

# InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv

Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark

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

Sign:

**Sverre Setvik, 17.01.2022**  
15:32:43

00A	Første versjon	17.12.2021	NOJSTR	NOCHRM	SDGDRM
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark		Antall sider: 24	Entreprise:		
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: InterCity-prosjektet		Dokument-/tegningsnummer:	Revisjon:		
Parsell: 10		<b>ICD-10-A-23013</b>	<b>00A</b>		
		Drifts dokument-/tegningsnummer:	Revisjon drift:		
		[hvis relevant]	[hvis relevant]		

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 2 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
--	---	--

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>BAKGRUNN .....</b>	<b>3</b>
1.1	Hensikten med notatet .....	3
1.2	Forutsetninger og fremgangsmåte for sporvalg .....	3
<b>2</b>	<b>SPORVALG SOM ER VURDERT .....</b>	<b>6</b>
2.1	Linjer fra Quantm .....	6
2.2	Videre tilpasninger .....	11
2.3	Løsning til konsekvensutredning .....	17
<b>3</b>	<b>OPPSUMMERING .....</b>	<b>22</b>
<b>4</b>	<b>REFERANSER .....</b>	<b>24</b>

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 3 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
--	---	--

## 1 BAKGRUNN

### 1.1 Hensikten med notatet

Hensikten med notatet er å dokumentere valg og avveininger som er foretatt angående sporvalg og berøring av dyrka mark gjennom planleggingsprosessen.

### 1.2 Forutsetninger og fremgangsmåte for sporvalg

#### Miljømål

Bane NOR Utbygging har utarbeidet miljømål som skal anvendes i planleggings- og prosjekteringsfasen. Et av hovedmålene er:

*“Tap av verdifulle natur- og jordbruksområder begrenses”.*

Andre sentrale miljømål er:

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

Bane NOR Utbygging har en ambisjon om «null netto tap» av viktige natur- og jordbruksområder i utbyggingsprosjektene. Mulighetsrommet må vurderes og konkretiseres nærmere i det enkelte prosjekt.

Utgangspunktet for en slik tilnærming er å innrette planleggingen etter det såkalte tiltakshierarkiet (jf. figur 1). Dette prinsippet innebærer at man i størst mulig grad skal unngå negative virkninger for miljø og samfunn gjennom å styre hvor selve anlegget plasseres.

Planlegging etter prinsippene i tiltakshierarkiet betyr at prosjektet må ha fortløpende kommunikasjon mellom de som utreder konsekvenser for miljø og samfunn og de som gjør den tekniske planleggingen. På den måten kan man søke å unngå de største konfliktene i en tidligere fase, og finne overordnede løsninger som både er kostnadseffektive og har minst mulig negative påvirkninger for miljø og samfunn.



Figur 1. Tiltakshierarkiet.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom</b> <b>linjevalg og beslag av dyrka</b> <b>mark</b>	Side: 4 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	--

Dersom det er konflikter og negative virkninger man ikke unngår, skal man forsøke å begrense og redusere det fysiske inngrepet. Deretter kan man vurdere istandsetting i etterkant av inngrepet og til slutt kompensasjon for negative virkninger som hverken kan unngås, begrenses eller istandsettes.

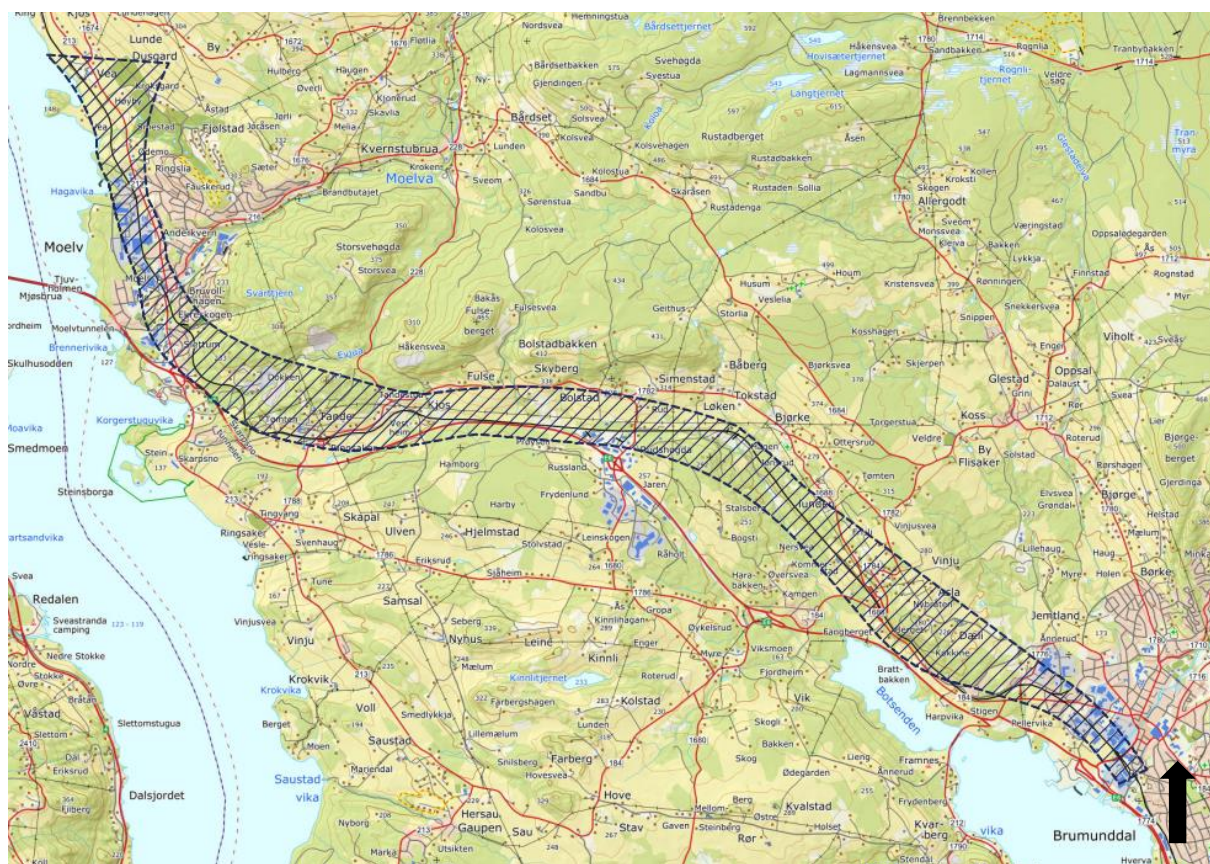
### Andre mål og føringer

En overordnet føring som planarbeidet må forholde seg til, er målsetningen om «mer jernbane for pengene» som stammer fra Jernbanereformen i 2015, og som står sentralt i nåværende NTP. Dette må legges til grunn når ulike løsninger skal utarbeides og vurderes opp mot hverandre.

Gjennom Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Lillehammer er det definert samfunns mål som sier at «InterCity-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.» I tillegg til miljømålene skal det derfor også legges vekt på å utvikle et transportsystem som blant annet er effektivt, har kort reisetid, høy frekvens og er trafiksikkert.

### Planprogram

I planprogrammet for dette prosjektet er det definert en utredningskorridor over Rudshøgda som ligger til grunn for videre utredning (jf. figur 2), og som gir føringer for mulighetsrommet knyttet til sporvalg.



Figur 2. Utredningsområdet slik det er vist i planprogrammet. Korridoren viser hvor dobbeltsporet skal planlegges innenfor.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 5 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	--

I forkant av utarbeidelse av planprogrammet ble det foretatt et linjesøk ved bruk av dataverktøyet Quantm. Det ble her lagt inn som forutsetning at stasjonsplasseringen skal opprettholdes både i Moelv og i Brumunddal.

I linjesøket benyttet Quantm en 3D-modell av terrenget, supplert med opplysninger om blant annet bekker og elver, bebyggelse, dyrket mark, verneverdier og grunnforhold. Forslaget til mulige linjer fra programmet baseres på geometrikrav for jernbane (krav til svinger, stigning og lignende), og hvor det er minst konflikt med eksisterende forhold (eksempelvis bebyggelse, verneverdier o.l.). Resultatet er et kart med mange ulike forslag til linjer for nytt dobbeltspor. Programmet gjør også et grovt overslag over hvor mye byggingen vil koste.

Basert på resultatene av Quantmsøket ble det besluttet at utredningskorridor over Rudshøgda skulle legges til grunn for oppstart av kommunedelplan. Se planprogram for dobbeltspor Brumunddal – Moelv, fastsatt 18.11.2020, for ytterligere redegjørelse av innledende siling av utredningskorridorer.

#### ICE-møter

Det er gjennomført ICE-møter med tverrfaglig deltagelse hver andre uke fra januar 2021 frem til leveranse av fagrapporter for teknisk hovedplan november 2021. I ICE-møtene er løsningsforslag presentert, og forslag til endringer/tilpasninger er diskutert fortløpende.

Tidlig i arbeidet med å finne linjene som legges til grunn for videre arbeid med kommunedelplan, ble eksisterende kunnskap for de ikke-prissatte temaene presentert for prosjekteringsgruppa og denne kunnskapen var med på å danne grunnlaget for arbeidet med sporlinjene. Etter hvert som registreringer og supplerende kunnskap kom på plass ble dette presentert og gitt som innspill til justeringer av de prosjekterte løsningene.

#### Presentasjon av spormodell

Alle illustrasjonene over spormodeller i dette notatet er hentet fra prosjektets kartportal.

## 2 SPORVALG SOM ER VURDERT

### 2.1 Linjer fra Quantm

Basert på søk gjennom Quantm ble det identifisert 8 mulige sporvalg over Rudshøgda som så ble vurdert nærmere.

Strekningen mellom Brumunddal og Moelv går gjennom viktige jordbruksområder, som medfører at alle linjene i større eller mindre grad gir inngrep i dyrka mark.

Fotavtrykket fra spormodellen ble lagt til grunn for å beregne arealbeslag. For linjene i Quantmsøket varierer beregnet beslag av dyrka mark fra 60-120 daa.

#### Delstrekning 1 Brumunddal-Fangberget

Her går alle linjene i tunnel i Fangberget. Linjeforslagene fra Quantm indikerer tunnelpåhugg i området ved Fagerlundvegen vest for Brumunddal sentrum.



Figur 3. Linjene fra Quantm i delstrekning 1.

Delstrekning 2 Fangberget-Rudshøgda

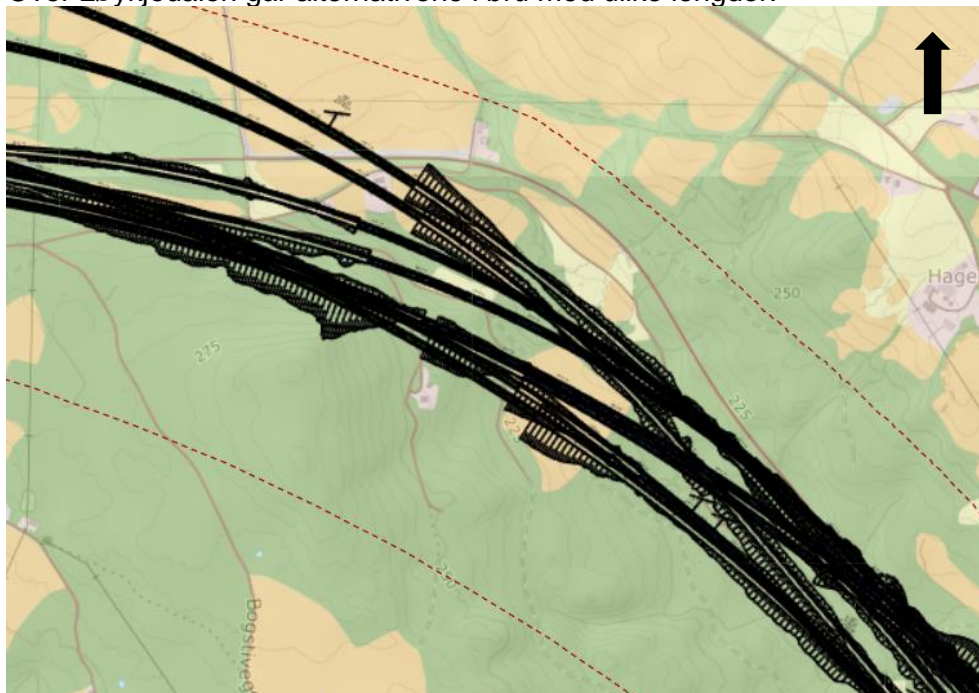
Etter tunnel gjennom Fangberget fortsetter linjene i dagsone mot Rudshøgda.

Linjeforslagene fra Quantm indikerer tunnelpåhugg sør for Kommerstad for 7 av linjene, og nord for Kommerstad gjennom lang tunnel for 1 av linjene.



Figur 4. Linjene fra Quantm i delstrekning 2, ved Kommerstad.

Over Løykjedalen går alternativene i bru med ulike lengder.



Figur 5. Linjene fra Quantm i delstrekning 2, ved Løykjedalen.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom</b> <b>linjevalg og beslag av dyrka</b> <b>mark</b>	Side: 8 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	--

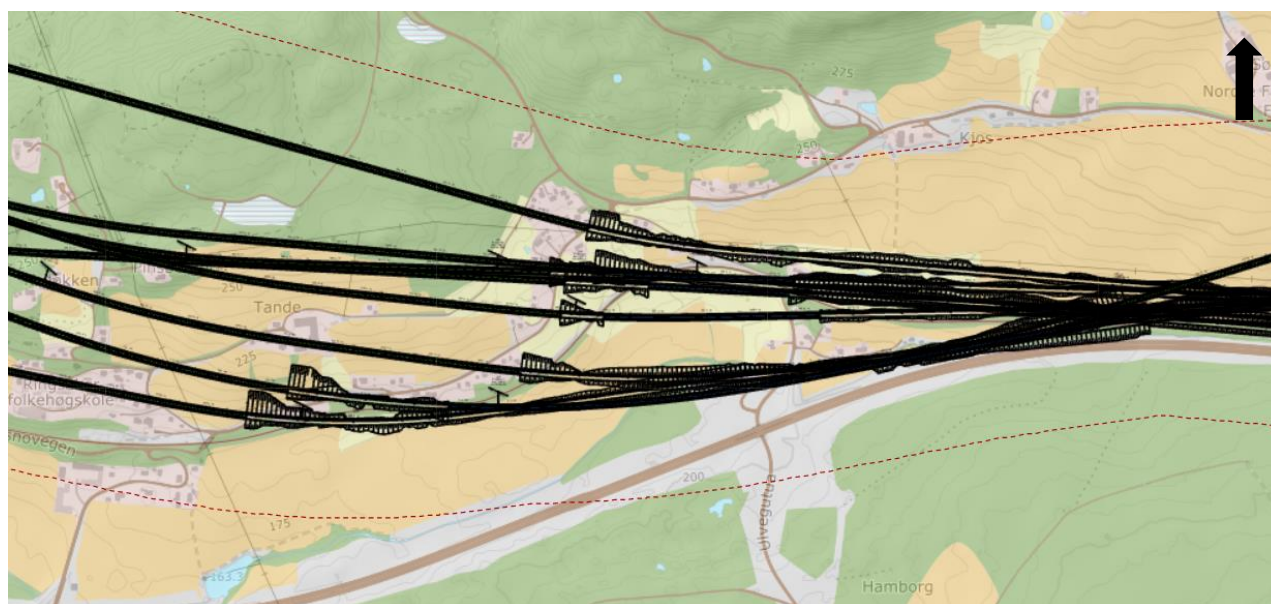
Delstrekning 3 Rudshøgda-Moelv

Over Rudshøgda angir Quantmsøket enten dagsone langs eksisterende jernbane, eller lang tunnel nord for dagens jernbane.



Figur 6. Linjene fra Quantm i delstrekning 3, ved Rudshøgda.

Forslagene fra Quantm indikerer tunnelpåhugg ved Tande for alle linjene.



Figur 7. Linjene fra Quantm i delstrekning 3, ved Tande.



Linjeforslagene passerer Dokken/Grønnbakken dagsone. De fleste linjene går så inn i ny tunnel mot Moelv.



Figur 8. Linjene fra Quantm i delstrekning 3, ved Dokken/Grønnbakken.

#### Delstrekning 4 Moelv

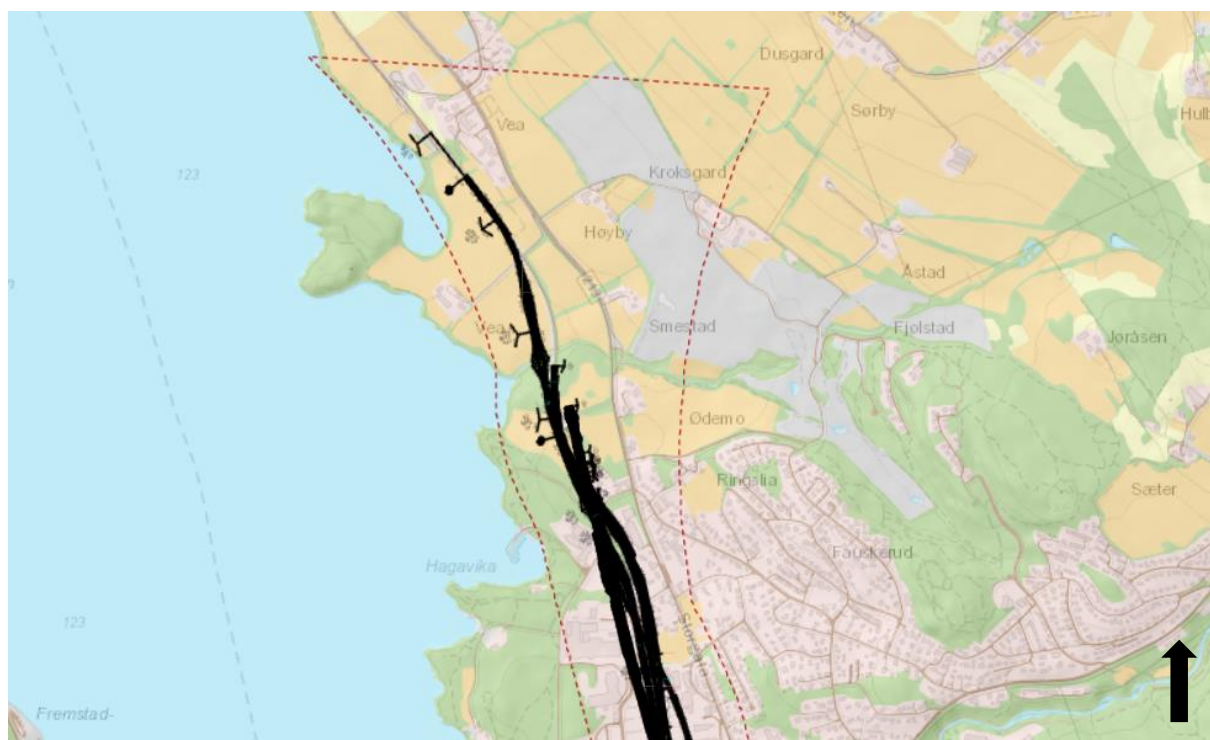
Ved Moelv samles linjene fra Quantm inn mot Moelv stasjon.



Figur 9. Linjene fra Quantm i delstrekning 4, Moelv.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom</b> <b>linjevalg og beslag av dyrka</b> <b>mark</b>	Side: 10 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	---

Nord for Moelv følger linjene i stor grad eksisterende bane.



Figur 10. Linjene fra Quantm i delstrekning 4, nord for Moelv

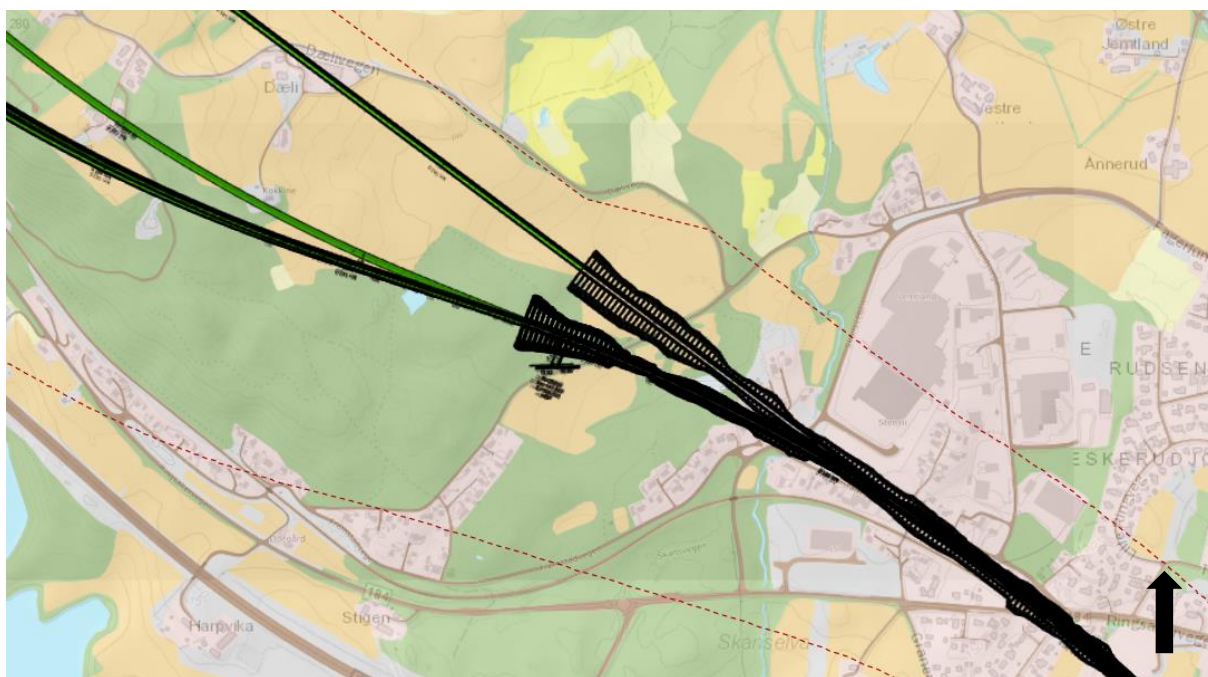
## 2.2 Videre tilpasninger

Basert på vurderinger fra Quantmsøket ble sporvalgene tilpasset videre, og 10 linjer ble videreutviklet og tilpasset. Flere av linjene overlapper med hverandre langs deler av strekningen, mens de avviker fra hverandre langs andre deler av strekningen. I tillegg ble utredningskorridoren snevret inn.

### Delstrekning 1 Brumunddal-Fangberget

Tunnelpåhugg ved Fagerheimveien er nå redusert til to hovedløsninger, en nordlig og en sørlig løsning.

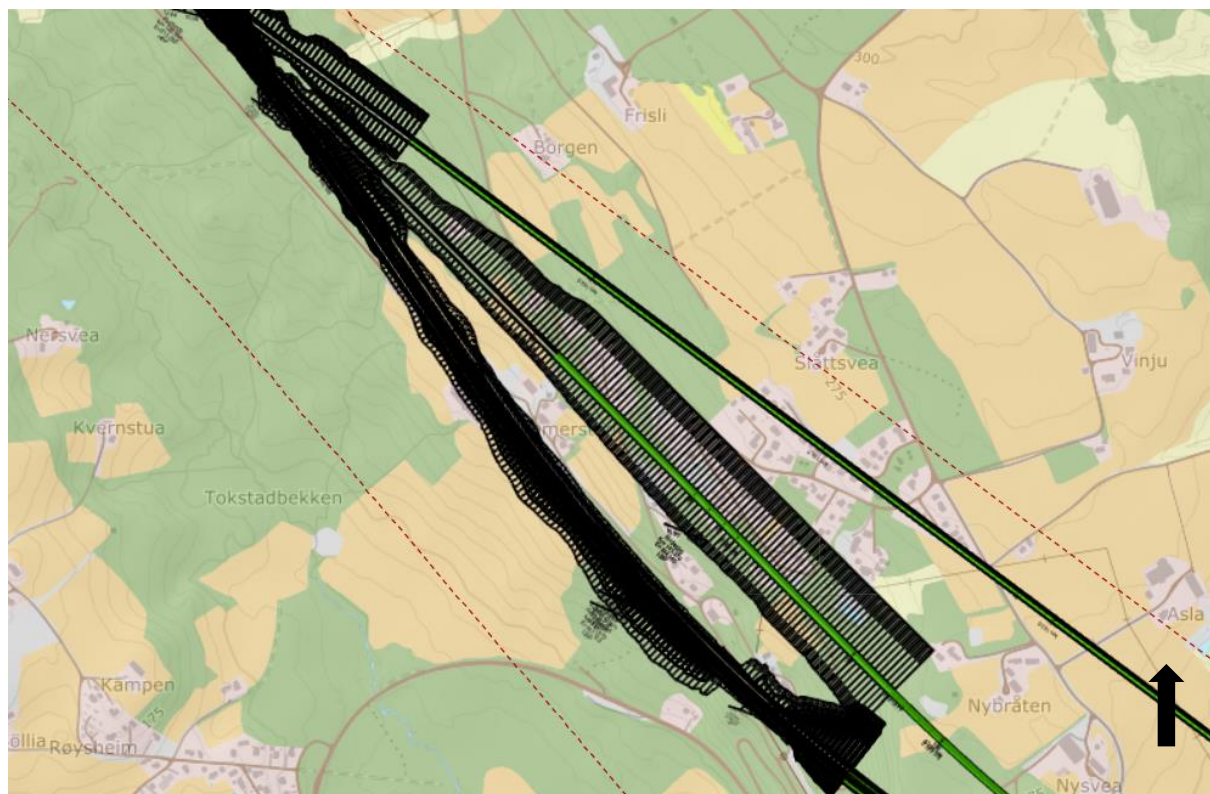
Nordre løsning berører dyrka mark i større grad enn søndre løsning.



Figur 11. Videreutviklede linjer i delstrekning 1, vest for Brumunddal sentrum.

### Delstrekning 2 Fangberget-Rudshøgda

Ved Kommerstad er sporvalgene redusert til tre hovedløsninger. Nordre løsning er lang tunnel forbi Kommerstad. Midtre løsning er dagsone i dyp skjæring nord for Kommerstad, mens søndre løsning går i dagsone gjennom Kommerstad. Vurderinger av grunnforhold var på dette tidspunktet noe usikkert og utforming av skjæringer er basert på dette kunnskapsgrunnlaget.



Figur 12. Videreutviklede linjer i delstrekning 2, ved Kommerstad.

Ved Løykjedalen går 7 av linjene i en søndre løsning med lang bru. 2 linjer går med bru noe lengre nord, mens siste går på skjæringer og fylling rundt nord for dagens jernbane.

Denne siste linjen ble utformet med en lavere hastighet (160km/t) og ble utarbeidet for å undersøke en løsning med lavere kostnader og enklere anleggsgjennomføring. Denne løsningen berører mer fulldyrka jord enn de andre linjene lengre sør, særlig ved Østre Løken.



Figur 13. Videreutviklede linjer i delstrekning 2, ved Løykjedalen.

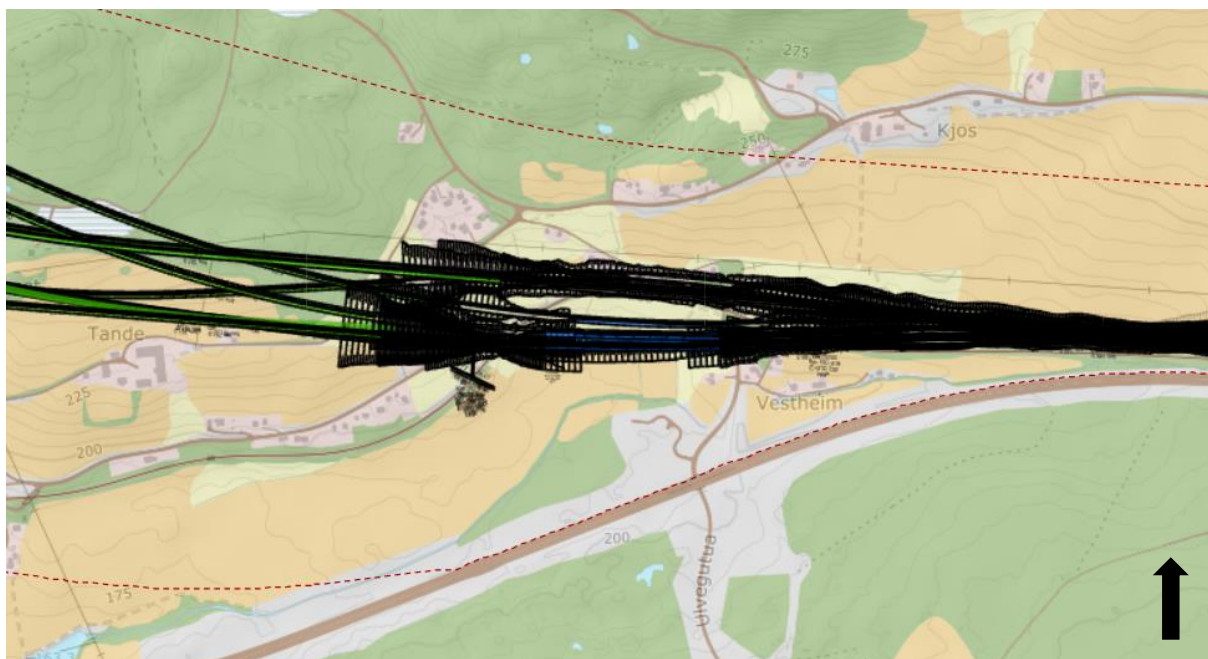
### Delstrekning 3 Rudshøgda-Moelv

Lang tunnel gjennom Rudshøgda er på dette stadiet forkastet, og linjene er konsentrert i dagsone langs eksisterende jernbane.



Figur 14. Videreutviklede linjer i delstrekning 3, ved Rudshøgda.

Ved Tande er plasseringene av tunnelpåbygg nå snevret inn slik at linjene i stor grad berører et innmarksbeiteområde, og i stor grad unngår å omdisponere fulldyrka jordbruksareal.



Figur 15. Videreutviklede linjer i delstrekning 3, ved Tande.

De to nordligste linjene ved Dokken/Grønnbakken unngår alt jordbruksareal. De øvrige linjene passerer i dagsone gjennom områder med dyrka mark.



Figur 16. Videreutviklede linjer i delstrekning 3, ved Dokken/Grønnbakken.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 15 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	---

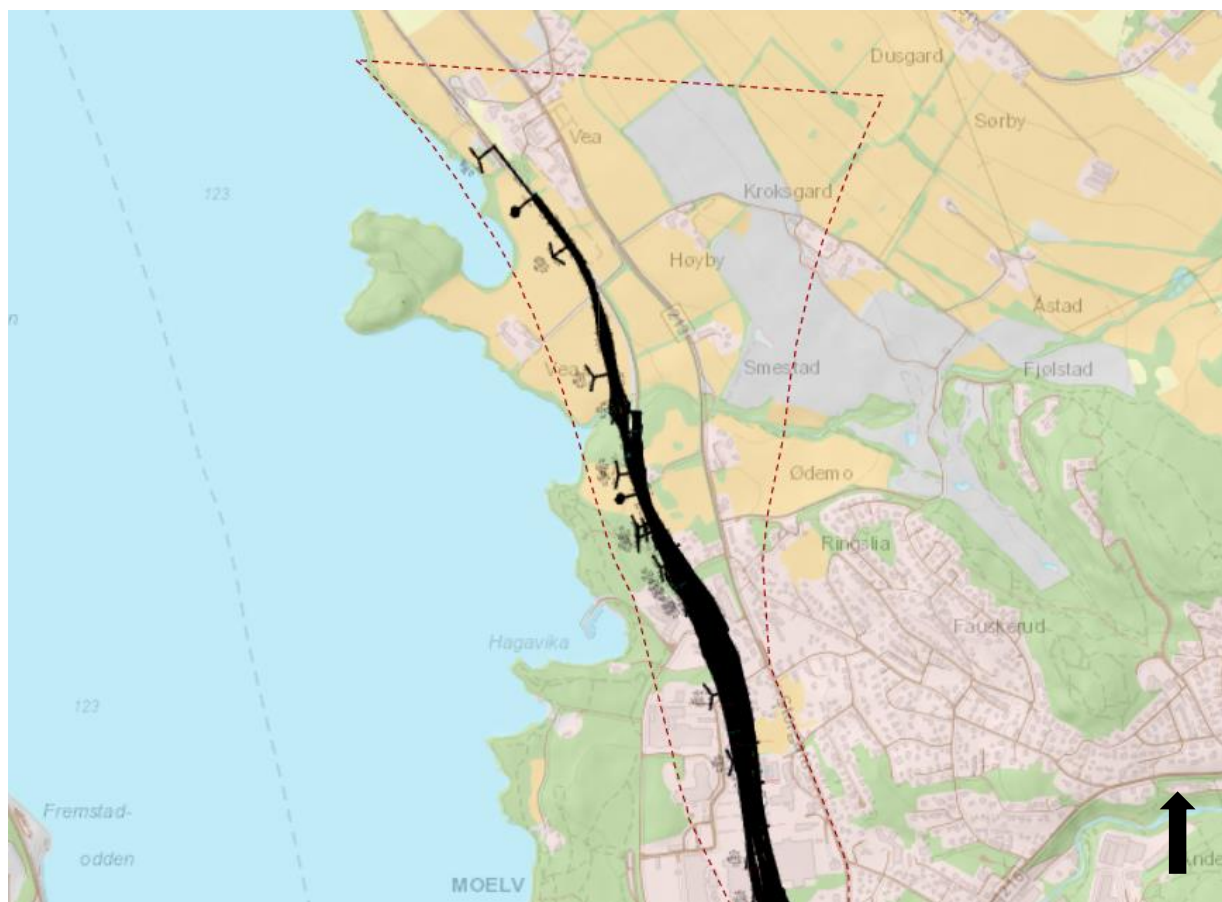
Delstrekning 4 Moelv

Inn mot Moelv beholdes i prinsippet løsningene fra Quantmsøket. Delområdet berører i svært liten grad dyrka mark sør for Moelv stasjon.



Figur 17. Videreutviklede linjer i delstrekning 4, ved Moelv.

Nord for Moelv følger linjene i stor grad eksisterende bane. For sporløsningene der det legges inn forutsetninger om ventespør nord for Moelv stasjon innebærer løsningen større beslag av dyrka mark.



Figur 18. Videreutviklede linjer i delstrekning 4, nord for Moelv stasjon.



<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 17 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
--	---	---

## 2.3 Løsning til konsekvensutredning

Gjennom ytterligere siling og videre tilpassing av linjene er det nå utviklet to alternativer som vil inngå i konsekvensutredningen til kommunedelplan, Alternativ A og B.

Utredningskorridoren er også snevret ytterligere inn nord for Moelv stasjon.

### Delstrekning 1 Brumunddal-Fangberget

Ved Fangberget går nå begge de gjenværende alternativene inn i tunnel langs sørlig løsning. Denne løsningen unngår i stor grad omdisponering av større, sammenhengende jordbruksareal nord for Fagerlundveien.

Løsningene vil innebære omdisponering av jordbruksareal sør for Fagerlundveien. Alternativ A går lengst nord, Alternativ B vises lengst mot sør.

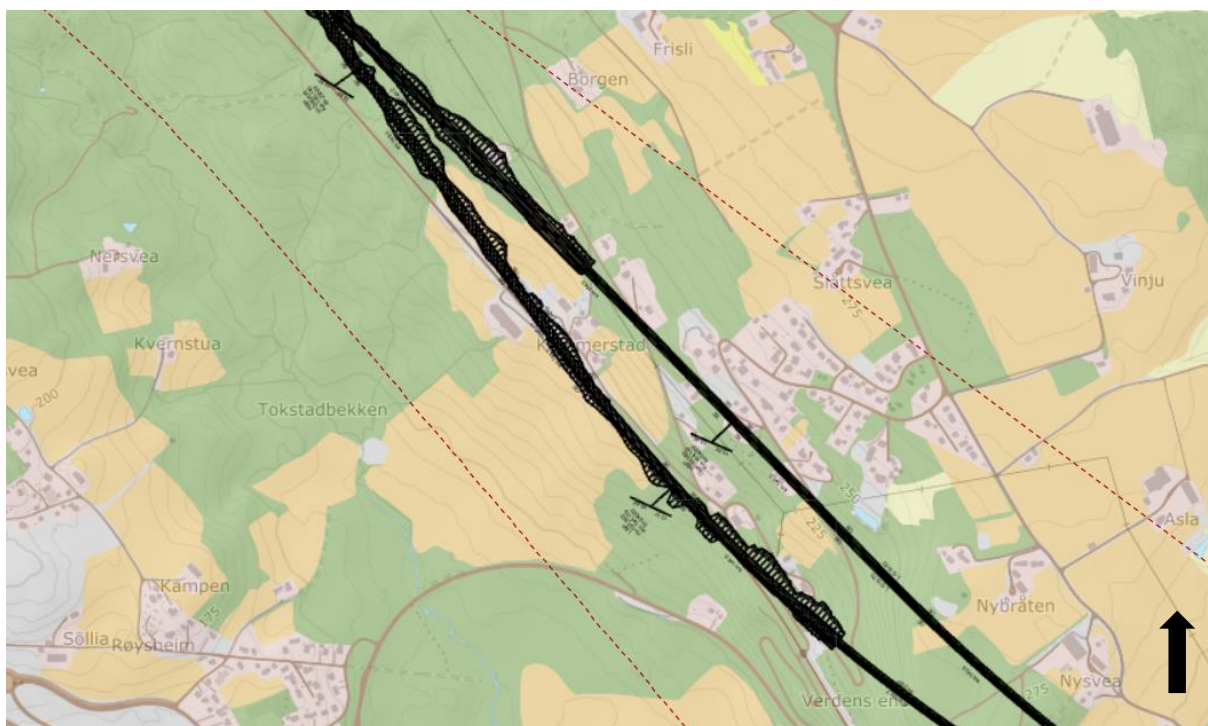


Figur 19. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 1, vest for Brumunddal sentrum.

### Delstrekning 2 Fangberget-Rudshøgda

Vest for Fangberget ved Kommerstad går alternativ B lengst nordøst i lang tunnel. Denne unngår i stor grad jordbruksarealer og har tunnelpåhugg ved Kommerstad.

Alternativ A passerer Kommerstad i stor grad langs eksisterende jernbane. Stigningsforholdene er tilpasset slik at fylling på jordbruksarealene er vesentlig redusert sammenlignet med tidligere varianter. Disse tilpasningene gjør at det permanente arealbeslaget er redusert selv om alternativet passerer igjennom jordbruksområder.



Figur 20. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 2, ved Kommerstad.

Ved Løykjedalen går nå begge alternativene sør for Tokstad og dagens jernbane, og linjene er tilpasset for å begrense beslag av dyrka mark. Alternativ A vises lengst nord, alternativ B vises lengst sør.



Figur 21. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 2, ved Løykjedalen.

### Delstrekning 3 Rudshøgda-Moelv

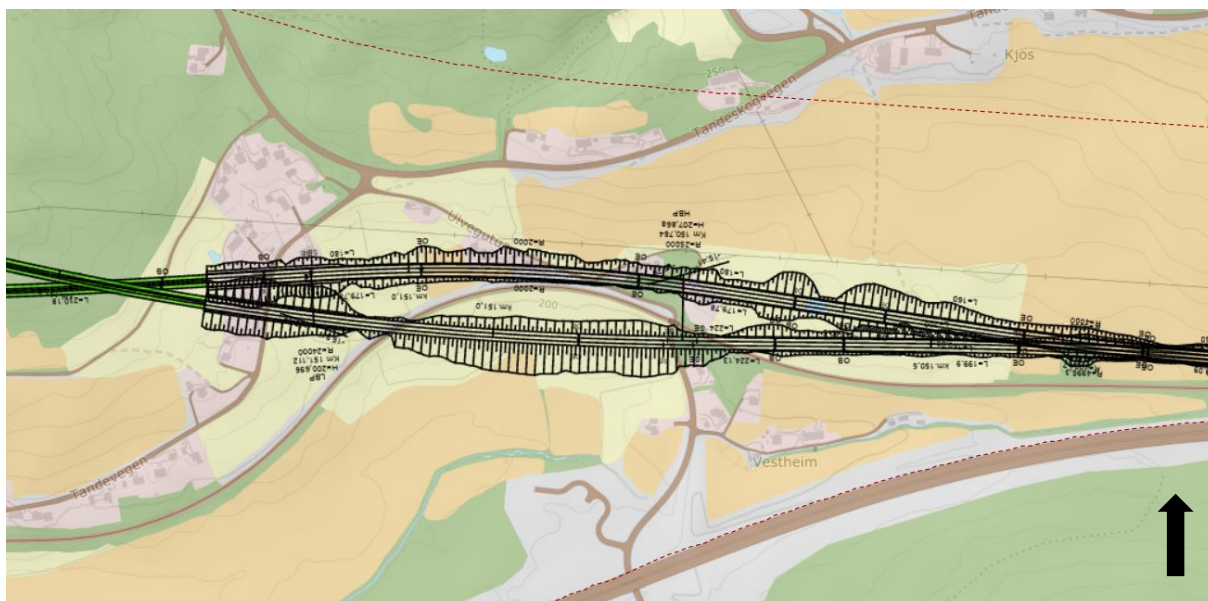
Over Rudshøgda er linjene som tidligere plassert langs eksisterende jernbane. Linjene er trukket så nærme dagens jernbane som mulig for å spare dyrka mark, og for å unngå at det blir liggende restarealer mellom eksisterende og ny jernbane.



Figur 22. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 3, ved Rudshøgda.

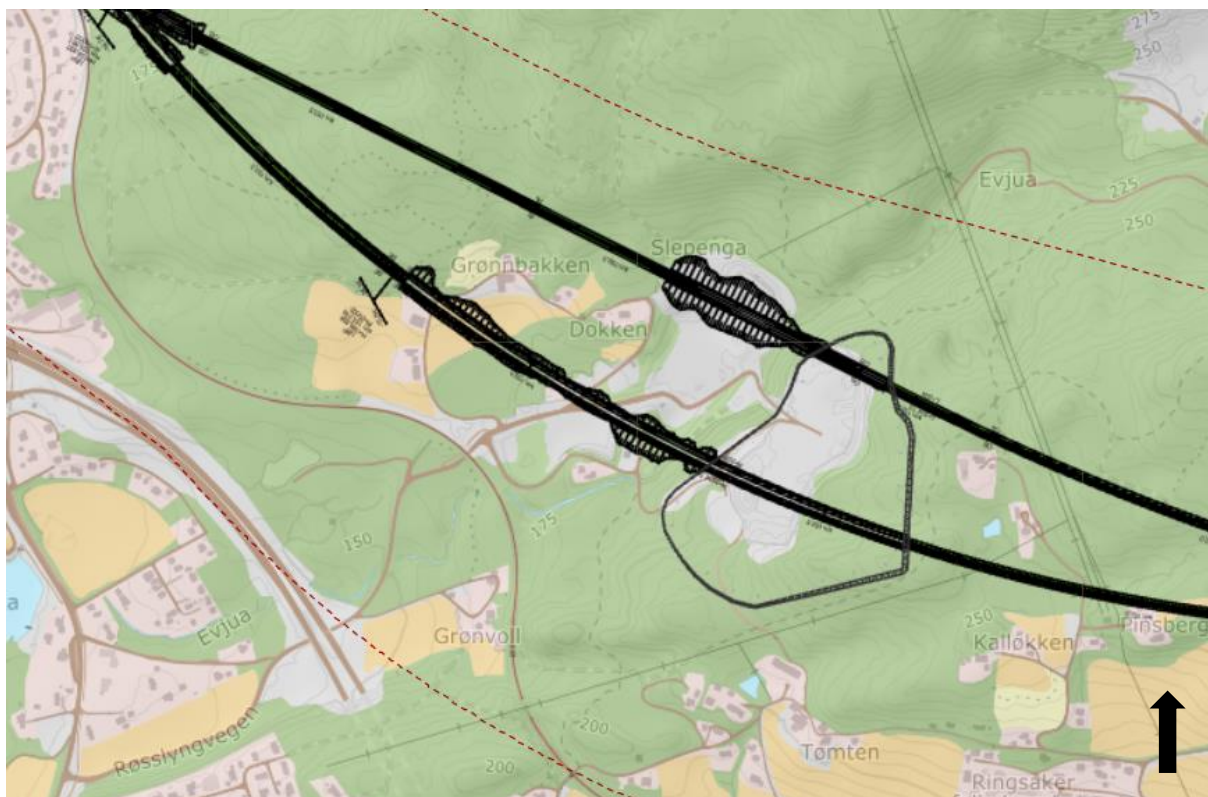
Ved Tande er plasseringene av tunnelpåbygg linjer snevret inn slik at de i stor grad berører et innmarksbeiteområde, og i stor grad unngår å omdisponere fulldyrka jordbruksareal.

Alternativ A passerer på fylling og krysser på sørsiden av eksisterende jernbane. Alternativ B passerer i sin helhet nord for dagens jernbane.



Figur 23. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 3, ved Tande.

Ved Dokken/Grønnbakken passerer alternativ A nordøst for jordbruksarealene. Alternativ B berører jordbruksarealer sør for Grønnbakken, der alternativet passerer i dagsone i skjæring.



Figur 24. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 3, ved Dokken/Grønnbakken.

#### Delstrekning 4 Moelv

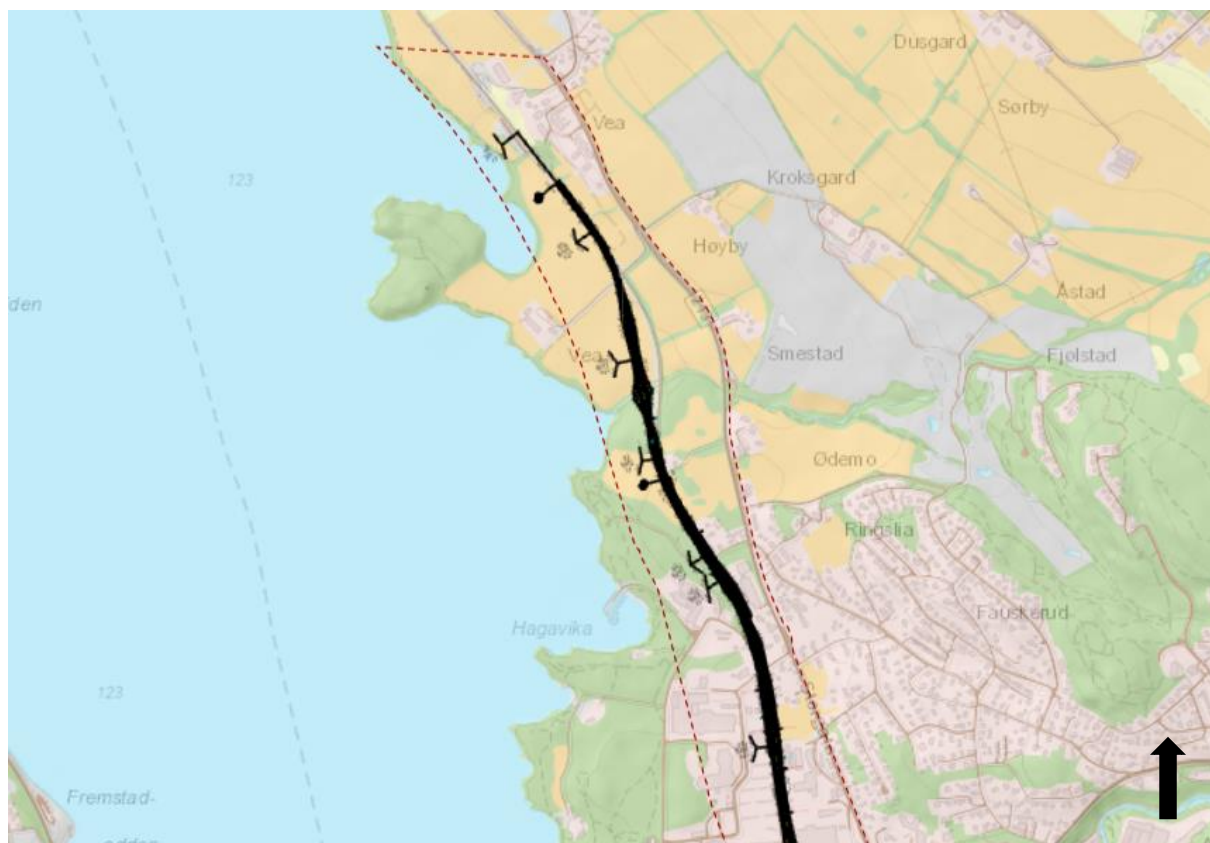
Inn mot Moelv stasjon følger alternativene i stor grad eksisterende jernbane, og berører i liten grad dyrka mark.



Figur 25. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 4, ved Moelv.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom</b> <b>linjevalg og beslag av dyrka</b> <b>mark</b>	Side: 21 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	---

Nord for Moelv følger linjene i stor grad eksisterende bane. For spurløsningen der det legges inn forutsetninger om ventespør nord for Moelv stasjon innebærer løsningen større beslag av dyrka mark.



Figur 26. Alternativer til konsekvensutredning i delstrekning 4, nord for Moelv stasjon.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 22 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
--	---	---

### 3 OPPSUMMERING

Gjennom planlegging og utvikling av linjer for fremtidig jernbane mellom Brumunddal og Moelv er det kontinuerlig jobbet med optimalisering mellom teknisk gjennomføring og ivaretagelse av dyrka mark for å redusere beslag av jordbruksarealer som følge av prosjektet så mye som mulig. De viktigste optimaliseringene er:

- Plassering av tunnelpåkugg vest for Brumunddal sentrum som unngår beslag av større, sammenhengende jordbruksareal nord for Fagerlundvegen ved Dæli gård.
- Tilpasninger ved Kommerstad der et av utredningsalternativ B i stor grad passerer jordbruksarealene i lang tunnel, og der alternativ A er tilpasset med plassering og stigningsforhold slik at fylling berører minst mulig jordbruksareal.
- Ved Løykjedalen er det valgt løsninger som krysser eksisterende jernbane på sørsiden, og bevarer større, sammenhengende jordbruksarealene nord for eksisterende jernbane.
- Over Rudshøgda er linjene trukket så nærme eksisterende jernbane som mulig, slik at jordbruksarealer bevares i så stor grad som mulig, og man unngår store restarealer mellom eksisterende og ny jernbane.
- Ved Tande er linjene i det alt vesentligste lagt over arealer med innmarksbeite, for å unngå omdisponering av fulldyrka jord i størst mulig grad.
- Ved Dokken/Grønnebakken går utredningsalternativ A nord for jordbruksarealene. Alternativ B er tilpasset for å begrense beslag av dyrka mark.

Linjene er vurdert og tilpasset gjennom prosessen med tanke på bl.a. kostnadsoverslag, byggbarhet, påvirkning på YM-temaer, og arealbeslag. I Quantm-alternativene går flere av linjene i tunnel over hele eller deler av Rudshøgda (bl.a. L03 og L07). Det er også sett på ulike lengde av tunnel forbi Fangberget. I de videre tilpassede alternativene går ingen av linjene i tunnel over Rudshøgda, men det er i stedet jobbet med å redusere beslag av jordbruksarealer langs andre delstrekninger. Dette har vært med på å begrense totalt arealbeslag av dyrka mark relativt sett sammenlignet med linjer med «lang tunnel».

Ut ifra de beregnede og utarbeidede linjene varierer arealbeslaget av dyrka mark mellom 60-120 daa. Det er rimelig å anta at disse løsningene utgjør handlingsrommet i prosjektet angående beslag av dyrka mark slik utredningskorridoren er definert.

Beregningene av arealbeslaget er usikkert og ufullstendig i denne tidlige planleggingsfasen. Tallene gjengitt til tabell 3-1 er derfor rundet av, og tallene i seg selv må ikke tillegges for stor vekt isolert sett.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 23 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
---	---	---

Tabell 3-1. Oversikt arealberegninger

Beregning av arealbeslag fra spor (daa)					
Quantm		Tilpasninger		KU-alternativer	
L01	110	A01	120	Alt A	110
L03	80	A02	90	Alt B	85
L05	100	A03	80		
L07	80	A04	90		
L09	120	A05	90		
L11	120	A06	100		
L13	60	A07	90		
L14	100	A08	120		
		A09	90		
		A11	100		

Arealtallene viser også totalt beslag av jordbruksarealer. Underveis i prosessen har det vært jobbet med å justere linjene mot jordbruksarealer av lavere kvalitet (f. eks. innmarksbeite og fulldyrka jord med driftsmessige begrensninger), og vekk fra arealer med høyere kvalitet (f. eks. fulldyrka jord med god kvalitet). Disse endringene vises ikke i tallmaterialet i denne rapporten.

Arealtallene er anslag basert på spormodellene som er utarbeidet, og har først og fremst til hensikt å vurdere alternativene opp mot hverandre. Arealene for de til slutt valgte løsningene vil derfor øke etter hvert som baneanlegget gjøres mer komplett og tegnes i mer detalj frem mot vedtak av arealplan. De endelige beregningene av arealbeslaget vil fremgå av planbeskrivelsen og konsekvensutredningen.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Notat avveininger mellom linjevalg og beslag av dyrka mark</b>	Side: 24 av 24 Dok.nr.: ICD-10-A-23013 Rev.: 00A Dato 17.12.2021
--	---	---

## 4 REFERANSER

Grunnlagsdata: FKB-AR5

Planprogram - Kommunedelplan med konsekvensutredning: Dobbelspor Brumunddal - Moelv, Ringsaker kommune, fastsatt 18.11.2020