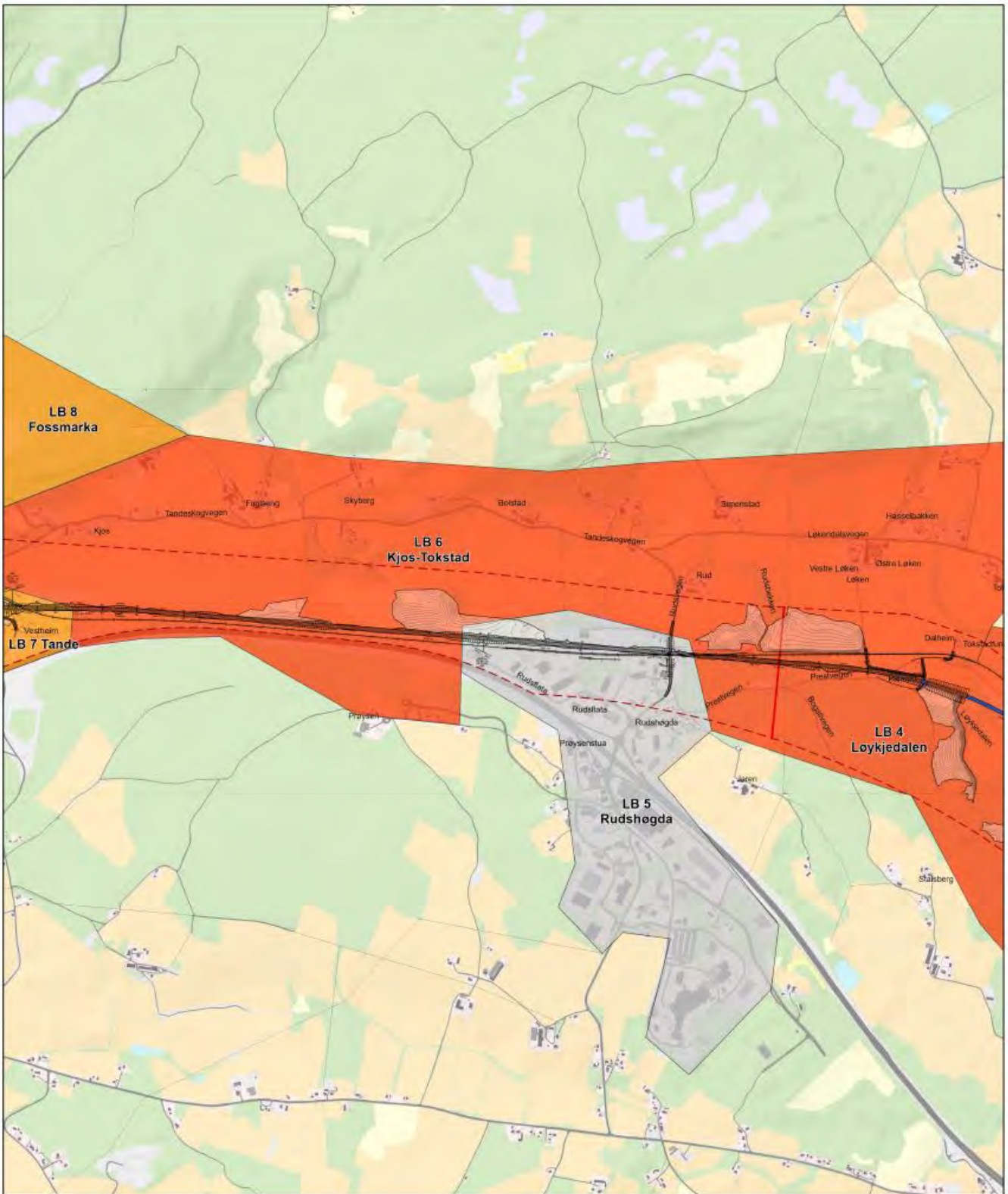
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Landskapsbilde (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.:

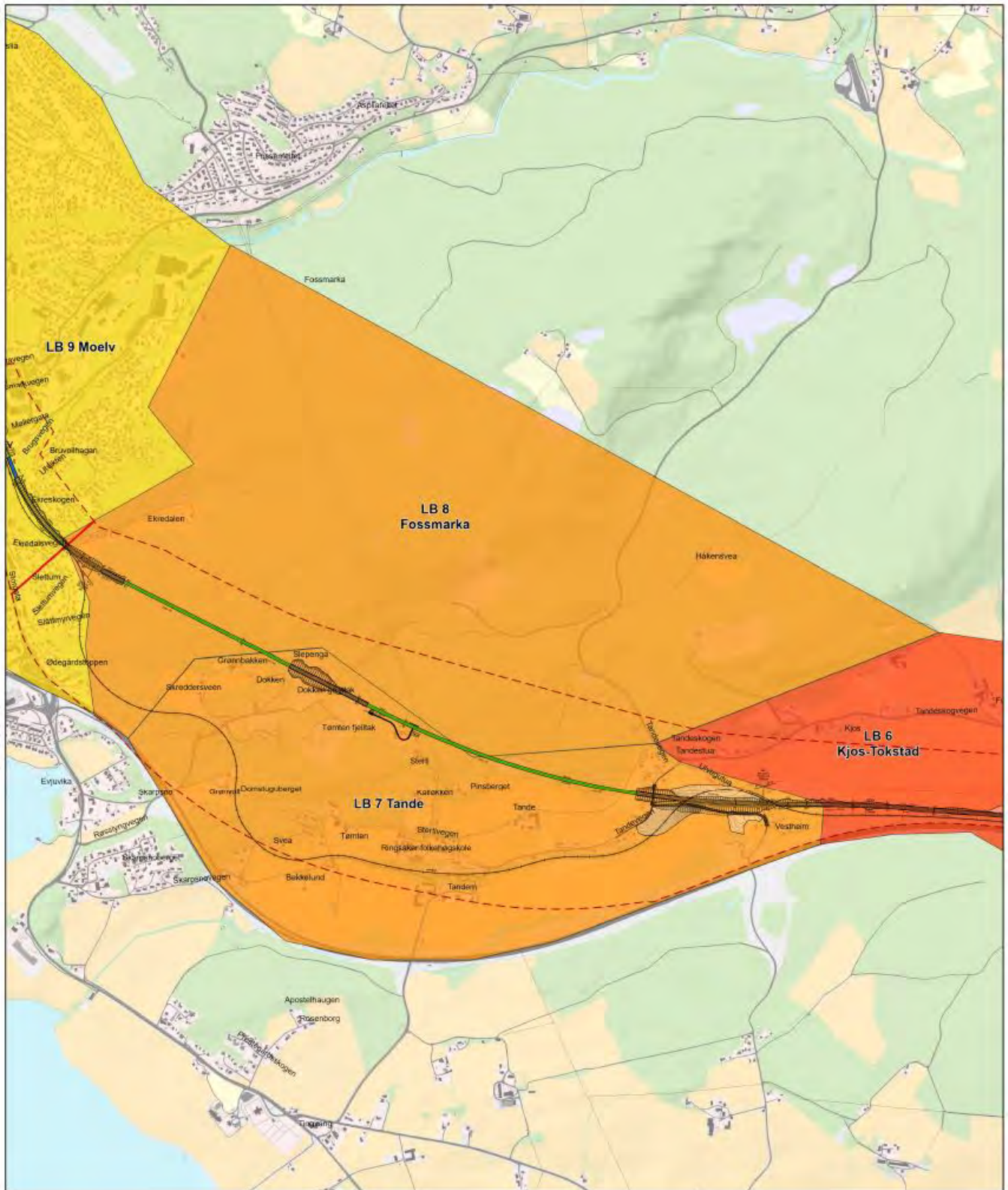
RAMBOLL **SWECO**

Målestokk: 15000 i A3

Dato: 15.03.2022

0 200 400 600
m




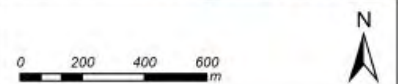


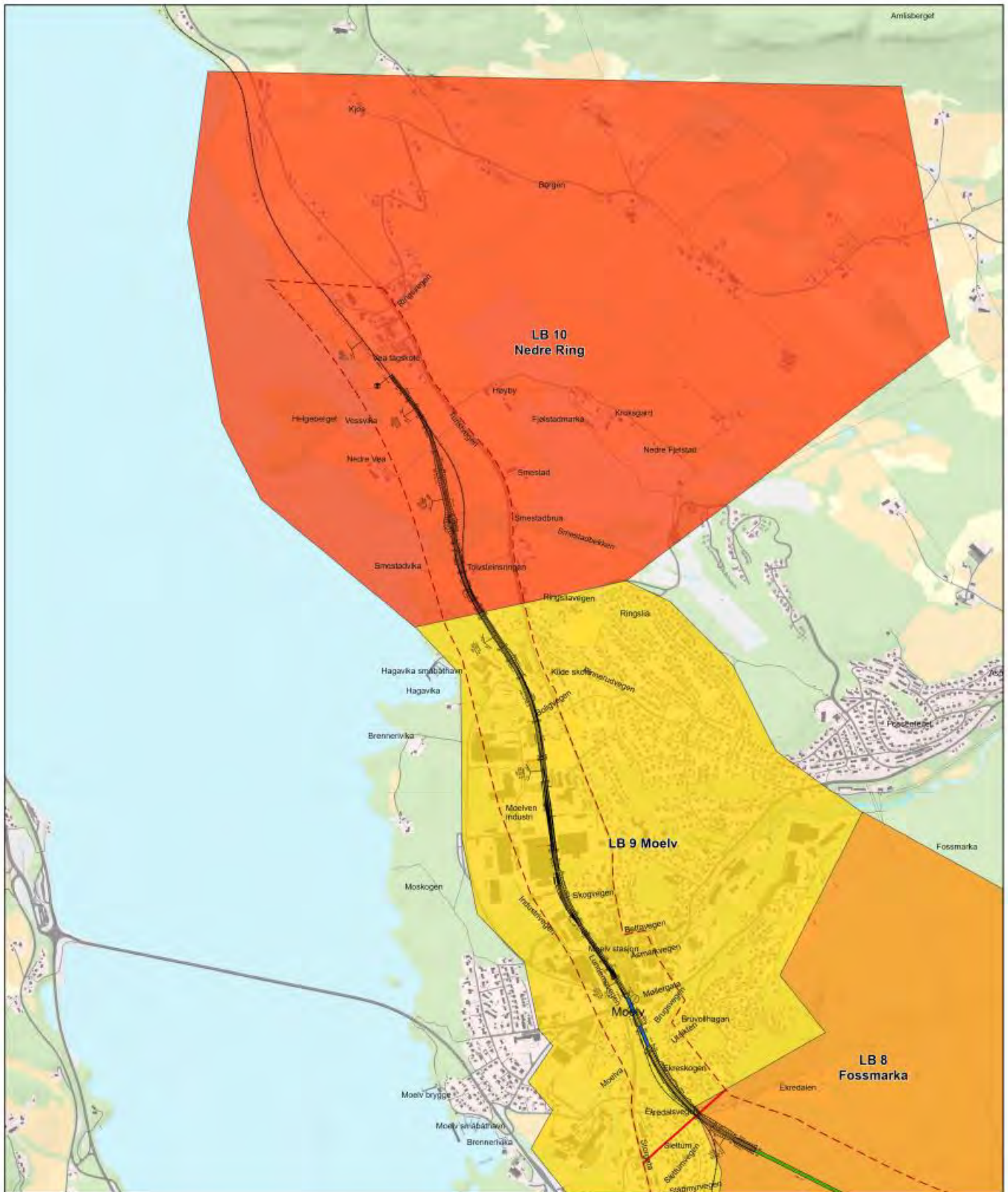
Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ A)

- | | | | |
|---|--------------------|---|------------------|
|  | 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 2

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





Verdikart - Landskapsbilde (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.:

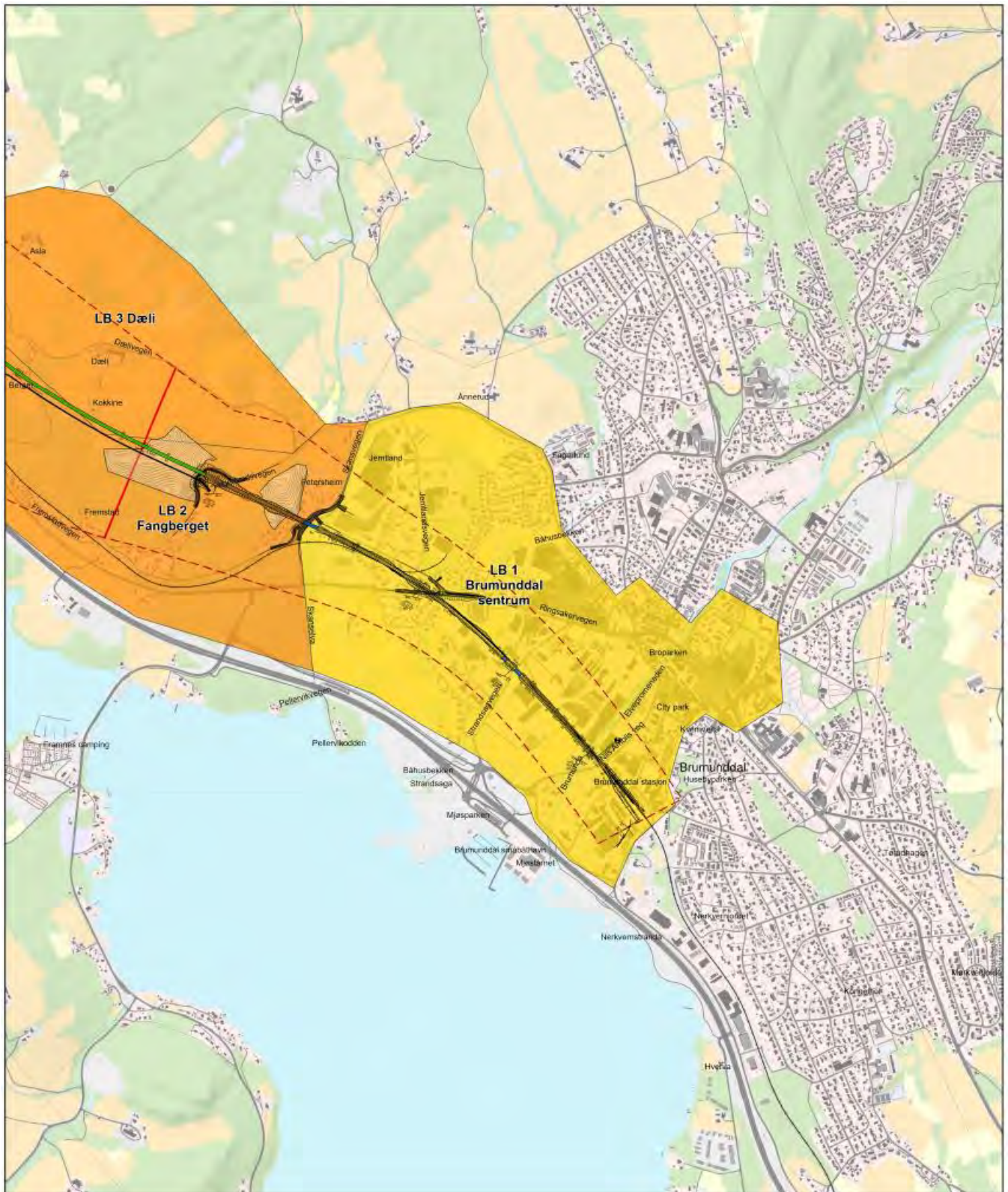
Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m



Vedlegg 2 – Verdikart Alternativ B




Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ B)

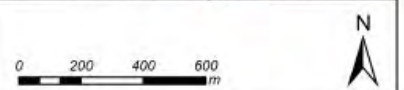
-  Prosjekterte data
-  Bru
-  Tunnel
-  Eksisterende bane
-  Strekningsdele
-  Utredningskorridor

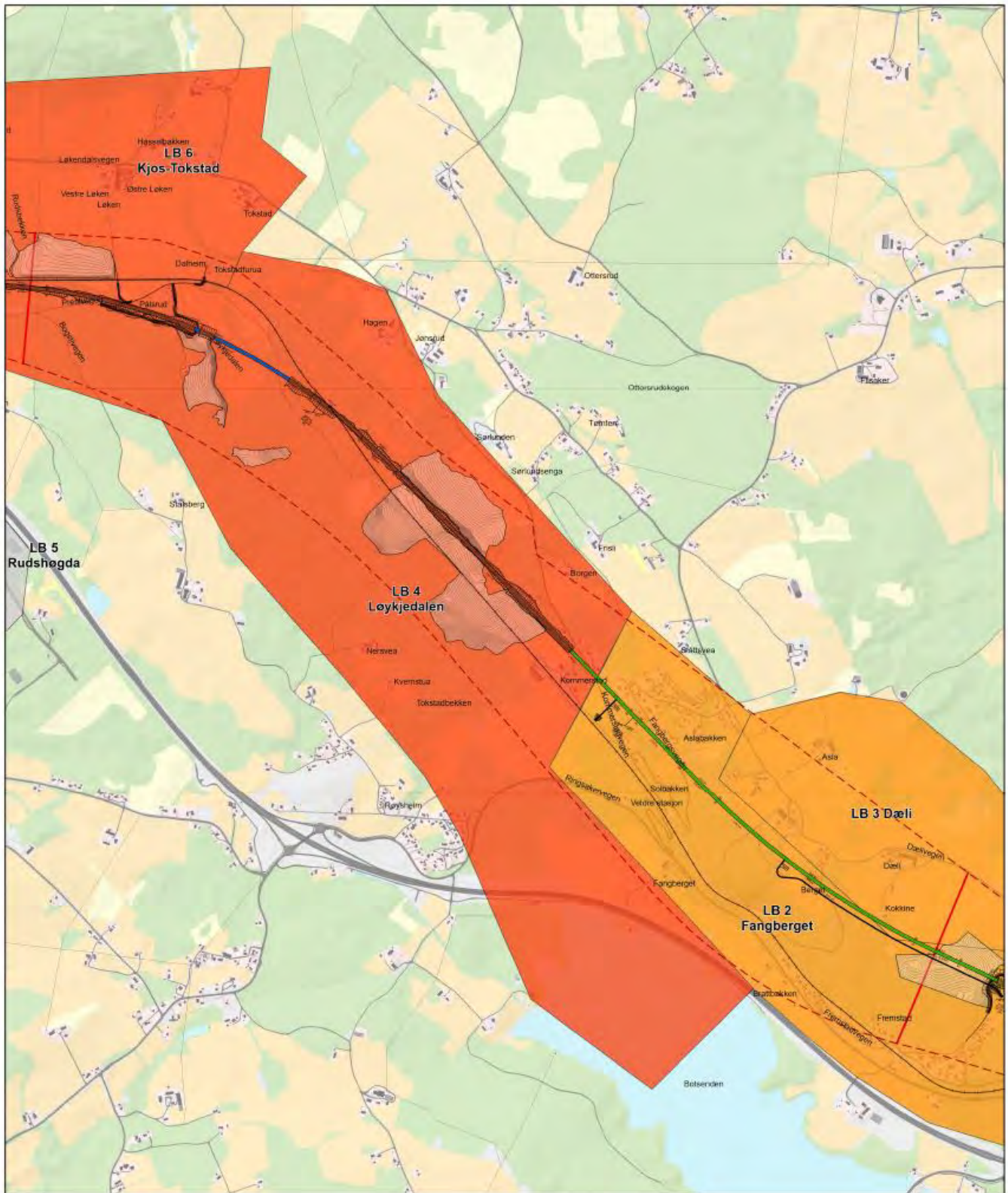
-  Svært stor verdi
-  Stor verdi
-  Middels verdi
-  Noe verdi
-  Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 1

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

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022





Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ B)

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

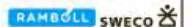
- Svært stor verdi
- Stor verdi
- Middels verdi
- Noe verdi
- Uten betydning

IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 2

Prosj.nr.: 1350008918

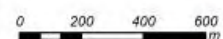
Dok.num.:

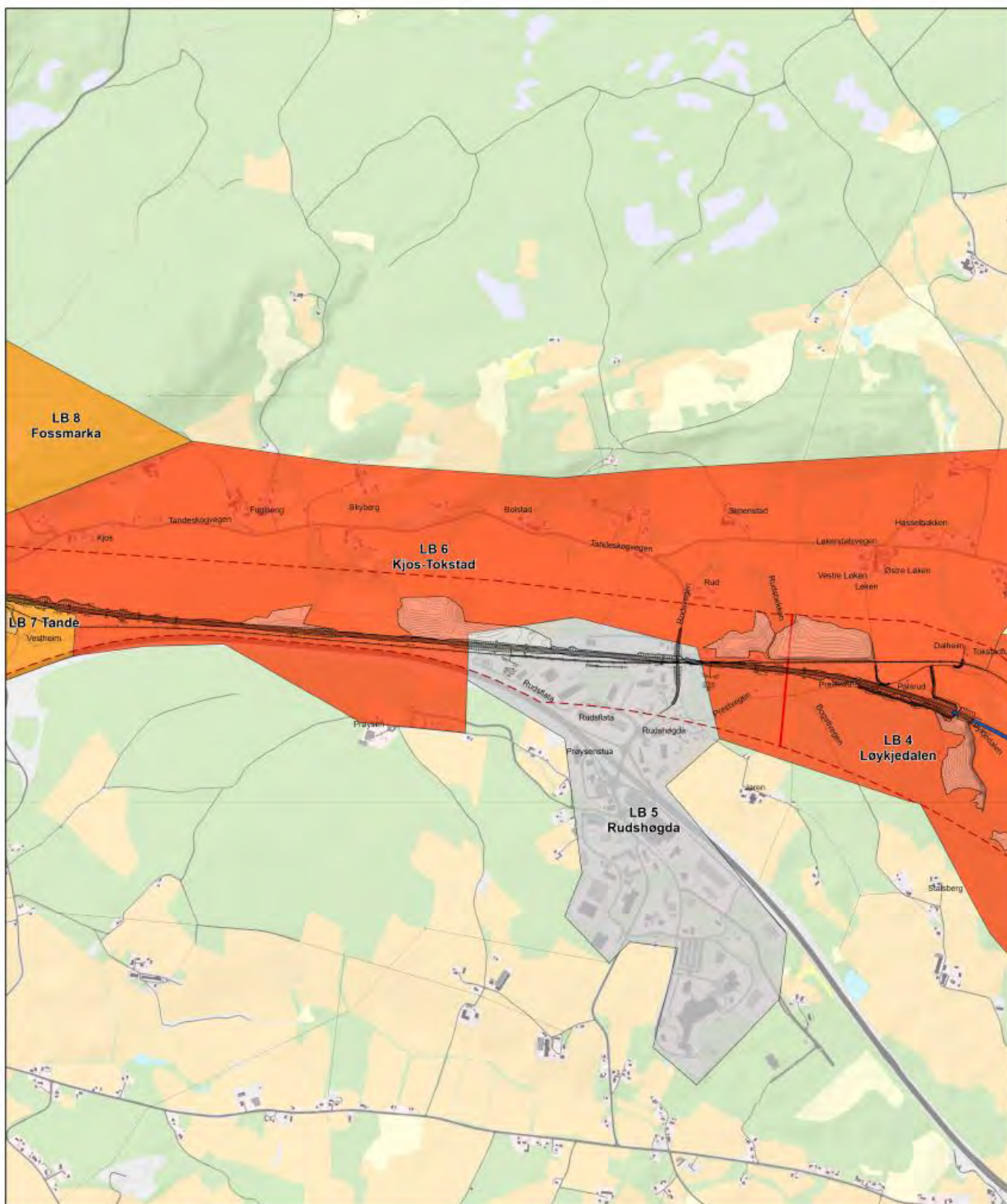
Rev.:








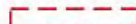
Målestokk: 15000 i A3

Dato: 15.03.2022





Verdikart - Landskapsbilde (Alternativ B)

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

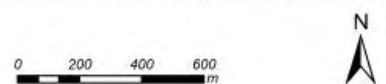
-  Svært stor verdi
-  Stor verdi
-  Middels verdi
-  Noe verdi
-  Uten betydning

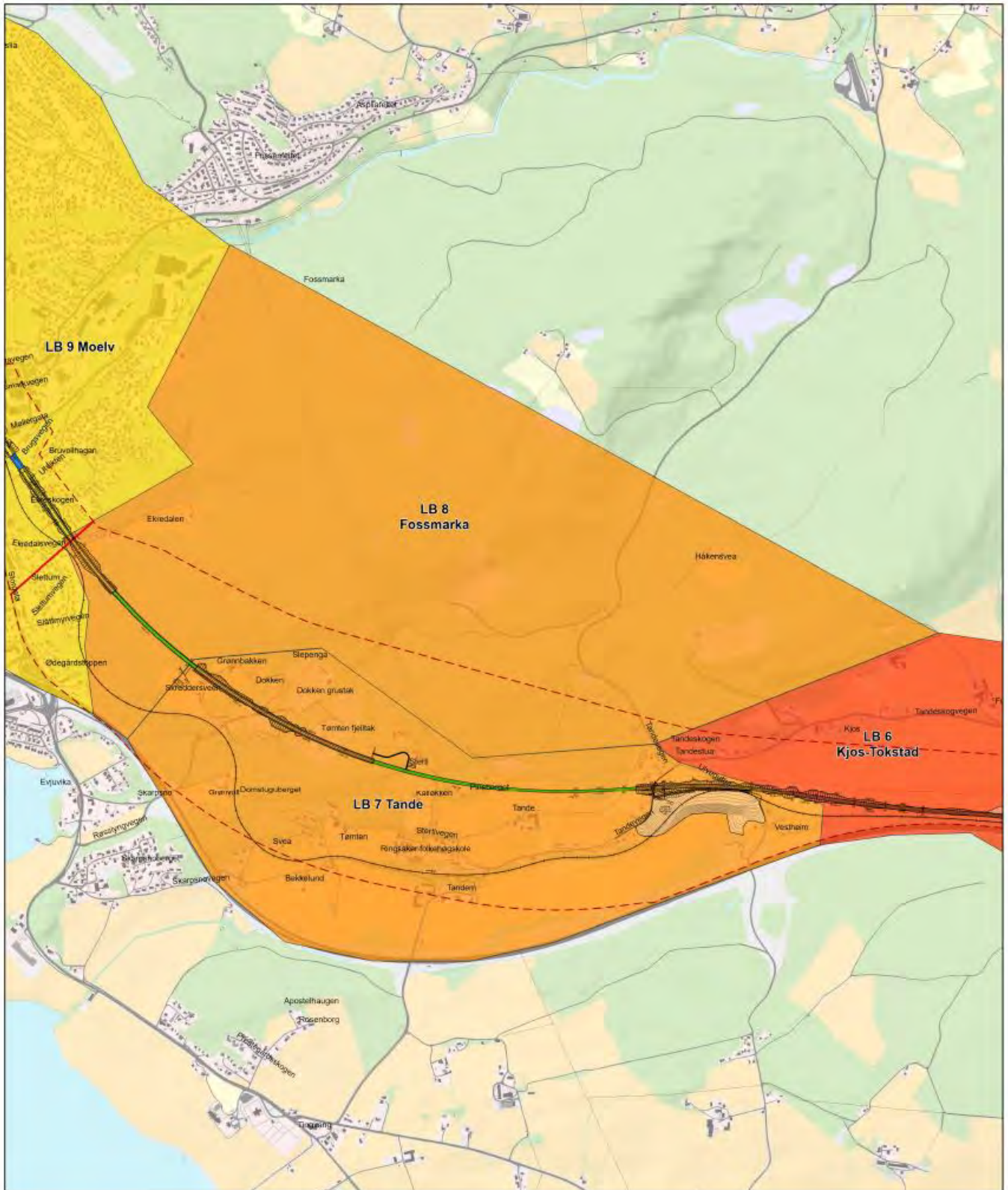
IC Dovrebanen, Brumunddal - Moelv
Delstrekning 3, del 1

Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022





Verdikart - Landskapsbilde (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

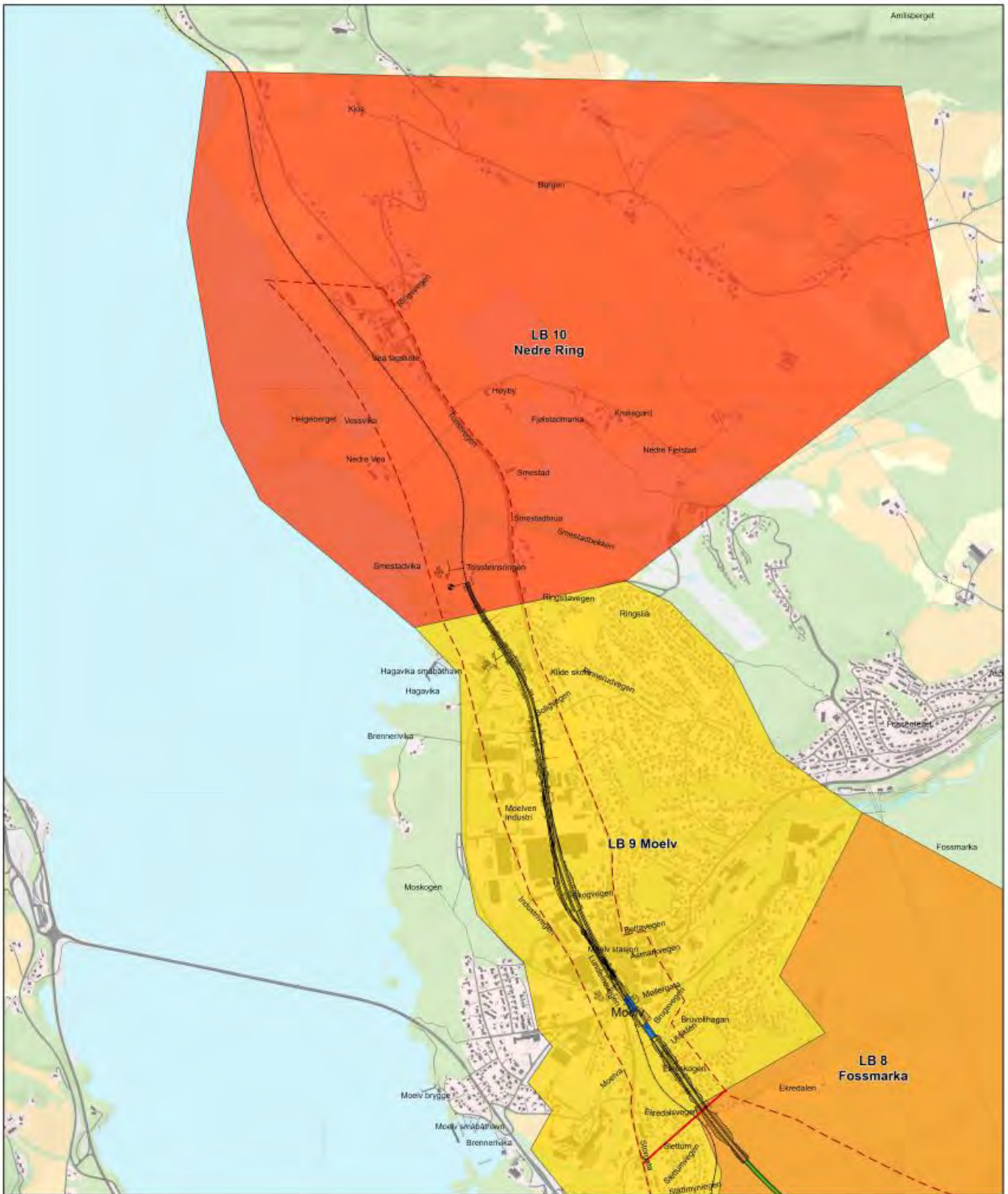
Prosj.nr.: 1350008918 Dok.num.:

Rev.: 

Målestokk: 15000 i A3 Dato: 15.03.2022

0 200 400 600 m





Verdikart - Landskapsbilde (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 4

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

