

# Vedlegg 13: Vurderinger etter naturmangfoldloven og vannforskriften

Kommunedelplan Dobbeltspor Brumunddal – Moelv  
InterCity Dovrebanen  
Ringsaker kommune

## Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

Naturmangfoldloven angir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger som påvirker naturen skal ivareta hensynet til naturmangfoldet. I det følgende beskrives det hvordan denne planen har arbeidet etter disse prinsippene.

### **§ 8. Kunnskapsgrunnlaget**

### **§ 9. Førre-vår-prinsippet**

Kunnskapsgrunnlaget baserer seg på eksisterende kilder samt supplerende kartlegginger. Kunnskapen om naturverdiene langs strekningen anses som god. Det er benyttet datakilder fra blant annet naturbase, artskart og Kilden samt innhentet litteratur som omhandler utredningsområdet. En viktig del av kunnskapsgrunnlaget er kartleggingen av naturtyper etter Miljødirektoratets instruks som ble utført i utredningsområdet i perioden 2017-2020. Denne ble kvalitetssikret og supplert med prosjektets egne NIN-kartlegging i 2021. Da ble det også kartlagt viktige funksjonsområder for fugl. Videre ble bekker og elver befart for å vurdere habitatforhold for fisk, og det ble gjort nærmere undersøkelser av amfibier i kjente dammer.

Kunnskapsinnhenting er sett i lys av antatt påvirkning på naturmangfoldet fra jernbaneutbyggingen. Det er lagt vekt på arealbeslag og tap av naturverdier, men også påvirkning på artsgrupper fra støy og forstyrrelser samt mulig påvirkning i forbindelse med bekke- og elvekrysninger er vurdert. En vesentlig faktor som ikke er vurdert på nåværende tidspunkt, er imidlertid behovet for deponier utenfor utredningsområdet. Dette vil vurderes i en senere planprosess når trasé er vedtatt.

Det vurderes at man med innhentet kunnskap har en tilstrekkelig oversikt over konsekvensene av påvirkningene og dermed en akseptabel førre-vår-tilnærming for å fatte et vedtak på dette kommunedelplannivået.

## **§ 10. Økosystemtilnærming og samlet belastning**

Ny, dobbeltsporet jernbane vil gi et bedre togtilbud som igjen vil få betydning for videre utbygging av tettstedene Moelv og Brumunddal. Mulighetsstudiet Moelv peker på mulighetene for et mer kompakt og bevisst planlagt tettsted. Samtidig kommer vi ikke bort fra at et bedre togtilbud legger til rette for videre vekst og større arealbehov.

Samlet belastning for berørte naturtyper og arter lokalt, regionalt og nasjonalt samt for økosystemer i forhold til andre gjennomførte, vedtatte eller godkjente tiltak i influensområdet er beskrevet i konsekvensutredningen av naturmangfold og gjengis i korthet her.

Planlagt jernbaneutbygging må sees i sammenheng med en relativt ny fire-felts E6 langs østsiden av Mjøsa og utvikling av industriområder på Rudshøgda. Samlet berører disse flere viktige økosystemer i utredningsområdet, først og fremst flere vassdrag men også verdifulle kulturlandskapslokaliteter mellom Rudshøgda og Tande.

Naturtyper som vurderes å bli hardest rammet av jernbaneutbyggingen er

- naturbeitemark/hagemark/semi-naturlig våteng,
- eng-aktig sterkt endret mark, hovedsakelig sideterreng langs eksisterende bane
- kildemiljøer
- flommarkskog, kalk- og lågurtfuruskoget og gamle høgstauteskoget med gråor og gran

Alle disse er i mer eller mindre betydelig tilbakegang både regionalt og nasjonalt, og jernbaneutbyggingen vil forsterke denne negative utviklingen for naturtypene.

Også flere rødlistearter vil rammes ganske hardt av jernbaneutbyggingen med tilhørende tiltak. Dette gjelder i første rekke enghaukeskjegg (VU), flekkgrisøre (NT), storrap (NT), krattssoleie og enghavre (NT). Av andre kjente rødlisteforekomster vil hekkeplasser/voksesteder for sandsvale (VU), dverglo (VU), kåltistel (VU), hjertegras (NT), rynkeskinn (NT) og rosenkjuke (NT) kunne rammes, avhengig av valgt alternativ.

## **§ 11. Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver**

## **§ 12. Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder**

Det er i denne planfasen arbeidet med å synliggjøre hvilken påvirkning tiltaket vil ha på naturmangfoldet. Noen tilpasninger er gjennomført som å utelukke enkelte tidlige traseforslag som ville gitt mer alvorlige inngrep. På bakgrunn av konsekvensvurderingen er det foreslått flere skadereduserende tiltak. Når trasealternativ er vedtatt og tiltaket skal detaljeres og optimaliseres i senere faser, vil det arbeides videre med disse og andre tiltak som kan redusere miljøforringelsen.

## Vurdering etter vannforskriften §12

Planområdet berører til sammen åtte vannforekomster (figur 1). Samtlige av elvene og bekkene i tiltaksområdet drenerer til Mjøsa som er sluttresipient. Tiltaksområdet med vassdragene er i hovedsak todelt, der halvparten renner ut i Mjøsa i nærheten av Moelven, og halvparten renner ut i Mjøsa i nærheten av Brumunddal. Moelva og Brumunda er begge vassdrag som er kjent som gyteelver for storørret. I tillegg er flere av de andre bekkene gode gytebekker for ørret og harr.

I hvilken grad de enkelte vannforekomstene vil påvirkes, avhenger i stor grad av endelig plassering av ny bane og hvordan anlegget utformes i detaljeringsfasen. Etter krav i vannforskriften skal vannforekomsten beskyttes mot ytterligere forringelse. Behovet for skadereduserende tiltak og gode løsninger for kryssinger av vassdrag og eventuelle endringer av bekkeløp må vurderes nærmere i reguleringsplanfasen. I fagrapport naturmangfold kapittel 9 er det foreslått mulige skadereduserende tiltak knyttet til strekningsutbyggingen.



Figur 1. Vassdragene ligger spredt mellom Brumunddal og Moelv i Ringsaker kommune.

Prosjektet har gjort en sårbarhetsanalyse for vannforekomstene i utredningsområdet. Denne viser at Brumunda, Båhusbekken og Skansensbekken har høy sårbarhet, mens øvrige vannforekomster har middels sårbarhet. Den høye sårbarheten for de tre vassdragene skyldes blant annet tilstedeværelse av store biologiske verdier ved utløpsdeltaene til vassdragene der sjeldne og sårbare våtmarksfugler har viktige leveområder.

**Brumunda** renner i dag gjennom bykjernen i Brumunddal, og er klassifisert til Moderat økologisk tilstand. IC-traséen ved Brumunda vil krysse tvers over elva og vil trolig medføre liten forringelse. Denne strekningen langt nede i vassdraget, er å regne som en «transportvei» for storørreten som vandrer opp fra Mjøsa for å gyte. Delen av vassdraget gjennom planområdet er likevel viktig å ivareta, siden dette er en av få svært viktige gyteelver for storørreten i Mjøsa.

**Båhusbekken** renner i dag i utkanten av Brumunddal, og er klassifisert til Moderat økologisk tilstand. Båhusbekken er en viktig gytebekk for ørret i Mjøsa, men den benyttes ikke av storørret eller harr. IC-traséen ved Båhusbekken vil krysse tvers over elva og vil trolig medføre liten

foringelse. Denne strekningen langt nede i vassdraget er å regne som en «transportvei» for ørreten som vandrer opp fra Mjøsa for å gyte.

**Skansenbekken** renner i dag i vest for Brumunddal, og er klassifisert til Moderat økologisk tilstand. Vassdraget er en viktig gytebekk for ørret og harr i Mjøsa, men den benyttes ikke av storørret. Bekken har svært gode gyte og oppvekstområder for oppvandrende fisk, der ørret kan vandre >5km. IC-traséen ved Båhusbekken vil krysse tvers over elva og trolig medføre liten forringelse. Denne strekningen langt nede i vassdraget er å regne som en «transportvei» for ørret og harr som vandrer opp fra Mjøsa for å gyte.

**Tokstadbekken/Bruvollbekken** renner i dag ut i Mjøsa innerst i Botsenden, vest for Brumunddal. Dagens tilstand er klassifisert til Moderat økologisk tilstand. IC-traséen vil i stor grad påvirke nedbørsfeltet til Tokstadbekken, siden traséen vil ligge langs store deler av den østlige og nordlige delen av nedbørsfeltet. Selve krysningen av Tokstadbekken vil også medføre igjenfylling av deler av det nordlige nedbørsfeltet. Bekken har svært gode gyte og oppvekstområder for oppvandrende fisk i hovedløpet øverst i nedbørsfeltet, også i området der jernbanetraséen vil krysse.

**Steinsbekken** renner langs dagens jernbanetrasé og ny E6 fra Rudshøgda, før den renner ut i Mjøsa et stykke sør for Moelv. Kunnskapsgrunnlaget rundt økologisk tilstand til bekken innenfor selve planområdet er dårlig, men ved utløpet mot Mjøsa er bekken klassifisert til Moderat økologisk tilstand. De omfattende inngrepene i forbindelse med ny E6, landbruksavrenning og veiavrenning, samt manglende kantvegetasjon over lange strekninger, kan tyde på at økologisk tilstand er Moderat også innenfor planområdet. Et vandringshinder nedenfor Storgata gjør at Steinsbekken ikke benyttes til gyting av fisk fra Mjøsa, men huser stedegen bekkørret. IC-traséen vil i stor grad påvirke den øvre halvparten av nedbørsfeltet til Steinsbekken, der bekken i dag renner mellom eksisterende jernbane og E6.

**Evjua** er en liten bekk som renner gjennom skogsområder og forbi flere steinbrudd før den ender i Evjevika rett sør for Moelv. Bekken er klassifisert til God økologisk tilstand. Det er ikke oppvandring av ørret fra Mjøsa til Evjua over E6 som følge av dårlige kulvertløsninger. Videre oppstrøms er det også vandringshinder under Røsslyngveien og den gamle jernbanetraséen. På grunn av skjæringer kan det bli behov for å endre eller senke bekkeløpet enkelte steder. IC-traséen vil derfor i stor grad kunne påvirke den delen av vassdraget som inngår i planområdet.

**Moelva** er i likhet med Brumunda en stor og viktig gyteelv for storørreten i Mjøsa. Elva renner med lite fysiske inngrep gjennom Moelv, men den nedre strekningen med utløp til Mjøsa er sterkt forringet med fysiske inngrep og kanalisering. Den nederste strekningen fra Strand Brænderi har derfor Moderat økologisk tilstand, mens elva innenfor selve planområdet har God økologisk tilstand. IC-traséen ved Moelva vil krysse tvers over elva og trolig medføre liten forringelse. Denne strekningen langt nede i vassdraget er å regne som en «transportvei» for storørreten som vandrer opp fra Mjøsa for å gyte opp mot Moelv kraftverk. Strekningen innenfor planområdet er likevel viktig å ivareta, siden dette er en av få svært viktig gyteelver for storørreten i Mjøsa.

**Smestadbekken** er en liten bekk som renner ut i Mjøsa like nord for Moelv. Økologisk tilstand er klassifisert til å være Dårlig økologisk tilstand. Bekken har et potensiale for å bli en viktig gytebekk for ørret til Mjøsa, men i dag reduserer kulverten under dagens jernbane og trolig landbruksavrenning verdien og tilstanden til bekken. IC-traséen vil krysse tvers over bekken, og grad av forringelse vil avhenge av valg av utforming på konstruksjon.