


## InterCity-prosjektet Dovrebanen Brumunddal-Moelv

### Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

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

Sign:

**Sverre Setvik, 23.06.2022**  
10:19:16

02A	100% leveranse	07.06.2022	JOKMA	LBGLIL	SDGDRM
01A	100% leveranse	11.05.2022	RASTBG/JO KMA	LBGLIL	SDGDRM
00A	70% utgave	08.04.2022	RASTBG/JO KMA	LBGLIL	SDGDRM
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Rapport sammenstilling av ikke- prissatte konsekvenser		Antall sider: 55	Entreprise:		
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: InterCity-prosjektet		Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell: 10		ICD-10-A-23034		02A	
		Drifts dokument-/tegningsnummer:		Revisjon drift:	
		[hvis relevant]		[hvis relevant]	

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte  konsekvenser</b>	Side: 2 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	---	---

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>INNLEDNING .....</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrunn for prosjektet .....	3
1.2	Prosjektmål .....	3
1.3	0-alternativet .....	4
1.4	Tiltaksbeskrivelse .....	13
1.4.1	Spor og tilhørende tiltak .....	13
1.4.2	Deponi .....	18
1.4.3	Anleggsbelte .....	21
<b>2</b>	<b>METODIKK.....</b>	<b>22</b>
<b>3</b>	<b>OPPSUMMERING AV UTREDNINGSTEMA.....</b>	<b>24</b>
3.1	Naturressurser .....	24
3.2	Naturmangfold.....	30
3.3	Landskapsbilde .....	37
3.4	Friluftsliv/by- og bygdeliv .....	41
3.5	Kulturarv.....	45
<b>4</b>	<b>SAMMENSTILLING AV ALTERNATIVENE .....</b>	<b>50</b>
4.1	Sammenstilling .....	50
4.2	Usikkerheter .....	52
<b>5</b>	<b>SKADEREDUSERENDE TILTAK .....</b>	<b>54</b>
<b>6</b>	<b>REFERANSER .....</b>	<b>55</b>

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Bakgrunn for prosjektet

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.

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.

## 1.2 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
  - Minst fire regiontog per time til/fra Hamar, hvorav to tog per time til/fra Lillehammer
  - Et fjertog per time per retning
  - Flere godstog
- Kortere reisetid
  - 1 times reisetid mellom Oslo og Hamar
  - og 1,5 timers reise mellom Oslo og Lillehammer
  - Kort overgangstid mellom transportmidler i sentralt lokaliserte trafikknutepunkter
- Høy kapasitet og frekvens til å dekke fremtidig etterspørsel etter personreiser og godstransport



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

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 4 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	---

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

For å underbygge overordnede føringer har Utbyggingsdivisjonen i Bane NOR i 2019 etablert et felles ambisjonsnivå for klima og miljø i infrastrukturprosjekter. Dette er **miljømålene** som også gjelder for planarbeidet for IC Brumunddal - Moelv.

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

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

Følgende reguleringsplaner omfattes av 0-alternativet:

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 5 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	---

### Granerud del IV (PlanID: 2004102710556)

Ikrafttredelsesdato: 27.10.2004



Figur 1-2: 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.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 6 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	---

### Brumunddal Sør-Vest (PlanID: 2014010835)

Ikrafttredelsesdato: 13.9.2017



Figur 1-3: Utsnitt over området med Reguleringsplan for Brumunddal og dagens situasjon (ortofoto).

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

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

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

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 7 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	---

**Slåttsveen** (PlanID: 2003030710506)  
Ikrafttredelsesdato: 7.3.2003



Figur 1-4: 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.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 8 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	---

**Korgerstuvika** (PlanID: 1988112310108)  
Ikraftredelsesdato: 23.11.1988



Figur 1-5: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Korgerstuvika er markert med hvit strek.

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

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



<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 9 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	---

### Moelv skole (PlanID: 2010080784)

Ikrafttredelsesdato: 5.9.2012



Figur 1-6: 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.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 10 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

**Moelv Nord (PlanID: 2019020931)**  
Ikrafttredelsesdato: 21.4.2021



Figur 1-7: 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.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 11 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Smestadskogen (PlanID: 2001020710558)

Ikrafttredelsesdato: 7.2.2001

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

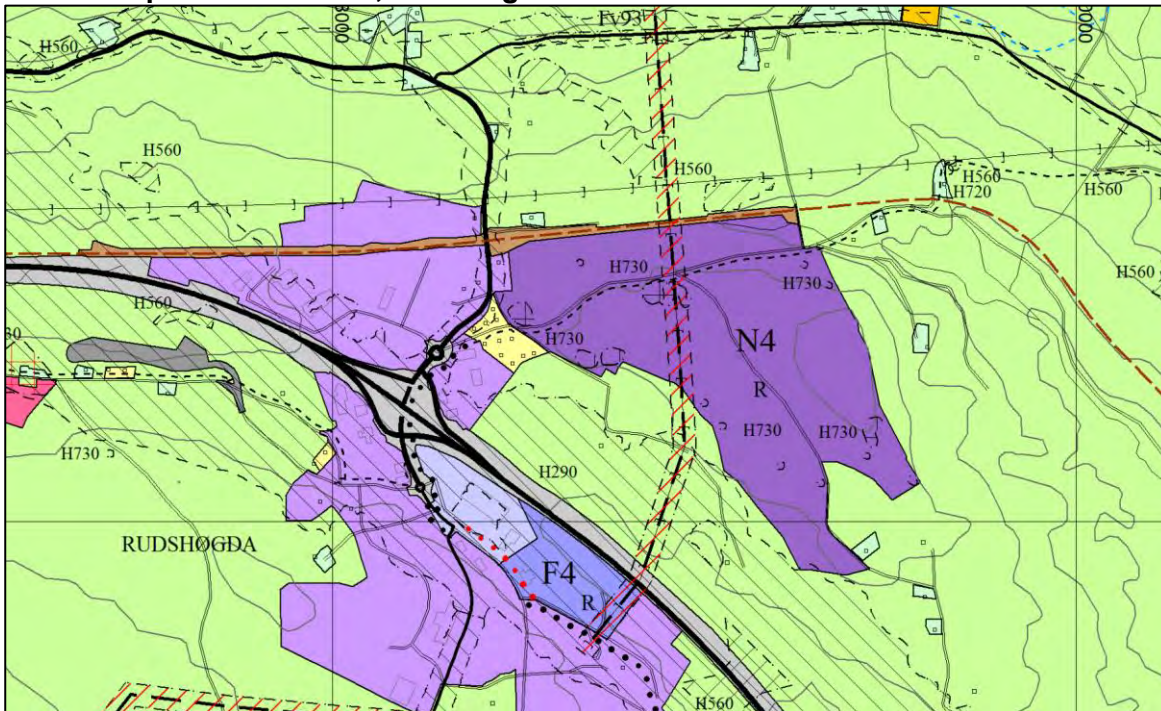
I reguleringsplanen er det store områder som ikke er utbygget, men som det er naturlig å tenke blir utbygd.

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



Figur 1-8: Utsnitt over området med gjeldende regulering og dagens situasjon (ortofoto). Reguleringsplan for Smedstadskogen er markert med hvit strek.

### Kommuneplanens arealdel, Rudshøgda



Figur 1-9: 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 Industrier ønsker å flytte.

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

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

Det er usikkert hva som skjer med miljøverdiene innenfor området som følge av kommuneplanen. I denne konsekvensanalysen defineres derfor N4 som et fullt utbygd næringsområde. Unntakene er i friluftsliv- by- og bygdeliv, hvor Prestvegen (Pilegrimsleden) blir opprettholdt som ferdselsåre gjennom området og for kulturarv hvor de automatisk fredete kulturminnene og Prestvegen antas bevart slik de er i dag.

## 1.4 Tiltaksbeskrivelse

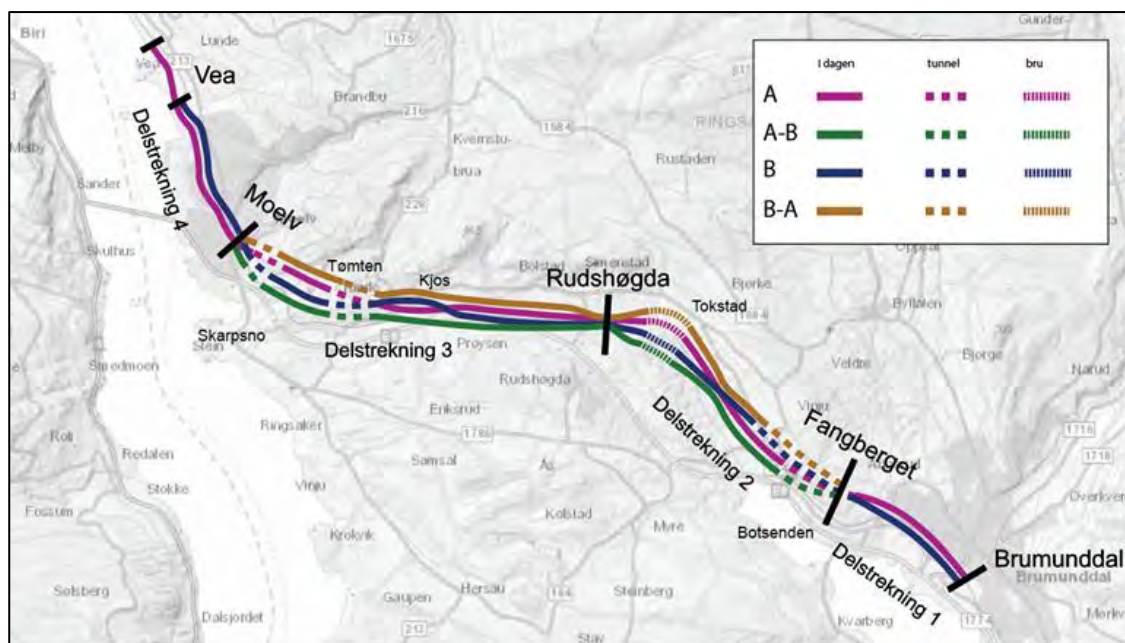
### 1.4.1 Spor og tilhørende tiltak

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

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

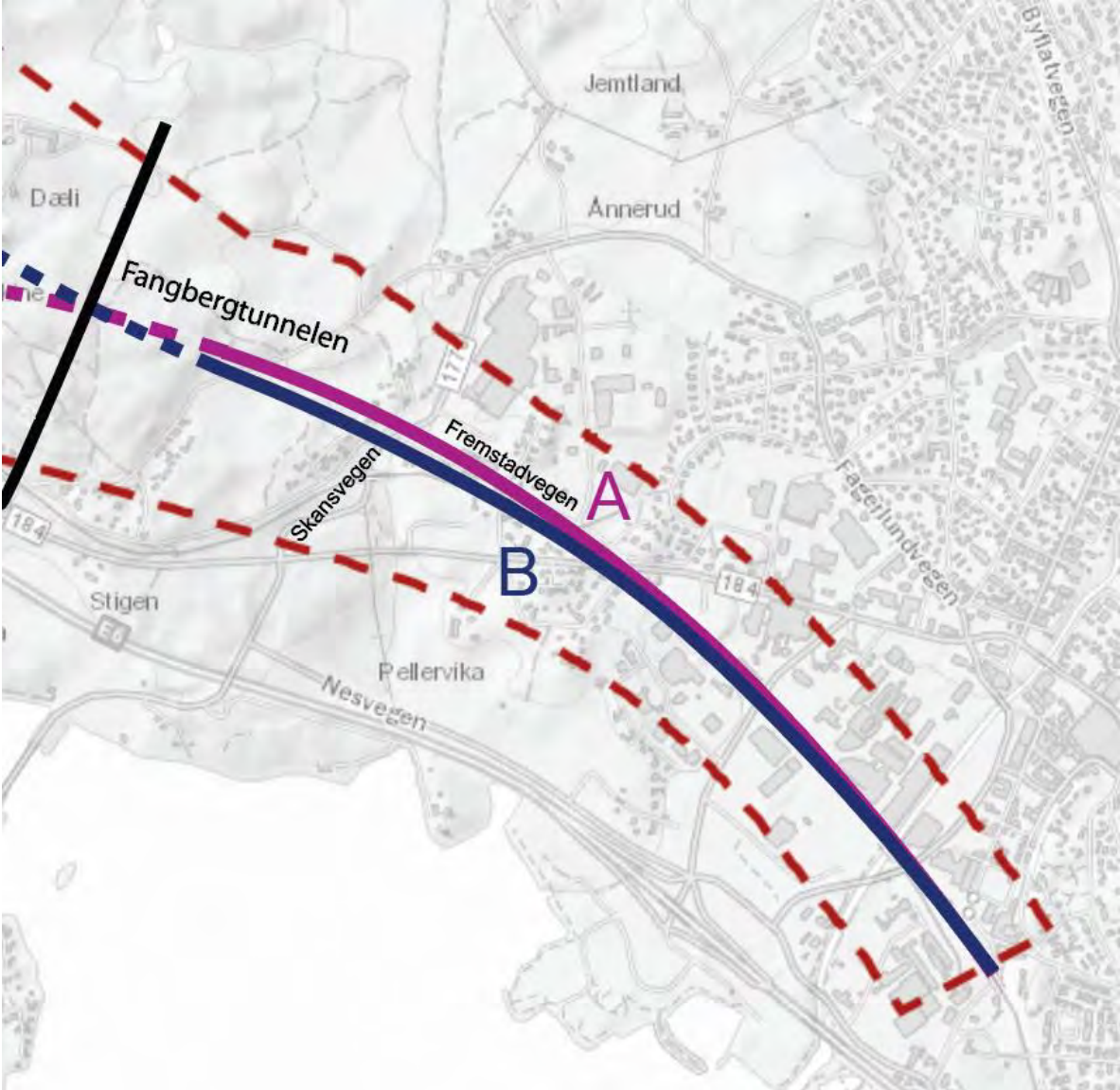
Tabell 1-1: Oversikt over alternativene i hver delstrekning (A, B, A-B og B-A)

Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget	Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda	Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv	Delstrekning 4 Moelv – Vea
A	A	A	A
X	A-B	A-B	X
B	B	B	B
X	B-A	B-A	X



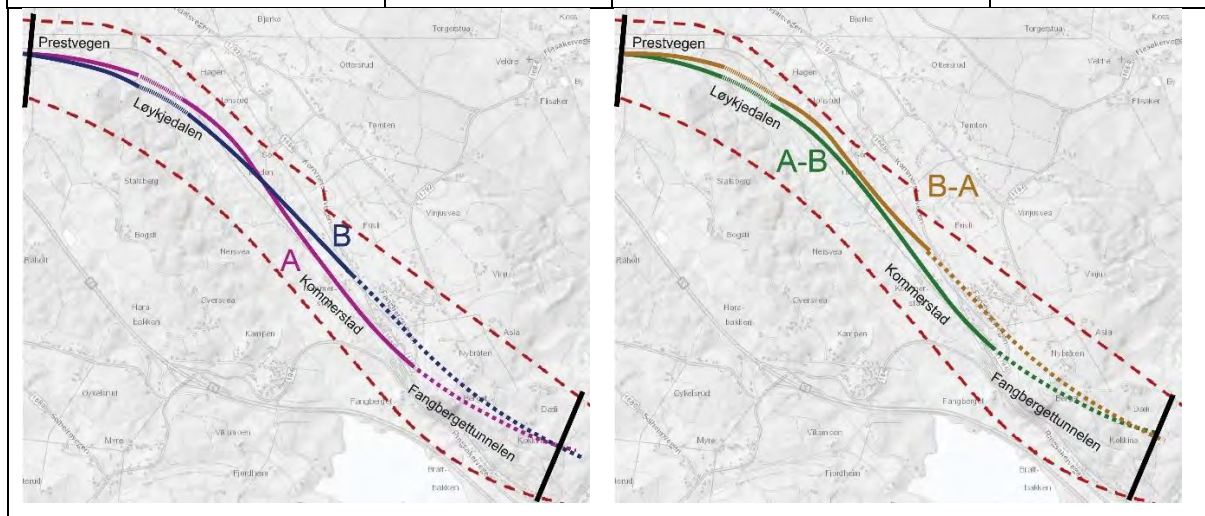
Figur 1-10: Oversikt over delstrekninger (1, 2, 3, 4) og alternativene (A, B, A-B og B-A).

Tabell 1-2: Oversikt over delstrekninger og alternativer.

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

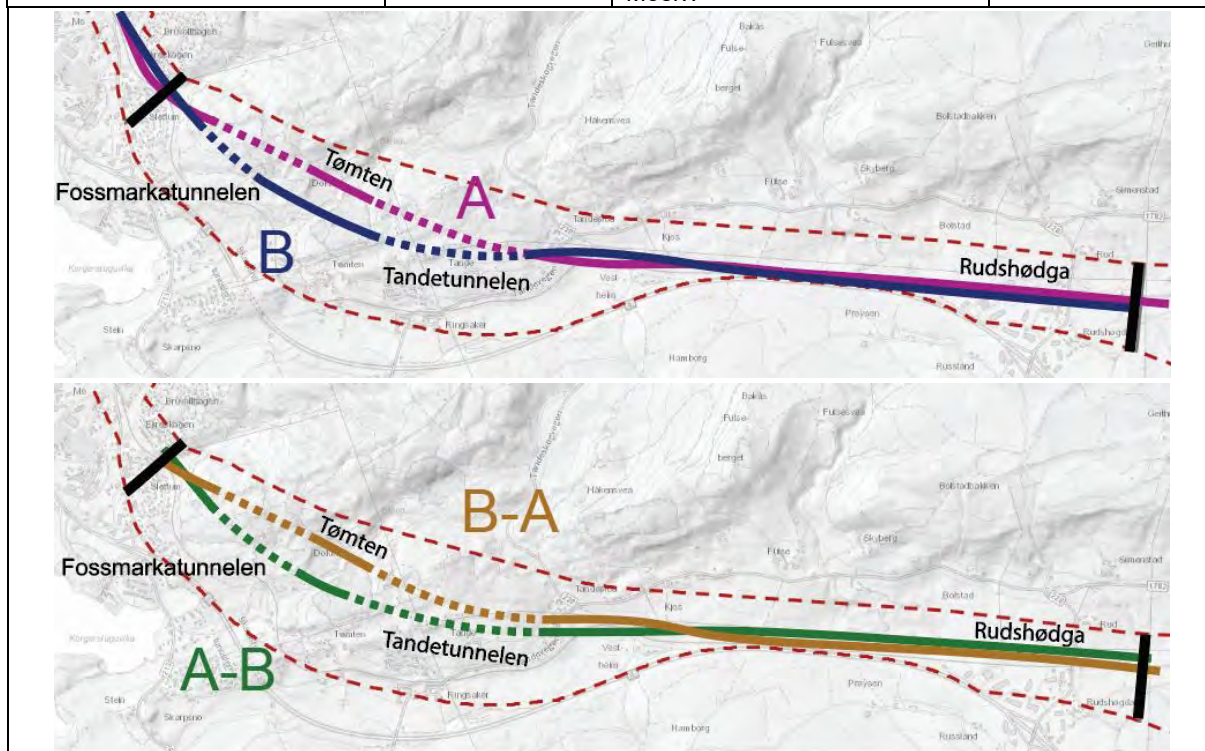
**Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda**

A	A-B	B	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 lik som A.</p>	<p>Som B fram til rett nord for Kommerstad, derfra som A.</p>



**Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv**

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

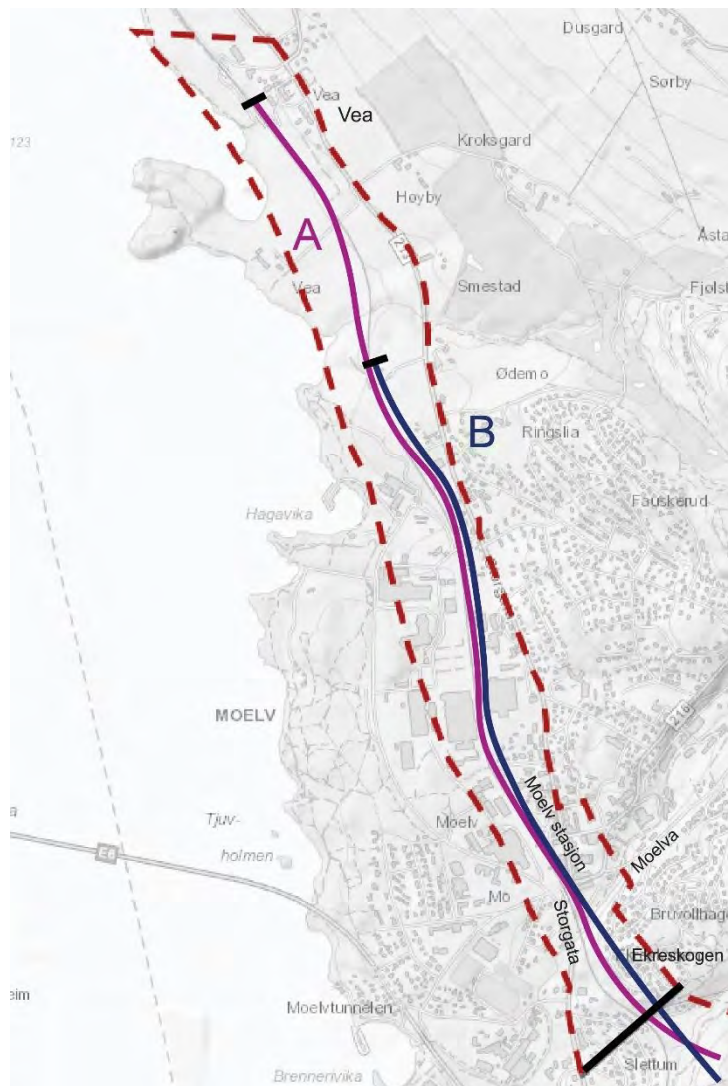
**A**

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.

**B**

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.

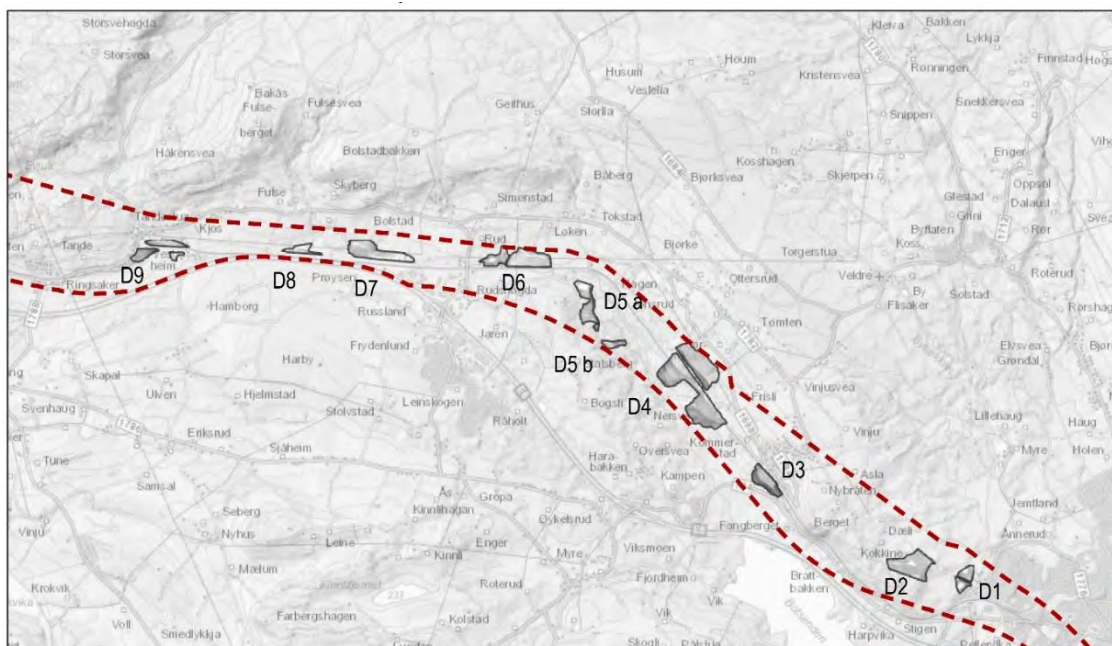
Forskjellen på lengden på de to alternativene i nord skyldes plasseringen av forbi kjøringsspor. I alternativ A er det to spor på Moelv stasjon, det må da etableres et forbi kjøringsspor nord for Moelv. I alternativ B er det tre spor på Moelv stasjon og det er da ikke nødvendig med forbi kjøringsspor nord for stasjonen.



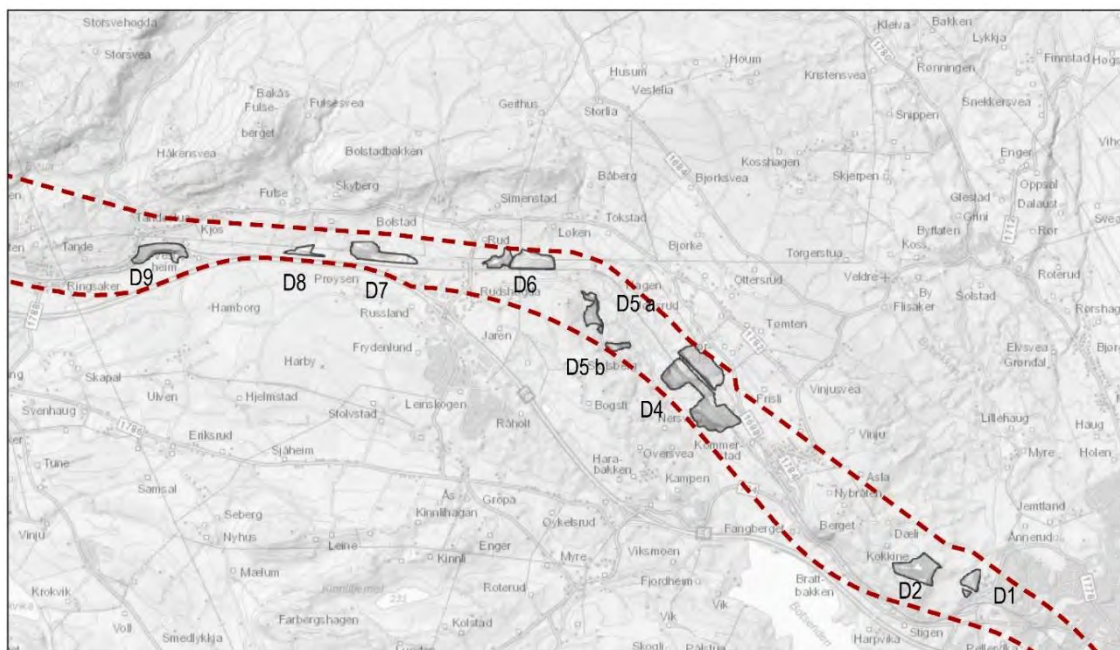
### 1.4.2 Deponi

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 mellomlagres for bruk som toppdekke i tilbakeføring og istandsetting av dyrka mark, etter ferdigstilling. Deponiene er gitt foreløpige løpenummer langs strekningen.

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.



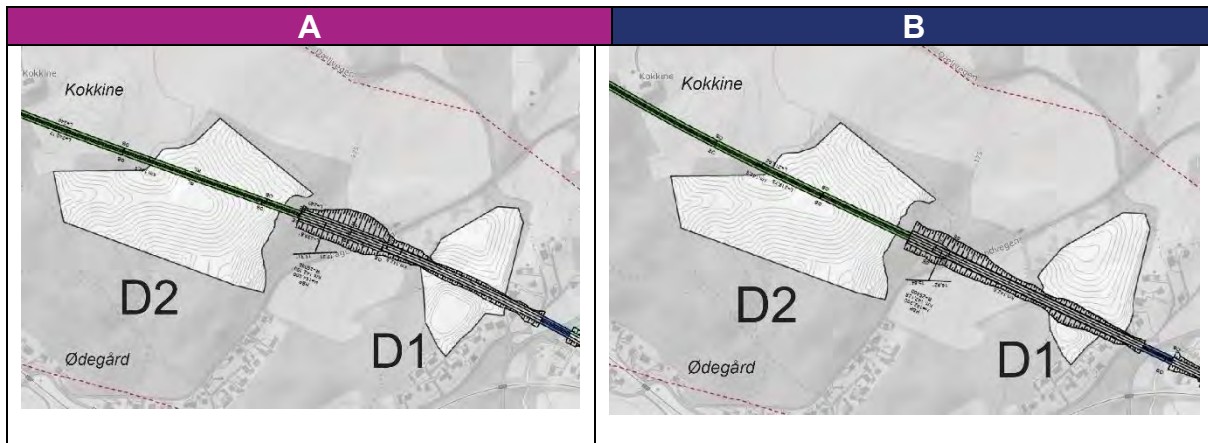
Figur 1-11: Mulige deponiområder for alternativ A.



Figur 1-12: Mulige deponiområder for alternativ B.

### Delstrekning 1:

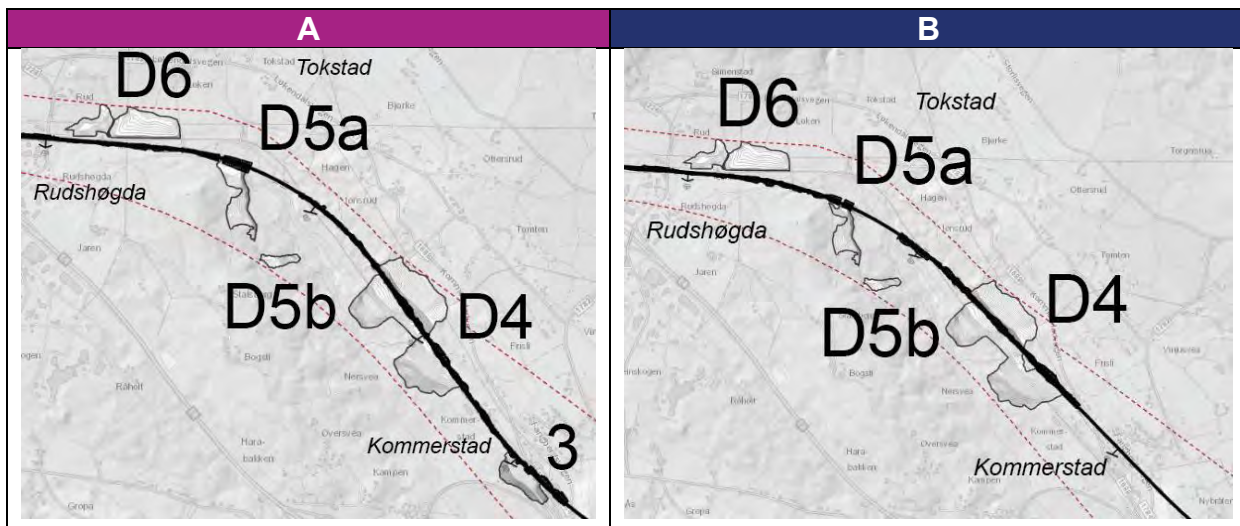
Det er identifisert to mulige deponiplasseringer på denne strekningen. På delstrekning 1 ligger D1 og D2. Disse deponiene er tiltenkt masser som kommer fra tunnelen og andre stedlige masser som må omdisponeres i anleggsområdet.



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

### Delstrekning 2:

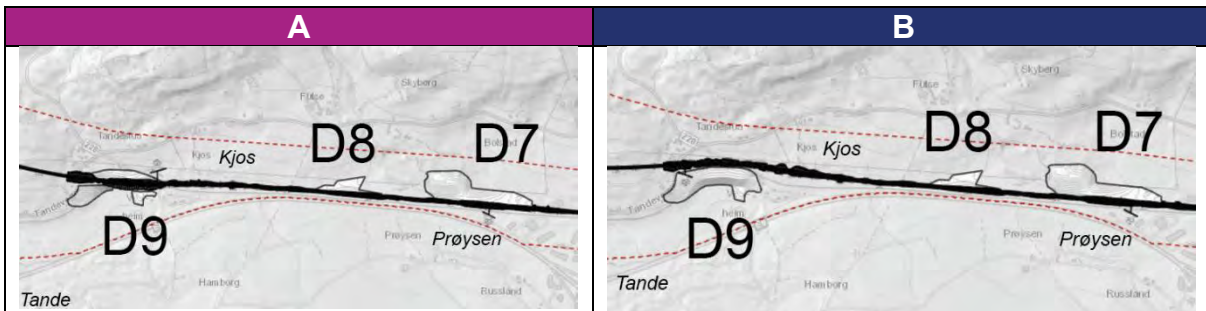
Det er identifisert 5 mulige deponiplasseringer på denne strekningen, D3 til D6. Deponi D3 er kun aktuelt for alternativ A, men er med sin nærhet til tunnelen gjennom Fangberget godt egnet for å ta imot stein fra tunnelen direkte med store anleggsmaskiner. D4 er tenkt som et hoveddeponi langs linjen 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 1-14: Plassering av deponi 3, 4, 5a, 5b og 6. Delstrekning 2. Alternativ A og B.

### Delstrekning 3:

Det er identifisert 3 muligheter for deponi i denne delstrekningen, 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 1-15: Plassering av deponi 7, 8 og 9. Delstrekning 3. Alternativ A og B.

### Delstrekning 4:

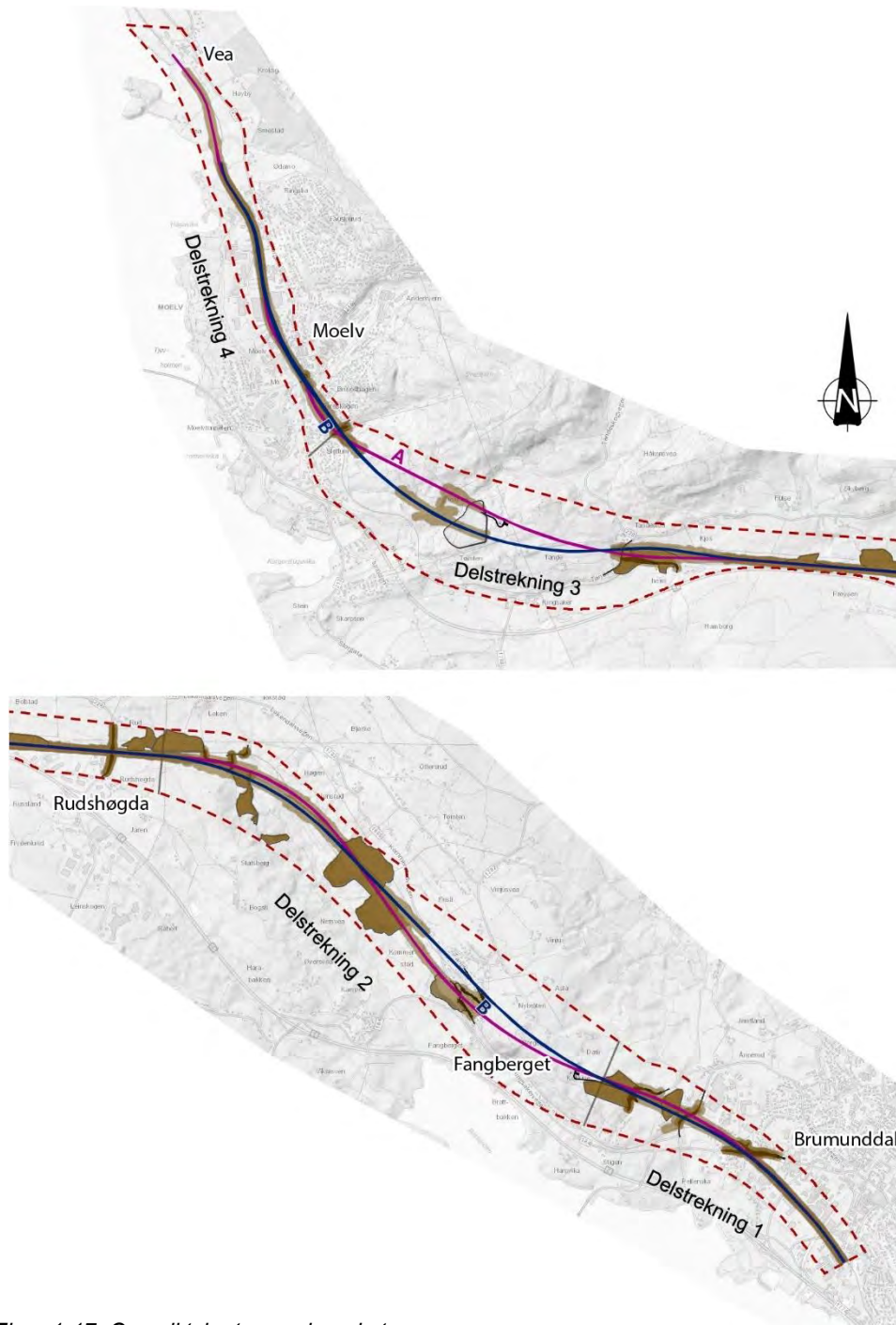
I delstrekning 4 er det lagt opp til at masser fra tunnelene og skjæringer kan legges i et deponi i Tømten fjelltak. I tillegg finnes det muligheter ved Rudshøgda pukkverk, som er et pukkverk som etter hvert vil bli avviklet fordi forekomsten er brukt opp.



Figur 1-16: Ortofoto med markering av Tømten fjelltak og Rudshøgda pukkverk med oransje farge.

### 1.4.3 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 1-17: Oversiktskart som viser de to alternativene A og B og anleggsområdet i brunt langs hele strekningen fra Brumunddal i sør til Veia i nord.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 22 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

## 2 METODIKK

Dokumentet gir en sammenstilling av utredningstemaene for ikke-prissatte konsekvenser fra planprogram fastsatt 18.11.2020. Det er utarbeidet fagrapport for hvert av temaene. Her gis en oppsummering og sammenstilling av konsekvensene. Utredningstemaene for ikke-prissatte konsekvenser er:

- Naturressurser
- Naturmangfold
- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Kulturarv

Temaene er utredet etter Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. I fagrapportene er det lagt vekt på å få fram de mest verdifulle delområdene der det er høyt prioritert å bevare områdene. Innen hvert fagtema er alternativene rangert og begrunnet. Usikkerheter i vurdering av konfliktpotensial/konsekvensgrad for hvert fagtema er beskrevet i de ulike fagrapportene.

Sammenstillingen av utredningstemaene er basert på *Forskrift om konsekvensutredninger (2017)* og veileder *Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (2020)*. Sammenstillingen er gjort etter metodikken beskrevet i planprogrammet.

Planprogrammet sier følgende: «I oppsummeringen av konsekvensutredningen, skal det for hvert enkelt fagtema legges fram en kvalitativ beskrivelse av virkningene som utbyggingen vil ha. Denne beskrivelsen skal gi en god og grundig gjennomgang, som samtidig skal være så lettlest som mulig. Målet er at den skal utgjøre et tilfredsstillende og lett forståelig kunnskapsgrunnlag, både for fagmyndigheter, innbyggere, og andre aktører. Dersom det utredes flere alternativer, skal disse rangeres for hvert enkelt fagtema».

For sammenstillingen er det i dette dokumentet trukket frem de delområder som får størst konsekvens av tiltaket. Det er i all hovedsak områder som i fagrapportene er verdivurdert til stor eller svært stor verdi som omtales her, med noen unntak hvor verdivurderingen er lavere, men konsekvensene gir betydelig eller alvorlig miljøskade.

Delområder som er gitt svært stor verdi, men hvor konsekvensene er lavere enn betydelig miljøskade, omtales ikke her. Det vises til fagrapportene for mer detaljer og utfyllende informasjon. Sammenstillingen tar utgangspunkt i fagtemaenes rangering av alternativene, og sammenstiller fagtemaene naturressurser, naturmangfold, landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv samt kulturarv. Fagutrederne for disse temaene har i tverrfaglige møter gjennomgått alternativene og gitt en samlet faglig vurdering og rangering av alternativene som er utredet.

Det er et mål at sammenstillingen skal være lesbar for flere enn fagfolk. Sammenstillingen har derfor et større fokus på å se helheten og formidle de områdene hvor konsekvensene faktisk er størst, fremfor en tabelloppsummerende sammenstilling. Sammenstillingen tar derfor for seg hvert fag separat, og på en oversiktlig og lettfattelig måte med kvalitative beskrivelser presenterer de viktigste verdiene og problemstillingene. Sammenstillingen bygger opp om de fire delstrekningene, slik at det er enkelt å forholde seg geografisk til hele konsekvensutredningen.

Sammenstillingen inneholder en tydelig beskrivelse av de samlede konsekvensene for hvert alternativ og hvilke verdivalg det enkelte alternativ står for. Det er søkelys på å få fram mulige innsigelser (jf. T-2/16). Usikkerhetene som samlet gjelder for hvert alternativ, er også beskrevet.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 23 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

Denne sammenstillingen av konsekvenser er ett av fire underlag for vurdering av prosjektets måloppnåelse og anbefaling av alternativ, som vist i figuren under.



Figur 2-1: Figur fra planprogrammet som viser hvilket grunnlag som legges til grunn for den samlede vurderingen av måloppnåelse. Denne sammenstillingen hører til i boksen «Utredning»

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 24 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

### 3 OPPSUMMERING AV UTREDNINGSTEMA

I dette kapitelet gis det en oppsummering av konsekvensene for hvert enkelt fagtema fordelt på de fire delstrekningene. Delområder som får størst konsekvens av tiltaket er trukket frem, jf. kapittel 2.

Under hver delstrekning vises bokser med alternativene (A B A-B B-A). Disse boksene gir en grafisk fremstilling av rangeringen innenfor hver delstrekning. Øverste boks er best rangert, mens nederste boks er lavest rangert. I tilfeller hvor to bokser står ved siden av hverandre, er disse rangert likt.

Kartene i sammenstillingen er laget for å være enkle og lettforståelige. Alle delområder som er nevnt i teksten er fremhevet ved bruk av sort stiplede sirkler.

#### 3.1 Naturressurser

##### Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Alternativ B rangeres foran alternativ A, siden A har noe mer negativ påvirkning på jordbruksarealer arronderingsmessig, særlig i delområde *NR 4 Dæli 3*. Arealbeslaget er tilnærmet likt, og det er lite som skiller alternativene.

Begge alternativene gir middels negativ konsekvens.



For *NR 2 Dæli 1* (noe verdi) gir A en omdisponering av et lite isolert område med fulldyrka jord, noe som B ikke gir. Dette er utslagsgivende for rangeringen. Det er deponiområder i begge alternativene, samt omdisponering av jordbruksarealer.

For *NR 4 Dæli 3* (stor verdi) kommer A noe dårligere ut enn B. Begge alternativene medfører tilnærmet lik omdisponering av jordbruksarealer, samt at jordstykker deles. Små forskjeller rangerer B så vidt bedre enn A.

Beslaget av jordbruksareal er som følger: A (8 dekar), B (8 dekar).





Figur 3-1: Delstrekningkart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

### Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

Alternativ B rangeres bedre enn alternativ B-A, blant annet på grunn av mindre negativ påvirkning på jordbruksareal ved NR 19 Jønsrud og NR 21 Prestvegen 1. Av samme årsak rangeres A-B bedre enn A.

Alle alternativene gir middels negativ konsekvens.



For *NR 10 Solbakken* (svært stor verdi) legges Fangbergsvegen om i A og A-B. Dette berører en mindre del av et fulldyrket areal i jordbruksklasse 1. I B og B-A berører ikke dette delområdet.

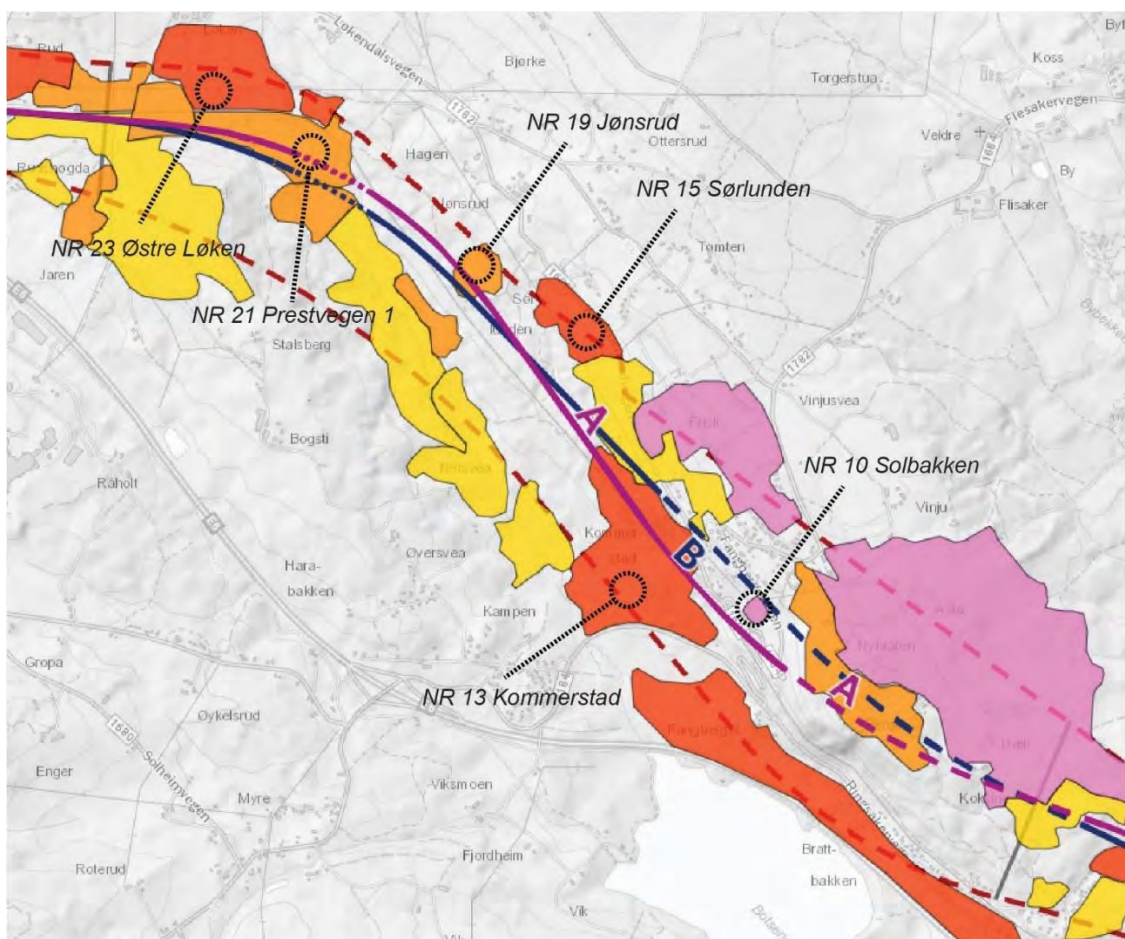
For *NR 13 Kommerstad* (stor verdi) berører A og A-B sentrale deler av delområdet, som hovedsakelig består av fulldyrka jord av svært god jordkvalitet (jordressursklasse 2). I A og A-B berøres området i tillegg av det midlertidig arbeidet med midlertidig jernbanespor. For B og B-A er konsekvensene av tiltaket mindre, ettersom kun en mindre del av området blir berørt av deponiområde, sammenlignet med A og A-B.

*NR 15 Sørlunden* (stor verdi) og *NR 23 Østre Løken* (stor verdi) berøres av deponiområde i alle alternativene. Begge delområdene har svært god jordkvalitet.

*NR 19 Jønsrud* (middels verdi) og *NR 21 Prestvegen 1* (middels verdi) blir i A og A-B noe mer forringet enn i B og B-A.

Beslaget av jordbruksareal er som følger: A (50 dekar), A-B (34 dekar), B (23 dekar), B-A (36 dekar).

Ser vi på rangeringen (B, B-A, A-B og A) opp imot arealbeslaget, kan det virke ulogisk at B-A får en bedre rangering enn A-B, ettersom B-A har et noe større arealbeslag. B-A kommer bedre ut på grunn av konsekvensgrad på delområdenivå. A-B har to delområder med 'betydelig miljøskade', mens B-A har ett delområde med 'betydelig miljøskade'.



Figur 3-2: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 27 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Alternativ A-B rangeres foran alternativ B på grunn av noe mindre påvirkning på jordbruksarealer i delområde *NR 35 Fuglseng 2*. Det samme gjelder også for rangeringen mellom A og B-A.

Alle alternativene gir middels negativ konsekvens.



For alle alternativene blir *NR 26 Vestre Løken* (middels verdi) sterkt forringet av deponiområdene, noe som fører til omdisponering av alt jordbruksareal innenfor delområdet. Jordbruksarealet innenfor området er av varierende jordkvalitet.

*NR 31 Bolstad* (stor verdi) består av fulldyrka jord av svært god jordkvalitet, og deponiene og banen innebærer en omdisponering av et større fulldyrka areal i alle alternativene.

*NR 34 Fuglseng 1* (stor verdi) berøres i søndre del av delområdet i alle alternativene.

For *NR 35 Fuglseng 2* (middels verdi) vil alle alternativ forringe delområde, men A og A-B kommer bedre ut enn B og B-A, ettersom B og B-A i tillegg til å medføre omdisponering og oppsplitting som vil forhindre effektiv bruk av området, også vil gi mer uhensiktsmessig restareal enn for A og A-B.

For *NR 38 Tande 1* (middels verdi) omdisponeres størsteparten av delområdet for alle alternativene, slik at området blir sterkt forringet.

*NR 45 Tømten pukk* (middels verdi) får større konsekvenser av A og B-A, ettersom deler av området ikke lengre er mulig å utnytte som fjelltak. For B og A-B blir ressursområdet trolig ikke berørt direkte, noe som gjør at konsekvensene er lavere.

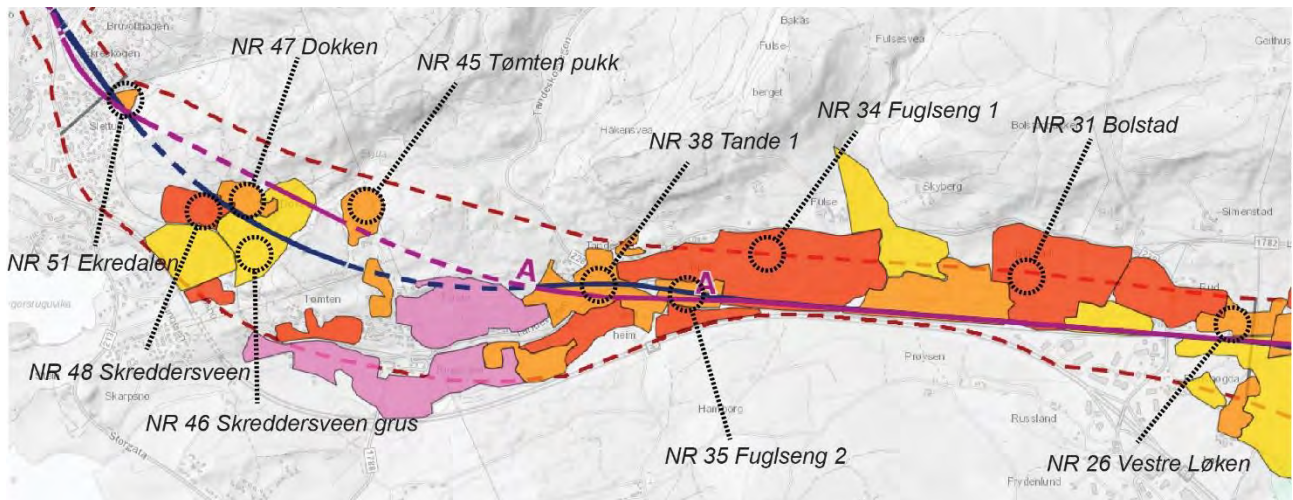
For *NR 46 Skreddersveen grus* (noe verdi) reduserer B og B-A delvis mulighetene for fremtidig uttak.

*NR 47 Dokken* (middels verdi) får i B og A-B en mindre omdisponering av fulldyrket jord (jordressursklasse 3). Det samme gjelder for *NR 48 Skreddersveen* (jordbruksklasse 2) hvor B og A-B forringer områdene delvis.

For *NR 51 Ekredalen* (middels verdi) får alle alternativene en mindre omdisponering av fulldyrket jord (jordressursklasse 2).

Beslaget av jordbruksareal er som følger: A (123 dekar), A-B (132 dekar), B (116 dekar), B-A (108 dekar).

Ser vi på rangeringen (A-B, B, A og B-A) opp imot arealbeslaget, kan det virke ulogisk at A-B får en bedre rangering enn B, ettersom A-B har et noe større arealbeslag. A-B kommer bedre ut på grunn av noe mindre påvirkning på jordbruksarealer i delområde NR 35 Fuglseng 2.



Figur 3-3: Delstrekningskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

#### Delstrekning 4 Moelv – Vea

Alternativ A medfører betydelig mer inngrep i jordbruksareal enn alternativ B.

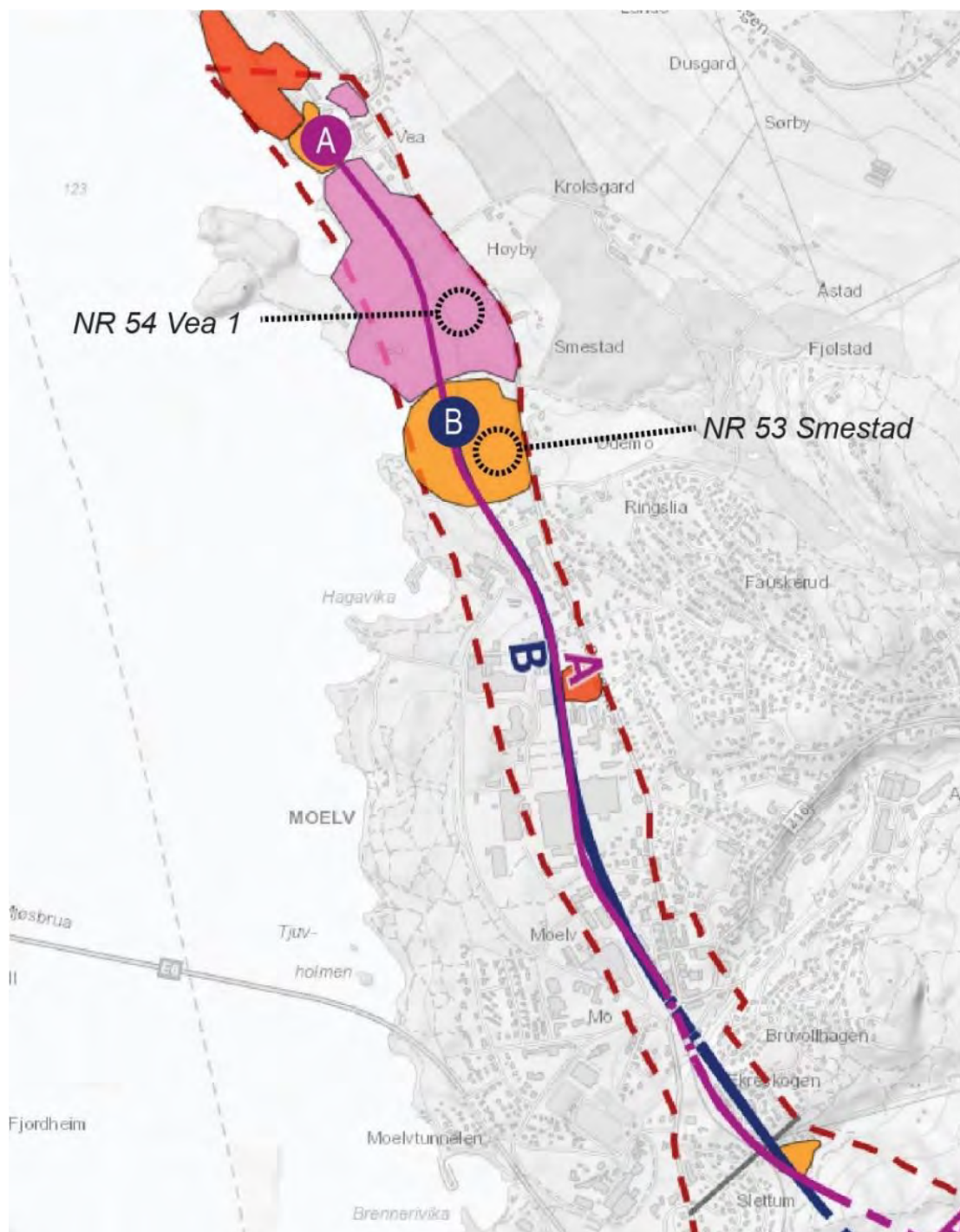
I delstrekning 4 gir B ubetydelig konsekvens for fagtemaet, mens A gir middels negativ konsekvens. B er derfor rangert bedre enn A.



For NR 53 Smestad (middels verdi) fører A til en mindre omdisponering av fulldyrket jordbruksareal (varierende kvalitet).

For NR 54 Vea 1 (svært stor verdi) fører A til en omdisponering av et større areal fulldyrka jord (jordressursklasse 1 og 2). Banen fører til ytterligere oppsplitting av et større sammenhengende jordbruksområde. I B berøres ikke NR 54 Vea 1.

Beslaget av jordbruksareal er som følger: A (29 dekar), B (4 dekar).



Figur 3-4: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 30 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

### 3.2 Naturmangfold

I verddivurderingen for naturmangfold er svært mange av delområdene kategorisert med «stor verdi». Dette skyldes særlig at truede naturtyper med både lav, moderat og høy kvalitet får stor verdi etter de fastsatte kriteriene i metodikken..

I sammenstillingen kan dette virke inn ved at det kan se ut som om naturmangfold må vektas høyere enn de andre fagene. Dette er håndtert ved at en i de faglige diskusjonene til sammenstillingen har fått nyansert dette og fått frem de virkelige konsekvensene uten å se for mye på verdigraden. I utredningen er verdien av delområdene nyansert innenfor verdikategorien, der delområdene er plassert i tre nivåer; nedre del av skalaen for stor verdi, midtre del av skalaen for stor verdi og øvre del av skalaen for stor verdi.

Se fagrapport for naturmangfold for mer detaljer.

#### Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Alternativ B vurderes som noe bedre enn A på delstrekningen på grunn av færre berørte delområder. Påvirkningen på Skanselva blir temmelig lik for A og B, selv om den er noe høyere for B. Dette er viktig i forhold til helhetsvurderingen av rangeringen mellom A og B.

Både A og B gir noe negativ konsekvens.



For *NM 4 Skanselva* (stor verdi) gir B betydelig miljøskade. Verdien til det helhetlige elvemiljøet reduseres på grunn av omlegging av veger og krysninger av elva.

*NM 5 Petersheim* (middels verdi) er naturbeitemark. A og B gir betydelig miljøskade, og delområdet blir helt ødelagt. Jernbanetraseen fragmenterer delområdet. For begge alternativene blir store arealer beslaglagt av deponiområdet.



Figur 3-5: Delstrekningsskart som har markert delområdene med størst negative konsekvenser med sorte sirkler.

### Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

Alternativ B er klart bedre for naturmangfold fram til der alternativene krysser hverandre nedenfor Sørlunden, på grunn av lengre tunnel gjennom Fangberget. Fra kryssingen og inn til Rudshøgda derimot er alternativ A best. Det skyldes først og fremst at brua over Løykjedalen gir større negative konsekvenser langs Tokstadbekken i B enn i A. Dette gjør at B-A er best, mens de andre er relativt like. B er noe bedre enn A, der lang tunnel som unngår mange viktige delområder vest for Fangberget blir utslagsgivende. A-B er mest konfliktfylt, som følge av flest konfliktpunkter på grunn av kort tunnel gjennom Fangberget og bruplasseringen over Løykjedalen.

B, A og A-B gir svært stor negativ konsekvens, mens B-A gir stor negativ konsekvens.



<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 32 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

For *NM 13 Fangberget* (svært stor verdi) gir A og A-B betydelig miljøskade for områdene i tilknytning til tunnelpåhugget ved Solbakken og omleggingen av Fangbergvegen.

For *NM 14 Fangberget vest* (stor verdi) gir A og A-B betydelig miljøskade på grunn av bygging av midlertidig spor mellom Fangberget og Kommerstad i anleggsfasen.

I alle alternativene får *NM 15 Aslabakken sør* (stor verdi) betydelig miljøskade på grunn av omleggingen av Fangbergvegen.

For *NM 17 Solbakken* (stor verdi) gir A og A-B alvorlig miljøskade som følge av nytt spor, midlertidig spor og omlegging av Kommerstadvegen. Over halvparten av delområdet blir nedbygd.

For *NM 19 Veldre stasjon NV* (stor verdi), gir A og A-B alvorlig miljøskade på grunn av deponiområdet.

For *NM 23 Kommerstad nord* (stor verdi) gir B og B-A svært alvorlig miljøskade. Tunnelportalen og utbyggingen berører hele delområdet, som blir sterkt forringet og får betydelig miljøskade.

For *NM 25 Kommerstad NV* (stor verdi) gir alle alternativene alvorlig miljøskade. A og A-B bygger ned hele området, mens B og B-A bygger ned omtrent 75 % på grunn av deponiområdet.

For *NM 26 Borgen vest 1* (stor verdi) gir A og A-B alvorlig miljøskade, mens B og B-A gir betydelig miljøskade. For *NM27 Borgen vest 2* (middels verdi) fører alle alternativene til at området blir sterkt forringet og får betydelig miljøskade.

For *NM 32, NM 33 og NM 34 Sørunden SV1, SV2 og SV3* (alle stor verdi) gir alle alternativene alvorlig miljøskade. Områdene blir sterkt forringet på grunn av deponiområdet (Sørunden SV 2 i tillegg også av nytt spor i B og A-B).

For *NM 35 Sørunden vest* (stor verdi) legger nytt spor og anleggsbeltet beslag på store deler av delområdet i alle alternativene, noe som gir alvorlig miljøskade.

*NM 38 Stalsberg NØ* (stor verdi) blir i alle alternativene forringet og får betydelig miljøskade som følge av deponiområdet.

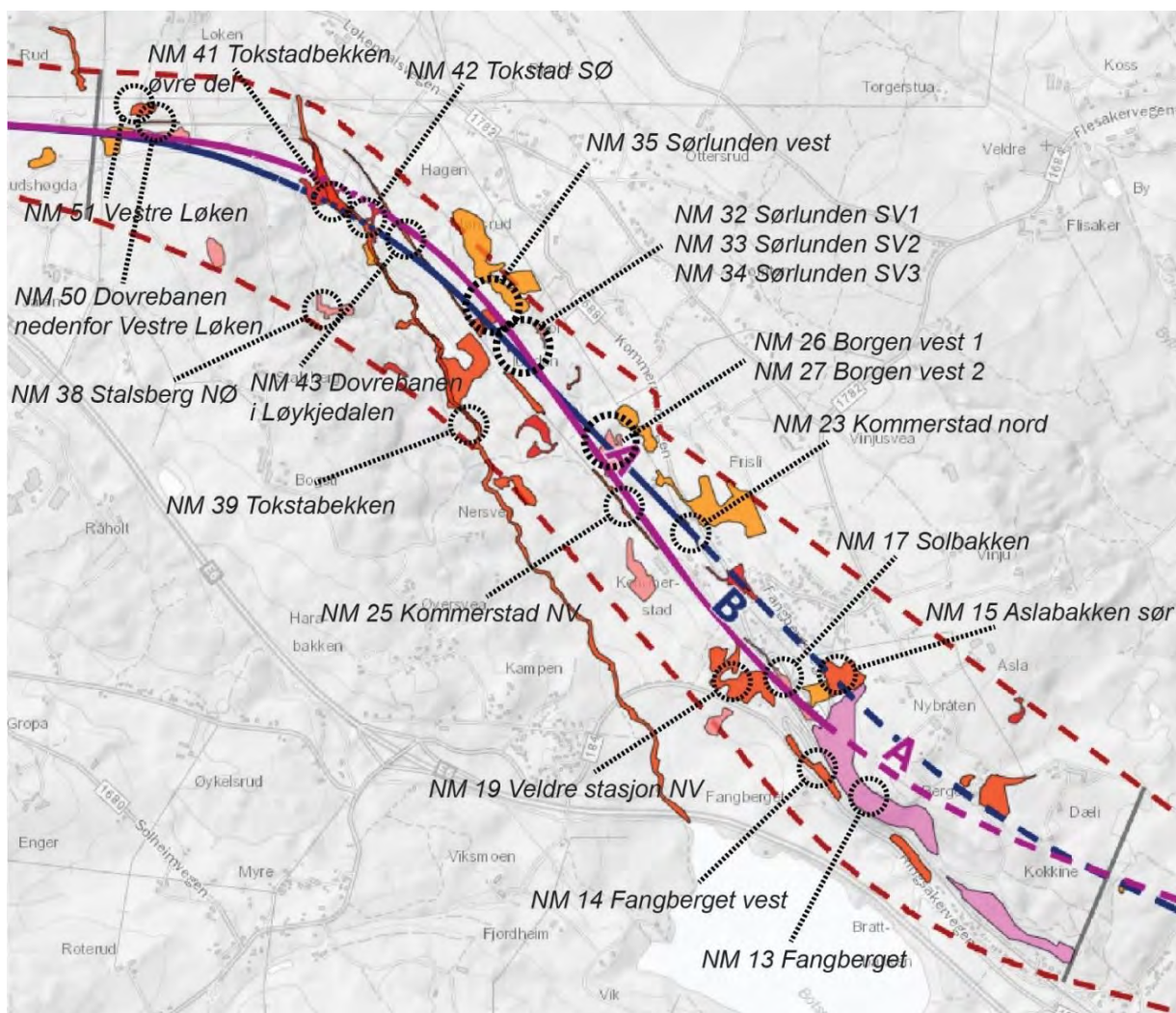
For *NM 39 Tokstadbekken* og *NM 41 Tokstadbekken øvre del* (begge stor verdi) gir A-B og B alvorlig miljøskade, på grunn av betydelige inngrep i bekkeløpet og kantsonene. Bekken må trolig legges om i forbindelse med bygging av brupilarer.

For *NM 42 Tokstad SØ* (stor verdi) gir alle alternativene alvorlig miljøskade. I A-B og B blir området sterkt forringet, mens det blir forringet i A og B-A.

For *NM 43 Dovrebanen i Løykjedalen* (stor verdi) gir A-B og B alvorlig miljøskade fordi mer enn halvparten av delområdet beslaglegges av banen og anleggsbeltet.

For *NM 50 Dovrebanen nedenfor Vestre Løken* (stor verdi) gir alle alternativene betydelig miljøskade på grunn av deponiområdene. I *NM 51 Vestre Løken* (stor verdi) fører deponiområdene til at alle alternativene gir alvorlig miljøskade og at området blir sterkt forringet.





Figur 3-6: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 34 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

Fram til Tandetunnelen er alternativ B noe bedre enn A. Dette skyldes at naturbeitemarka nedenfor Kjos ikke blir like sterkt forringet og en forekomst av enghaukeskjegg unngås i B. I dagsonen ved Tømten fjelltak er B best, mens A og B-A rammer noen viktige verdier. I Ekredalen skiller ikke alternativene seg vesentlig. Dette gjør at B er best for temaet, mens A er lavest rangert. B-A kommer dårlig ut på grunn av at den følger B gjennom Tømten. A-B ligger nærmere B i samlet konsekvensgrad, da forskjellen på A og B før Tandetunnelen ikke er store.

A-B og B-A og A gir stor negativ konsekvens, mens B gir middels negativ konsekvens.



For *NM 54 Nedre Skyberg SØ* (stor verdi) gir alle alternativene alvorlig miljøskade da mer enn 50 % av delområdet ligger innenfor nytt spor og anleggsbeltet.

For *NM 56 Kjos sør* (stor verdi) gir A og A-B alvorlig miljøskade, fordi hele delområdet beslaglegges av banen og anleggsbeltet. B og B-A gir betydelig miljøskade, da mer enn halvparten av området ligger innenfor anleggsbeltet.

For *NM 57 Kjos SV* (stor verdi) gir A og A-B alvorlig miljøskade, fordi hele delområdet blir beslaglagt av ny bane med tilhørende skjæring.

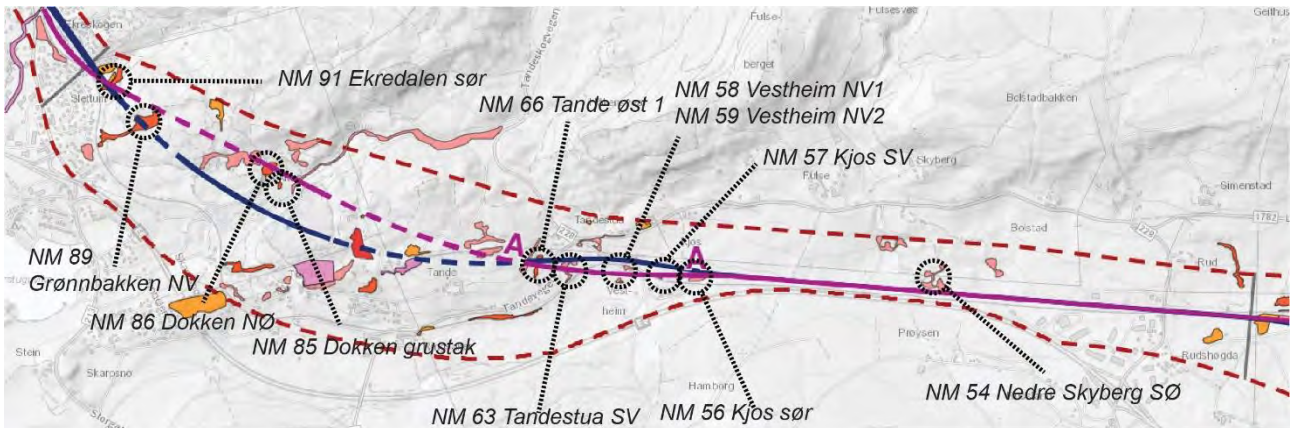
For *NM 58 Vestheim NV1* og *NM 59 Vestheim NV2* (begge stor verdi), gir alle alternativene alvorlig miljøskade, da områdene ligger innenfor deponiområdet og anleggsbelte.

For *NM 63 Tandestua SV* og *NM 66 Tande øst 1* (begge stor verdi), gir alle alternativene alvorlig miljøskade. Nyanser gjør at konsekvensene er størst for A og A-B.

For *NM 85 Dokken grustak* (stor verdi), gir A og B-A alvorlig miljøskade, fordi over halvparten av delområdet ligger innenfor anleggsbeltet. For *NM 86 Dokken NØ* gir A og B-A alvorlig miljøskade fordi hele området beslaglegges av bane og anleggfelt.

For *NM 89 Grønnbakken NV* (stor verdi) gir alle alternativene betydelig miljøskade på grunn av en anleggsveg.

For *NM 91 Ekredalen sør* (stor verdi) gir alle alternativene alvorlig miljøskade. Nyanser gjør at A og B-A fører til størst forringelse.



Figur 3-7: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

### Delstrekning 4 Moelv – Vea

Det er klar forskjell på alternativene med henhold til konsekvenser for naturmangfold, og B rangeres som bedre enn A på grunn av færre og mindre alvorlige konfliktpunkter.

B gir middels negativ konsekvens, mens A gir stor negativ konsekvens.

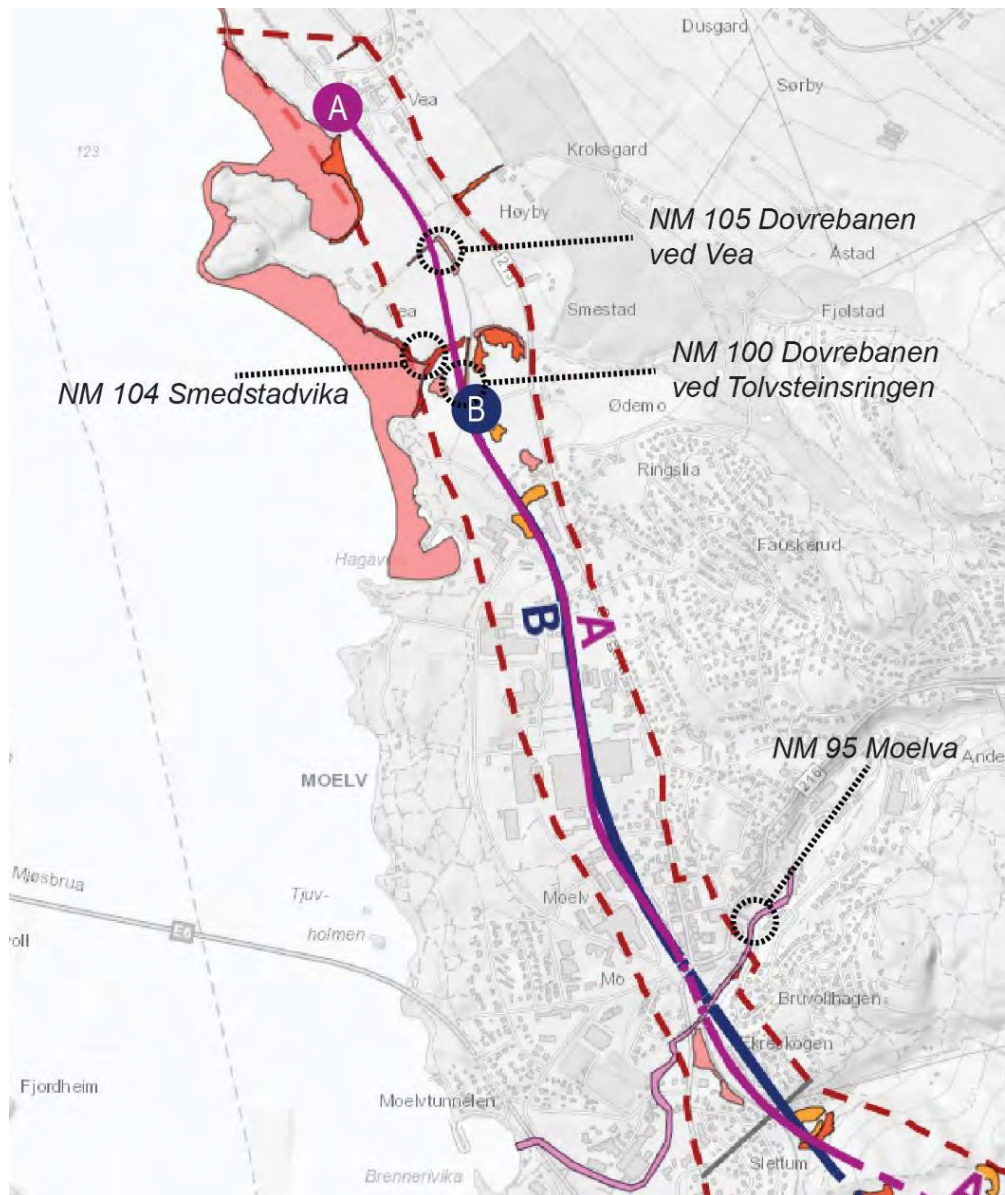


For *NM 95 Moelva* (svært stor verdi) gir A og B betydelig miljøskade, fordi bru medfører inngrep i elvekanten på begge sider.

For *NM 100 Dovrebanen ved Tolvsteinsringen* (stor verdi) gir A alvorlig miljøskade, mens B gir betydelig miljøskade.

For *NM 104 Smedstadvika* (stor verdi) gir A alvorlig miljøskade, fordi A krysser Smedstadbekken vest for dagens spor og skjærer gjennom en viktig del av flommarkskogen langs bekken. Området blir ikke berørt i B, ettersom sporet avsluttes tidligere.

For *NM 105 Dovrebanen ved Veia* (stor verdi) gir A alvorlig miljøskade. Området blir ikke berørt i B, ettersom sporet avsluttes tidligere.



Figur 3-8: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 37 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### 3.3 Landskapsbilde

#### Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Alternativene har samme konsekvens for landskapsbilde.

I delstrekning 1 gir begge alternativer noe negativ konsekvens. A og B er relativt like og rangeres derfor likt.



I *LB 02 Fangberget* (middels verdi) er de største konsekvensene knyttet til tunnelpåhugget, som blir liggende lavt i terrenget i en dyp skjæring. Et deponi (D2) ligger i området og det har betydning for opplevelsen av landskapet dersom deponiet ikke blir skogkledd. I tillegg har omlegging av vegen over tunnelporten konsekvenser for landskapet.



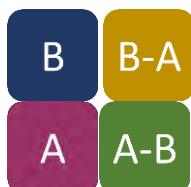
Figur 3-9: Delstrekningskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 38 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

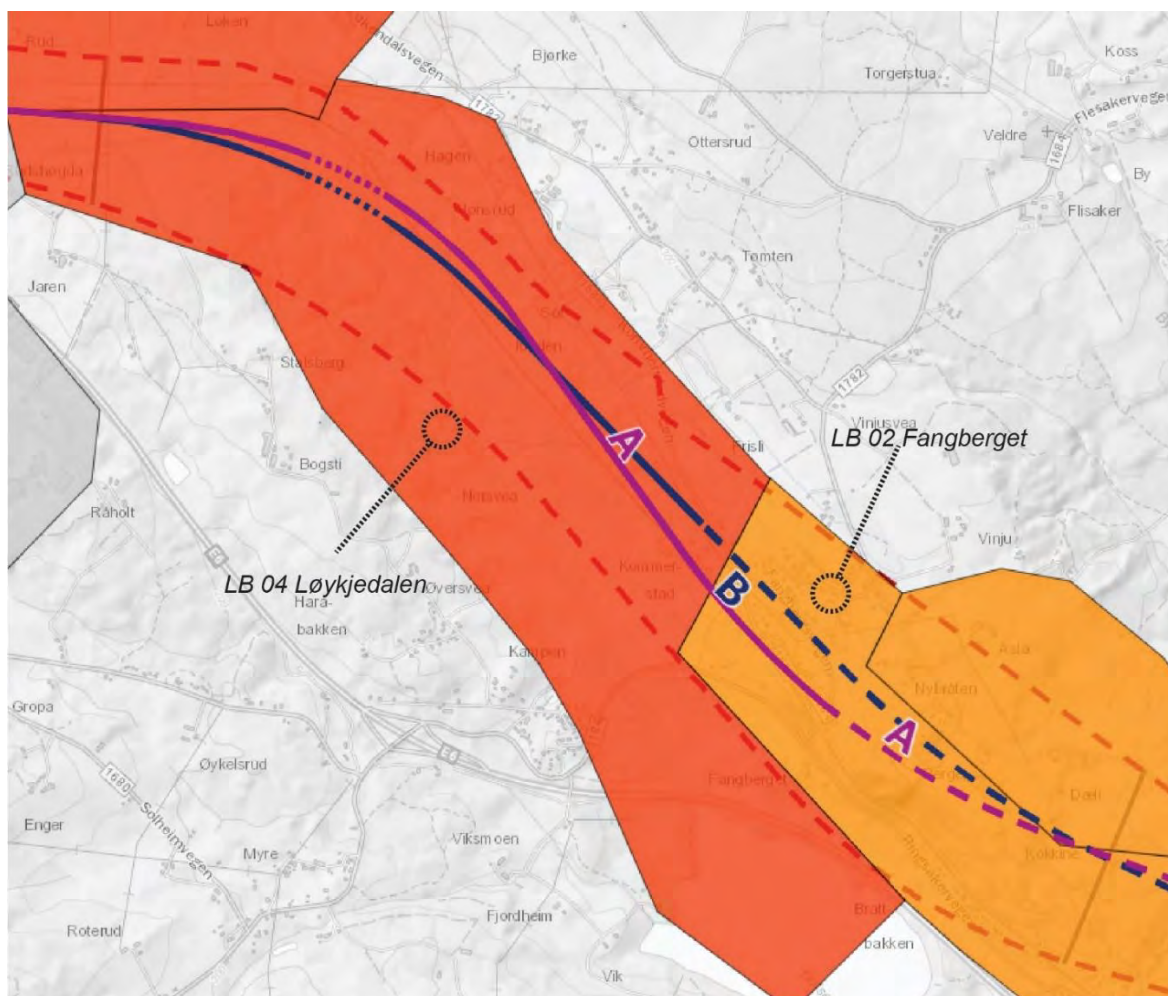
Alternativ A og A-B rangeres lavest grunnet fragmentering og noe skjemmende inngrep i delområde Fangberget ved Fangbergsvegen og Veldre stasjon.

A og A-B gir middels negativ konsekvens, mens B og B-A gir noe negativ konsekvens.



Konsekvensene for alle fire alternativene er størst i **LB 04 Løykjedalen** (stor verdi), med bru og fylling som dominerer over landskapets skala og bryter med landskapsbildets karakter.

A og A-B har større negative konsekvenser enn B og B-A, på grunn av tiltak i området ved Veldre og Fangberget for **LB 02 Fangberget** (middels verdi). A og A-B har kortere tunnel enn B og B-A. Tunnelens lengde, tunnelpåhuggets plassering og omlegging av veger i tilknytning til dette er avgjørende for forskjellen i konsekvensene. Områdene rundt Veldre stasjon og Fangbergvegen påvirkes i A og A-B. På grunn av lengre tunnel påvirkes disse områdene ikke i B og B-A.



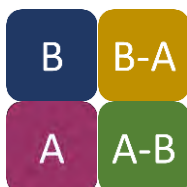
Figur 3-10: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 39 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

Alternativ A og A-B rangeres lavest fordi tiltaket er dårligere forankret i terrengformasjon og medfører skjemmende inngrep ved Ulvegutua/Tandevgen

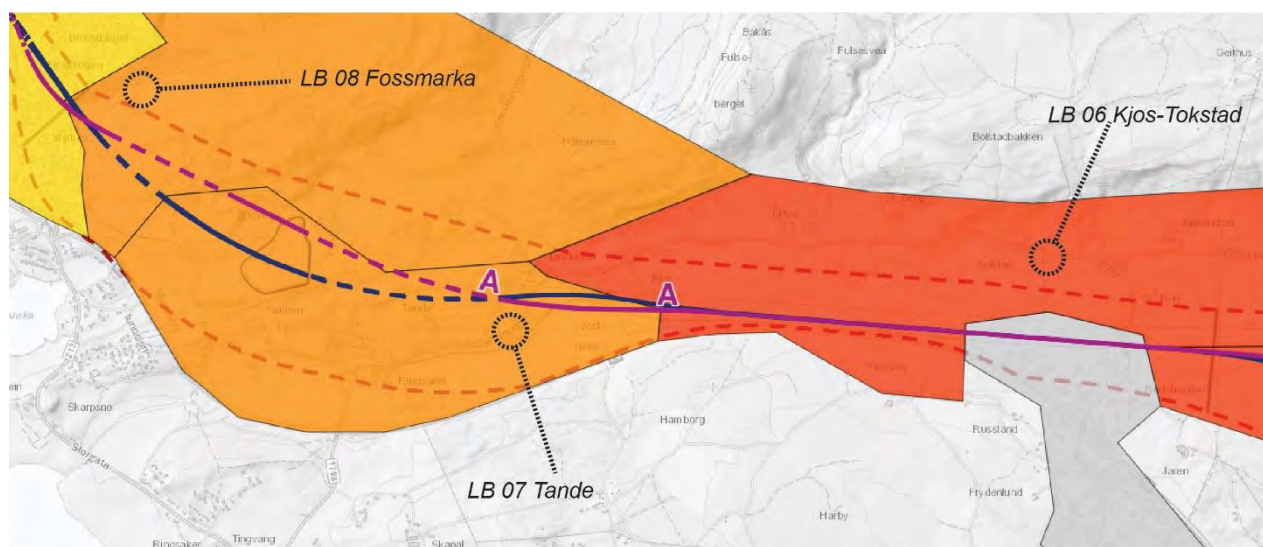
I delstrekning 3 gir alle alternativene noe negativ konsekvens.



Det er flere deponier i **LB 06 Kjos-Tokstad** (stor verdi), som forringes landskapsbildet noe i alle alternativene.

Forskjellene mellom B og B-A, og A og A-B vises i **LB 07 Tande** (middels verdi). For A og A-B er terrengtilpasningen dårligere, noe som medfører fragmentering og skjemmende inngrep. Det er de store lokale endringene, altså nærvirkningene, som vektlegges.

For alle alternativene får Ekredalen i **LB 08 Fossmarka** (middels verdi) en barriere i daldraget i form av en fylling. Denne er vektet likt i alle alternativene.



Figur 3-11: Delstrekningskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 40 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 4 Moelv – Vea

Alternativ B rangeres lavest grunnet større bredde og omfang på tiltaket gjennom Moelv, herunder bruene over Moelva og Storgata.

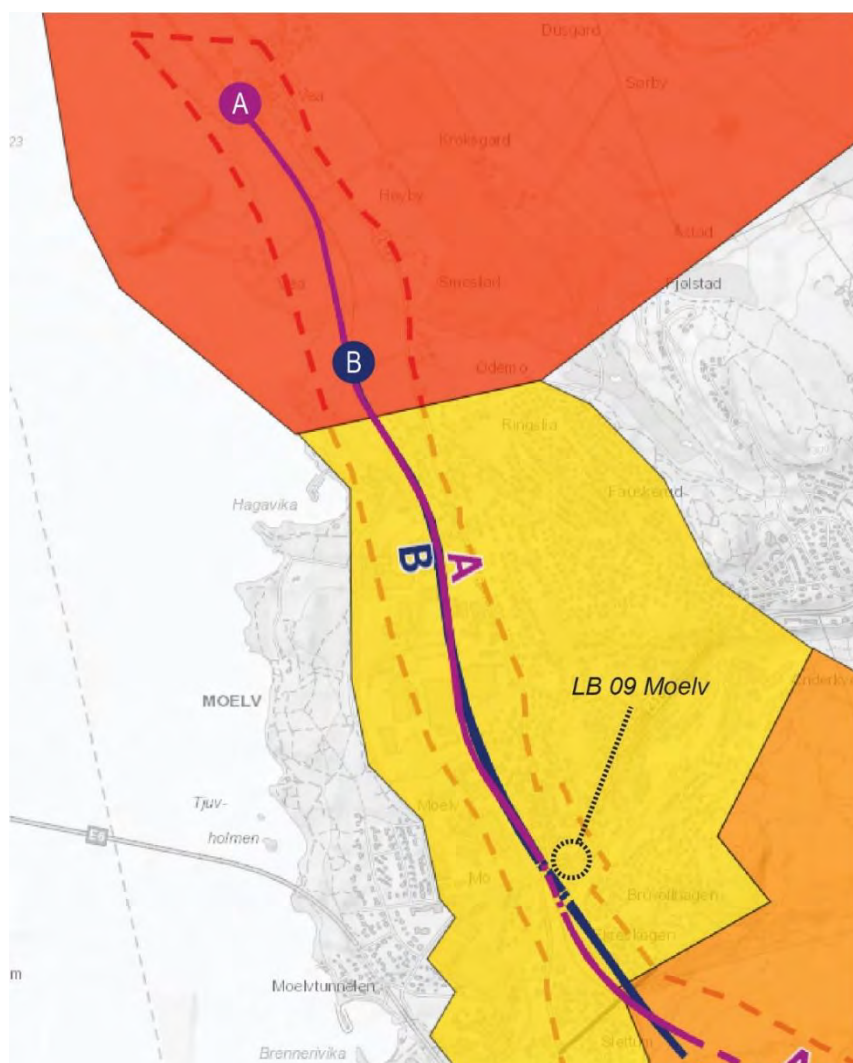
I delstrekning 4 gir begge alternativ noe negativ konsekvens.



A er noe bedre enn B på grunn av mindre størrelse, bredde og omfang på tiltaket gjennom Moelv.

Bylandskapet får de største konsekvensene på delstrekningen. Bruene over Moelva og Storgata dominerer noe over bylandskapets skala. Disse dominerer noe mindre i A.

Nord for Moelv påvirkes ikke landskapsbildet. Alternativet medfører inngrep med noe nærvirkning, men tiltakene er underordnet skalaen i landskapet.



Figur 3-12: Delstrekningsskart med delområder.



<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 41 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

### 3.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv

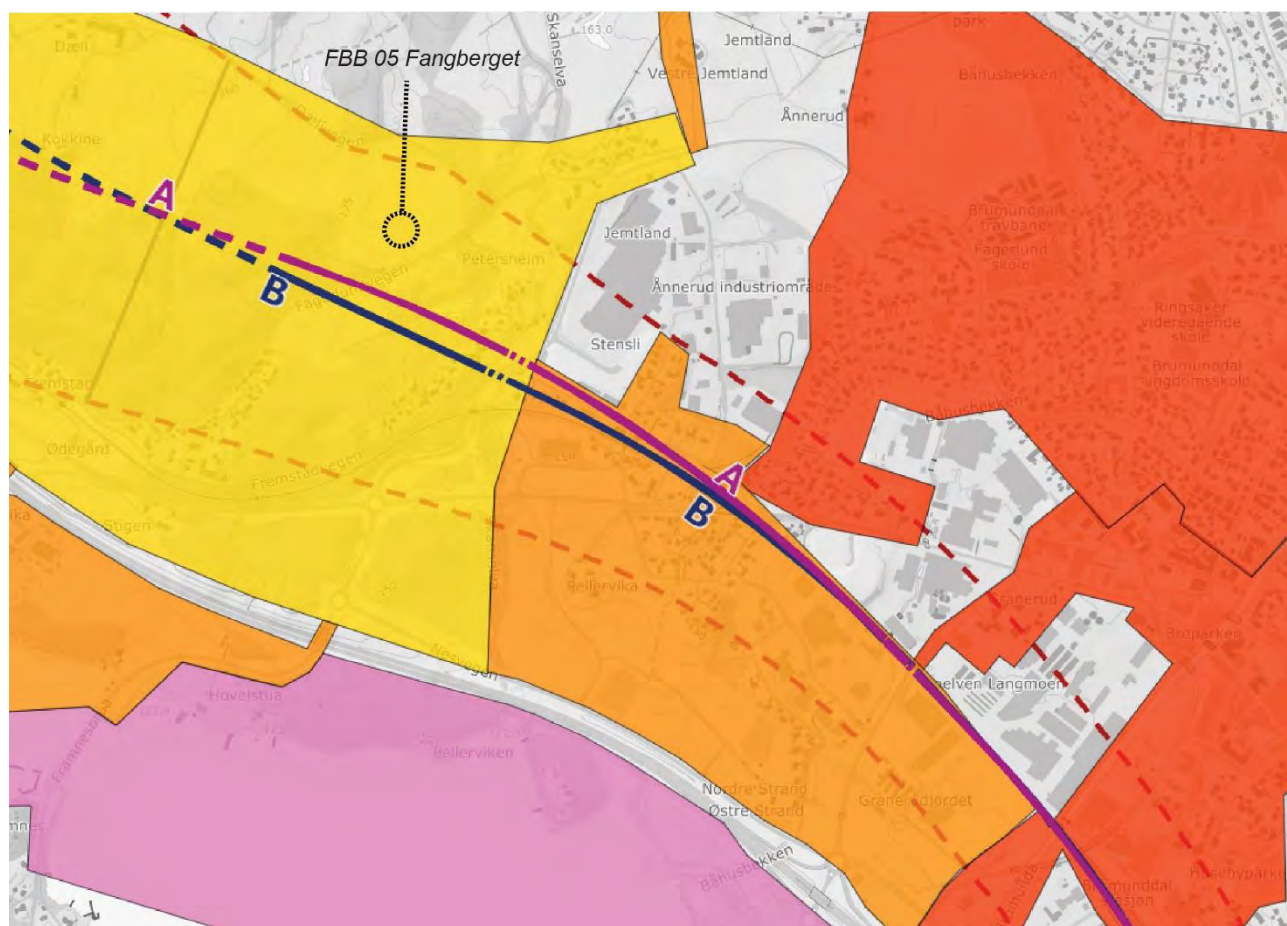
#### Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Alternativene på delstrekningen er tilnærmet like og gir ingen forskjell i rangering.

I delstrekning 1 gir både A og B ubetydelig konsekvens.



I delområde *FBB 05 Fangberget* (noe verdi) medfører tunnelpåhugget at Fagerlundvegen legges om. Denne omleggingen tar en del av skogen med stier som har koblinger til Fagerlundvegen. Dette gir noe forringelse av tilgjengeligheten i delområdet og det medfører mer støy i denne delen av delområdet *FBB 05*. I sørvest av *FBB 05* blir det derimot mindre støy ved at togtrafikken fjernes.



Figur 3-13: Delstrekningskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

## Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

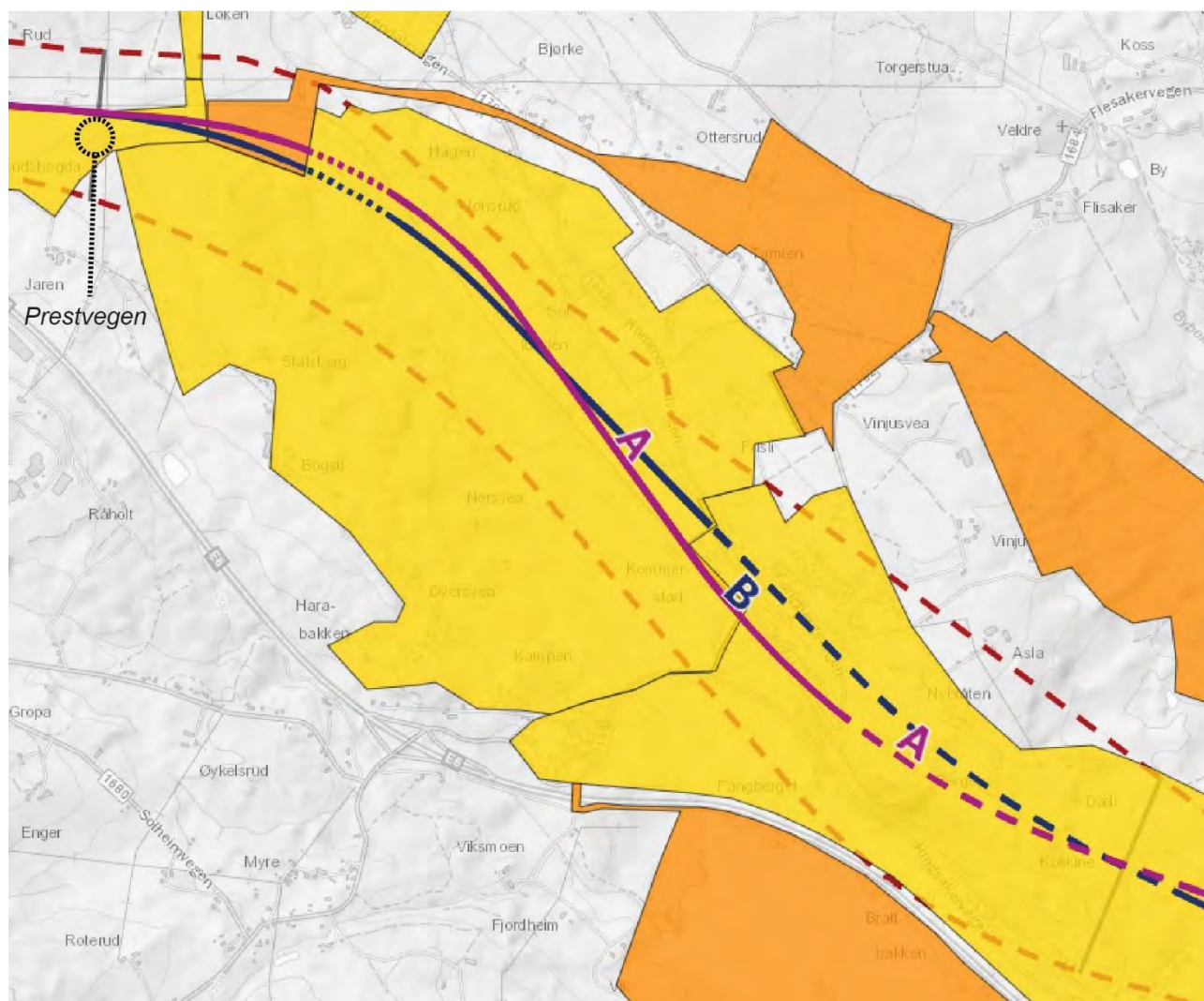
Alternativene på delstrekningen er tilnærmet like og gir ingen forskjell i rangering.

Alle alternativene gir ubetydelig konsekvens.



Ulike tunnallengde skiller alternativene, men dette utgjør liten forskjell med tanke på ferdselsforbindelser, krysningspunkter eller fellesverdier for utarealer.

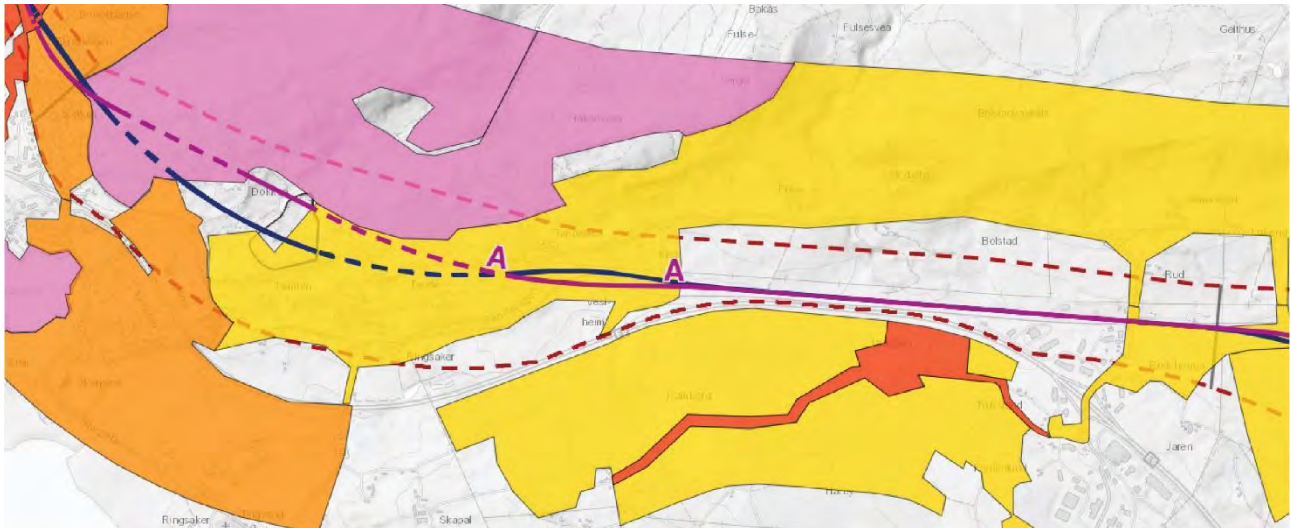
I A og A-B flyttes og tilpasses Prestvegen nytt spor, og tilgjengeligheten opprettholdes med ny kulvertkryssing som erstatter dagens bru. I B og B-A får Prestvegen en ekstra sving østover, før den krysser nytt spor med kulvert. Dette fører til noe omveg, men gir samlet sett ikke et stort utslag på vurderingen, fordi tilgjengelighet og bruksmulighet opprettholdes.



Figur 3-14: Delstrekningskart med delområder

### Delstrekning 3 Rudshøgda – Moelv

Alternativene har tilnærmet like konsekvenser for fagtemaet, og de rangeres likt.  
Alle alternativene gir ubetydelig konsekvens.



Figur 3-15: Delstrekningskart med delområder

### Delstrekning 4 Moelv – Vea

Alternativ A vurderes å være bedre enn alternativ B.

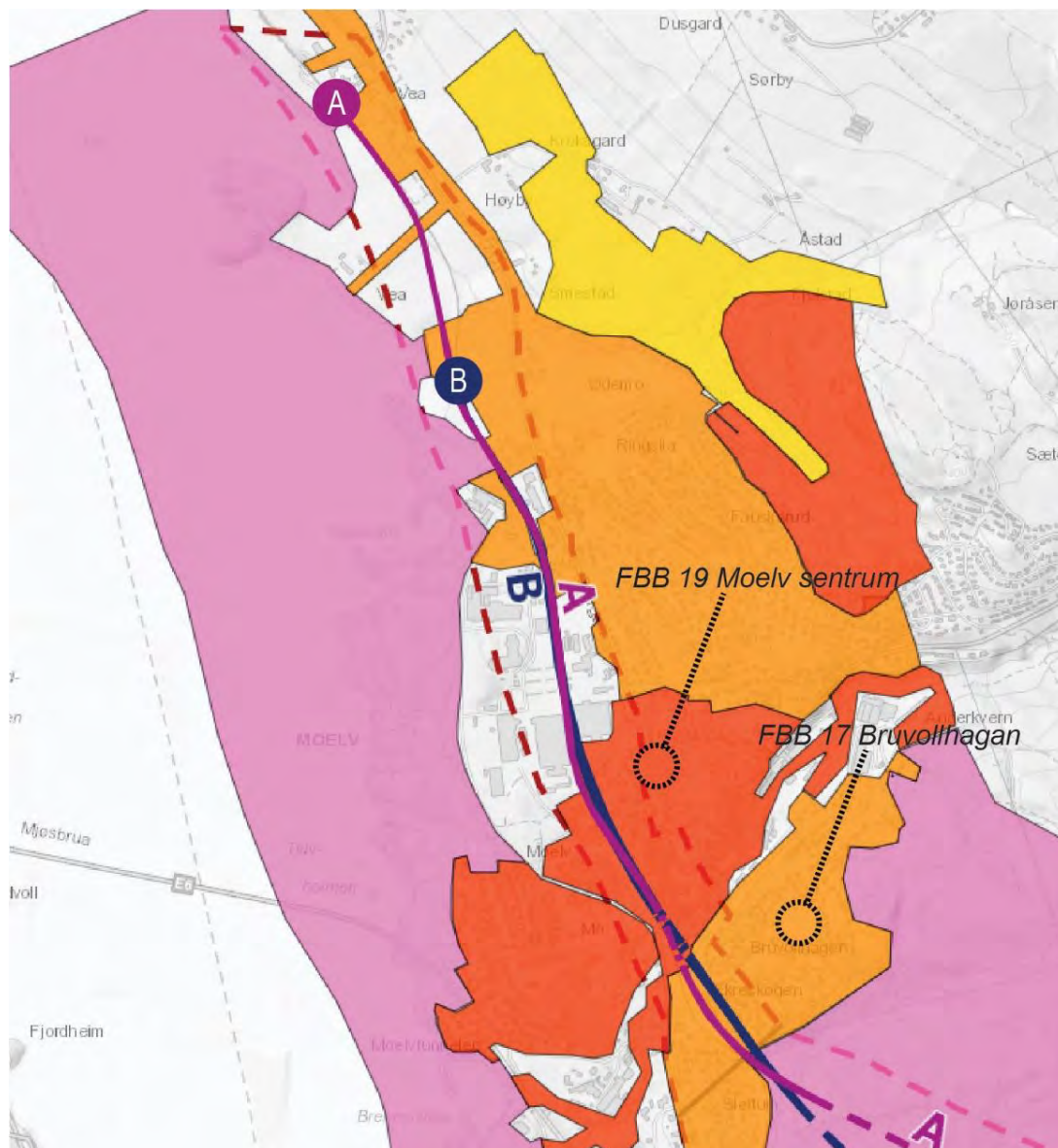
B gir middels negativ konsekvens og A gir noe negativ konsekvens.



For A i *FBB 17 Bruvollhagan* (middels verdi) avskjæres turvegen «Ekreskogen», som går i forlengelse av gata fra boligområdet og i retning Ekredalen. Denne turvegen er en viktig gangforbindelse til sentrum og Mo, og er spesielt viktig forbindelse for barn og ungdom som bruker den til skoleveg og for å komme seg til og fra idrettsanleggene på Mo. Det er tilsvarende påvirkning for B. Alternativet har plassering lenger nord enn A og avskjærer hele turvegen og koblingen med boligområdet.

Den største forskjellen, og det utslagsgivende for vektingen mellom alternativene, er for *FBB 19 Moelv sentrum* (stor verdi). A gir ubetydelig påvirkning. B medfører arealbeslag av Garveriparken og Kremmerhuset barnehage, noe som forringer bruksmuligheter og opplevelseskvaliteter for områdene. En gangveg/tursti gjennom skogsholtet mellom stasjonen og Skogvegen fjernes på grunn av arealbeslag og snarvegen for gående blir borte.

Nord for Moelv er tilgjengelighet og forbindelser like for alternativene.



Figur 3-16: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

### 3.5 Kulturarv

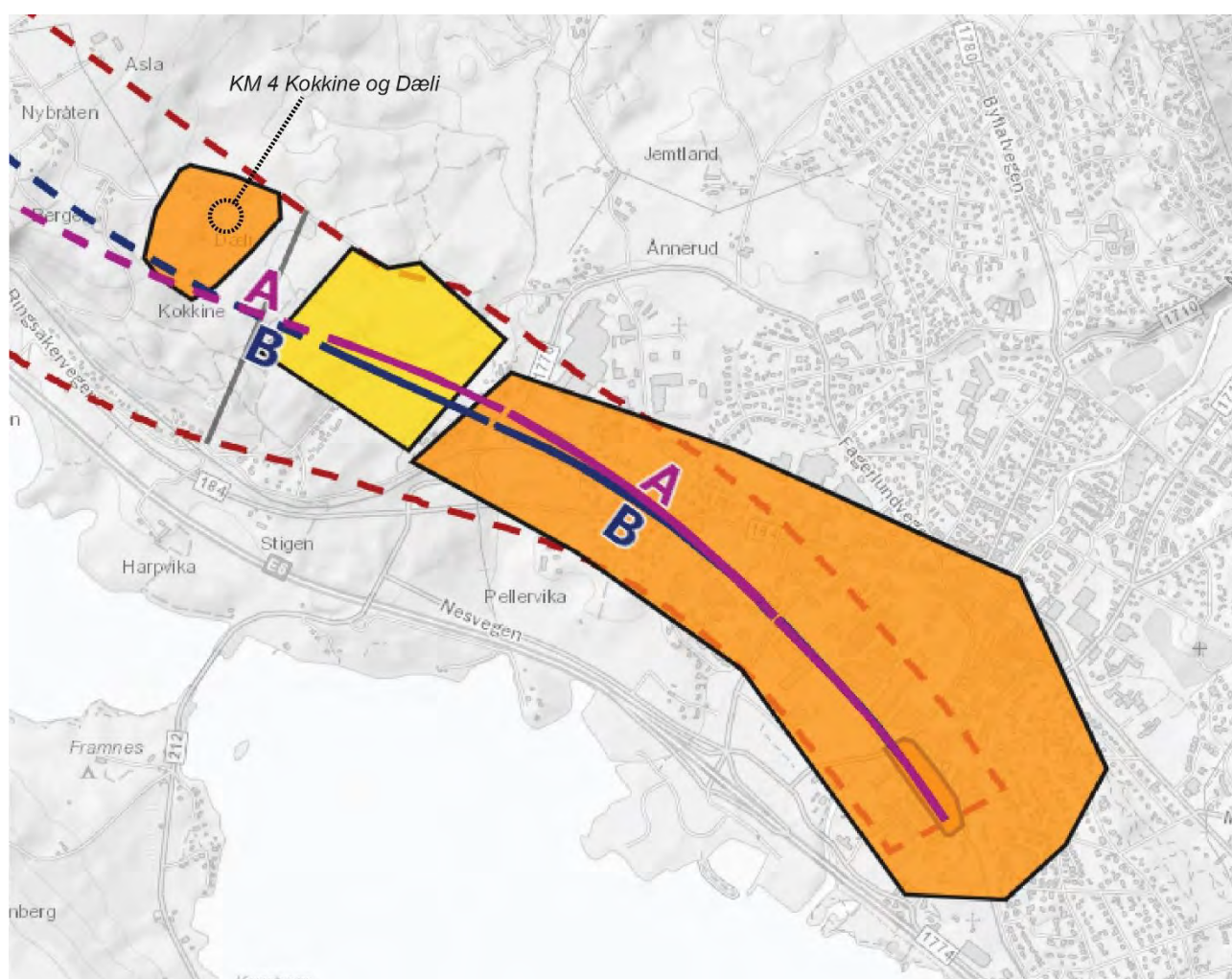
#### Delstrekning 1 Brumunddal – Fangberget

Alternativ A og B gir ubetydelig konsekvens.

Begge alternativene gir små konsekvenser for fagtema kulturarv, og rangeres likt.



For KM 4 Kokkine og Dæli (middels verdi) gir A og B noe miljøskade, fordi et deponi svekker sammenhengen og reduserer lesbarheten til den kulturhistoriske helheten.



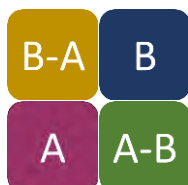
Figur 3-17: Delstrekningkart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 46 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 2 Fangberget – Rudshøgda

Alle alternativene har middels negativ konsekvens og har små forskjeller. Det er likevel mulig å skille dem fra hverandre. Forskjellen ligger hovedsakelig i det som skjer i starten av delstrekning 2 ved *KM 6 Fangbergsgutua* og *KM 7 Veldre stasjon*.

B-A og B er rangert foran A og A-B.



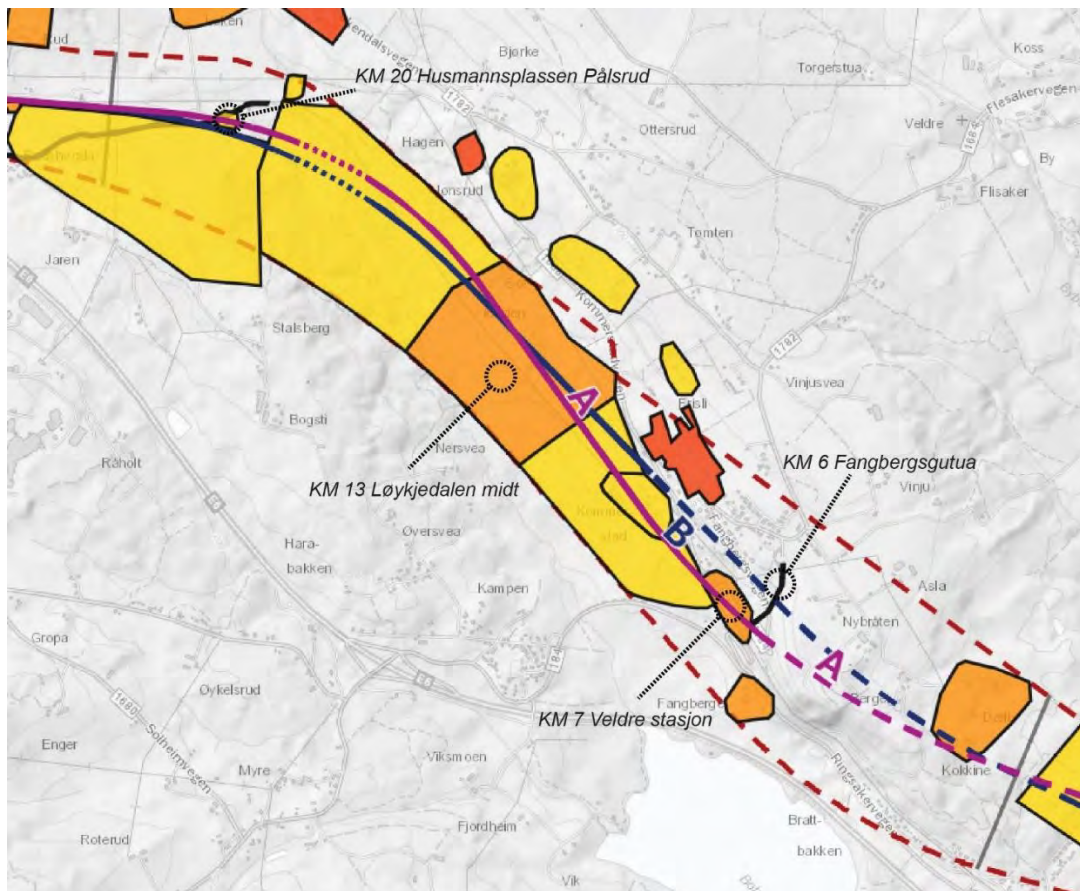
*KM 6 Fangbergsgutua* (middels verdi) blir med A og A-B sterkt forringet. Store deler av Fangbergsgutua forsvinner, fordi spor og vegomlegging kutter kulturminnet tre steder og anleggsområdet tar mye av resten.

*KM 7 Veldre stasjon* (middels verdi) blir i A og A-B sterkt forringet og får betydelig miljøskade, fordi tiltaket bryter opp og ødelegger helheten i kulturmiljøet.

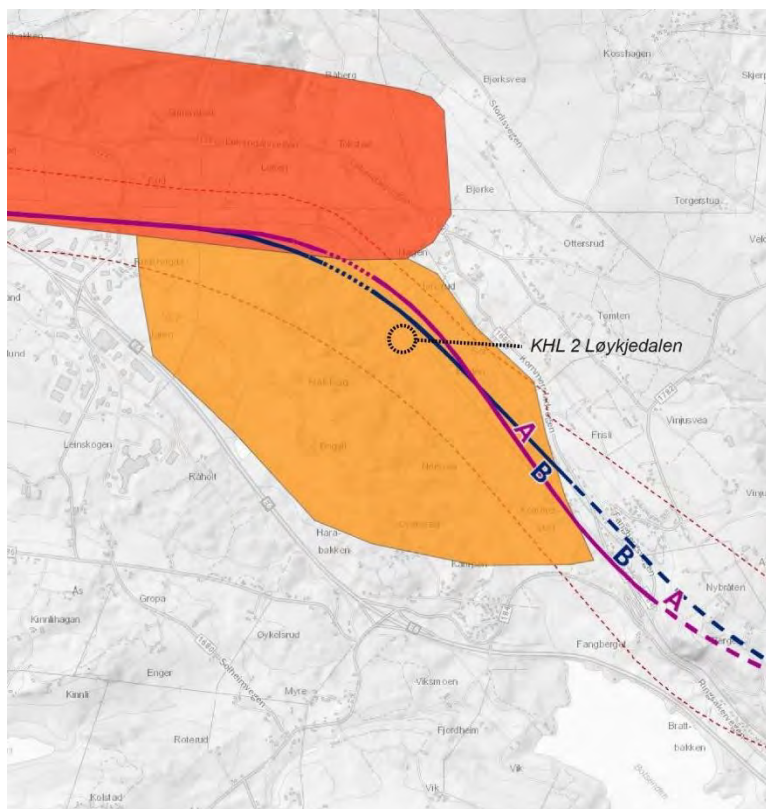
For *KM 13 Løykjedalen midt* (middels verdi) blir alle alternativene sterkt forringet og får betydelig miljøskade. Utmarka brytes opp og tiltaket går tvers igjennom et felt med fredete rydningsrøyser og flere kullgroper. Tiltaket berører store deler av kulturmiljøet, reduseres dets funksjon og gir tap av viktige enkeltelementer.

For *KM 20 Husmannsplassen Pålsrud* (noe verdi) ødelegger A og B-A hele kulturmiljøet. For A-B og B, svekkes den historiske sammenhengen. Alle alternativene har noe miljøskade, men forringelsen er sterkere i A og B-A.

Det kulturhistoriske landskapet *KHL 2 Løykjedalen* (middels verdi) får i alle alternativene alvorlig miljøskade, ettersom både spor og deponi bryter opp helheten og sammenhengen mellom de ulike delene av området. Mange historiske spor i landskapet forsvinner.



Figur 3-18: Delstrekningsskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.



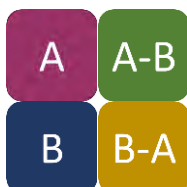
Figur 3-19: Delstrekningsskart som viser kulturhistoriske landskap.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 48 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

### Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

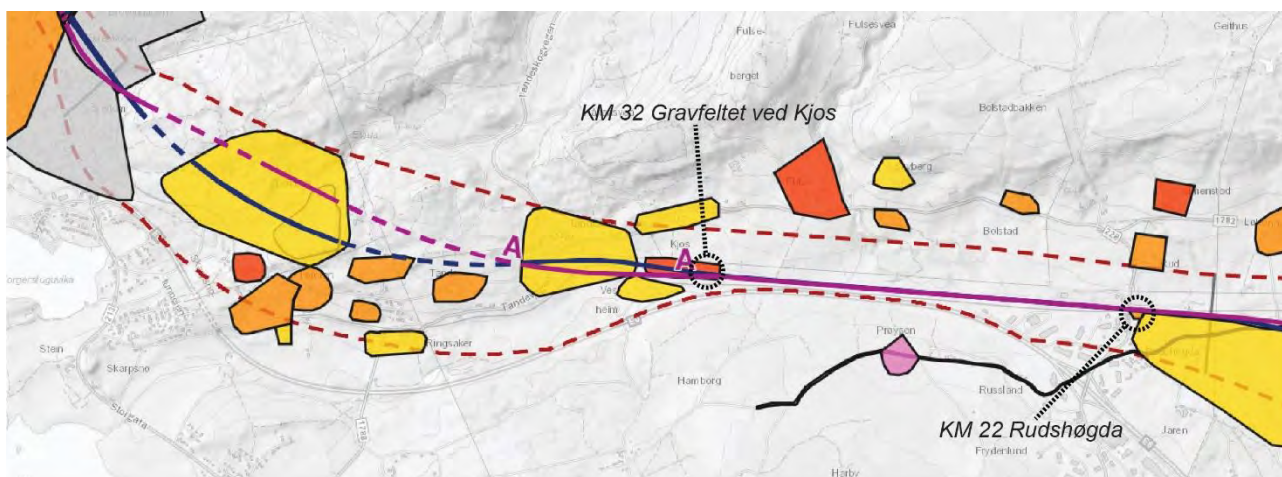
Den store konflikten ligger ved *KM 32 Gravfeltet ved Kjos*. Her blir litt mer bevart i A og A-B enn i B og B-A.

A og A-B rangeres foran B og B-A. Alle alternativene gir middels negativ konsekvens.



For *KM 22 Rudshøgda stasjon* (middels verdi) ødelegger alle alternativene hele kulturmiljøet. Et svært viktig enkeltelement går tapt, noe som gir betydelig miljøskade.

*KM 32 Gravfeltet ved Kjos* (stor verdi) får alvorlig miljøskade i alle alternativene. Nyanser gjør at A og A-B kommer noe bedre ut enn B og B-A.

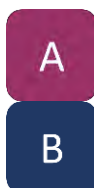


Figur 3-20: Delstrekningskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

### Delstrekning 4 Moelv - Veia

Både A og B gir alvorlig miljøskade ved *KM 47 Brovold mølle*. B gir alvorlig miljøskade på *KM 48 Moelv stasjon*. Ellers er det små konflikter og forskjeller mellom alternativene.

B gir stor negativ konsekvens, mens A gir middels negativ konsekvens. A rangeres foran B.

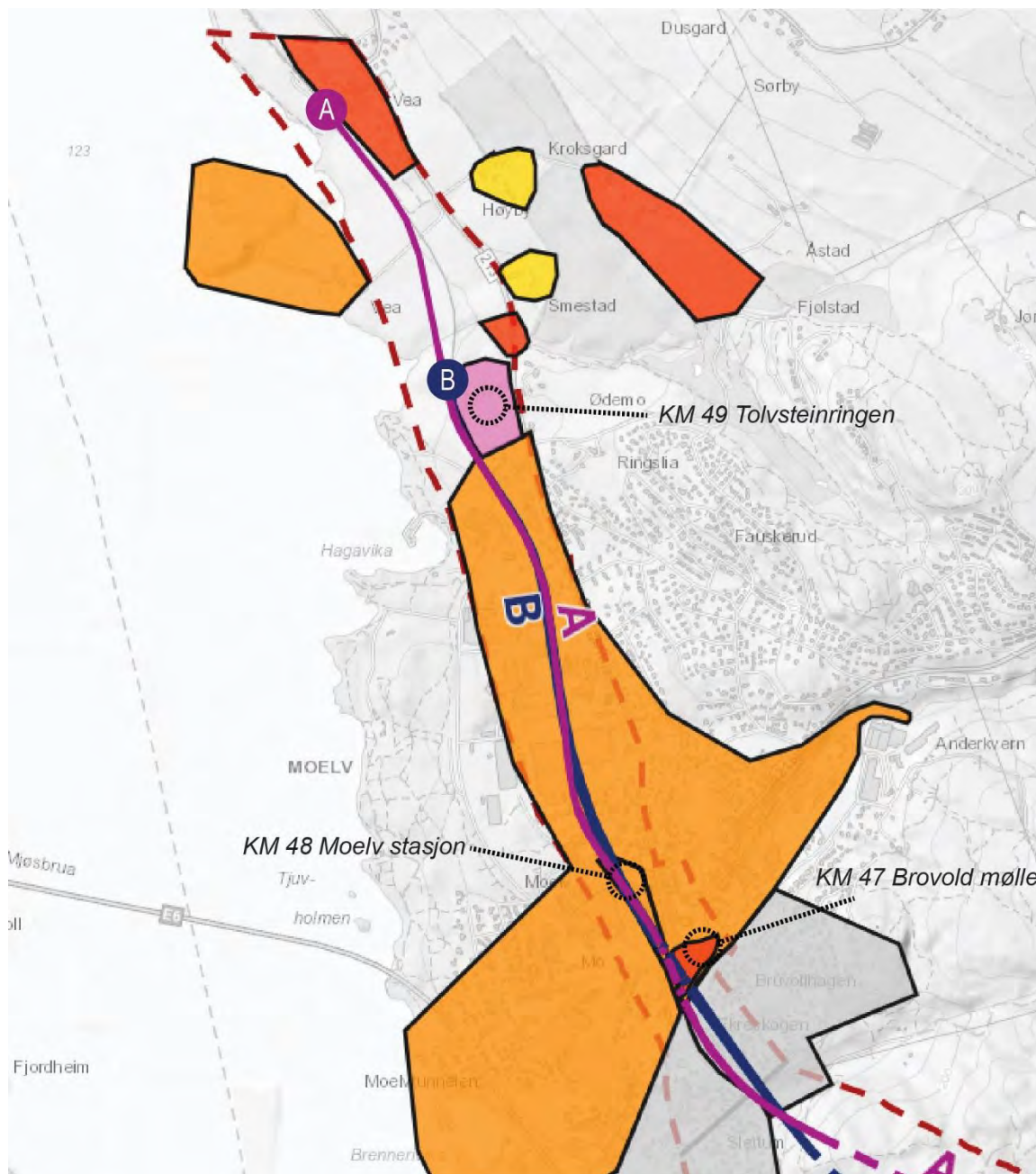




For *KM 47 Brovold mølle* (stor verdi) gir A og B alvorlig miljøskade, fordi avstanden til jernbanebru er så liten at hovedbygningen i kulturmiljøet må fjernes. Nyanser gjør at B kommer litt dårligere ut enn A.

For *KM 48 Moelv stasjon* (middels verdi) gir B alvorlig miljøskade, fordi de to stasjonsbygningene med historisk verdi, samt jernbanebrua fra 1958 fjernes eller rives. I A bevares bygningene.

For *KM 49 Tolvsteinringen* (svært stor verdi) gir A og B noe miljøskade. Tiltaket forstyrrer den historiske helheten, men unngår fysisk kjente kulturmiljøverdier.



Figur 3-21: Delstrekingskart. Delområdene med størst negative konsekvenser vises med sorte sirkler.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 50 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

## 4 SAMMENSTILLING AV ALTERNATIVENE

### 4.1 Sammenstilling

#### Delstrekning 1 Brumunddal - Fangberget

I delstrekning 1 er A og B veldig like. Det er små konsekvenser av alternativene for de ulike fagene. For landskapsbilde og friluftsliv/by- og bygdeliv er det avgjørende hvordan deponiene utformes og revegeteres, spesielt om fremtidig bruk er dyrka mark eller skog. For kulturarv gir begge alternativene små konsekvenser. For naturmangfold er alternativene temmelig like, men B kommer best ut ettersom det er færre delområder som er berørte. For naturressurser er arealbeslaget tilnærmet likt, men B vurderes foran A.

B rangeres noe bedre enn A. Dersom deponiet rett sørøst for Fangberg tunnelens tunnelpåhugg tas ut, kommer B enda bedre ut.

*For delstrekning 1 rangeres alternativ B som best, men det er små forskjeller*

#### Delstrekning 2 Fangberget - Rudshøgda

I delstrekning 2 er tunnel gjennom Fangberget det som medfører de største konsekvensene. Lang tunnel er best for alle de ikke-prissatte fagene. Kort tunnel (A og A-B) er dårligst for landskapsbilde og naturmangfold. Det er spesielt tunnelpåhugget, fylling og omlegging av veg som er avgjørende.

For kulturarv er B og B-A best, ettersom tiltakene skader mindre ved Fangbergsgutua, Veldre stasjon og Kommerstad. For naturressurser berøres dobbelt så mye areal i A som i B. For friluftsliv-, by- og bygdeliv er alternativene tilnærmet like.

Naturmangfold er utslagsgivende for rangeringen av delstrekning 2. I A går store verdier ved Fangberget tapt. B og B-A kommer bedre ut, fordi lang tunnel skåner viktige verdier nordvest for Fangberget. I tillegg gir deponiområdet ved Solbakken betydelig mer miljøskade i A og A-B.

*For delstrekning 2 rangeres alternativ B-A som best*

#### Delstrekning 3 Rudshøgda - Moelv

For naturressurser er konsekvensgraden lik for alle alternativene, men enkeltområder gjør at A-B kommer best ut. A-B kommer dårligere ut for landskapsbilde, fordi terrengtilpasningene er noe dårligere enn i B og B-A. For friluftsliv-, by- og bygdeliv er alternativene tilnærmet like.

For kulturarv er A-B best. Gravfeltet ved Kjos, som er et viktig kulturminne, kommer bedre ut i A og A-B, enn B og B-A.

Naturmangfold har rangert A-B nest øverst. A-B gir noe større negative konsekvenser enn B, som er rangert øverst for naturmangfold.

Kulturarv er vurdert til å være mest utslagsgivende, *Gravfeltet ved Kjos* har høy kulturhistorisk verdi.

*For delstrekning 3 rangeres alternativ A-B som best*

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 51 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

#### **Delstrekning 4 Moelv – Vea**

Delstrekning 4 er en «by mot land»-situasjon. For landskapsbilde, kulturarv og friluftsliv/by- og bygdeliv er A best. Dette henger sammen med påvirkningene inne i sentrum og mot tettstedet. For naturmangfold og naturressurser er B best.

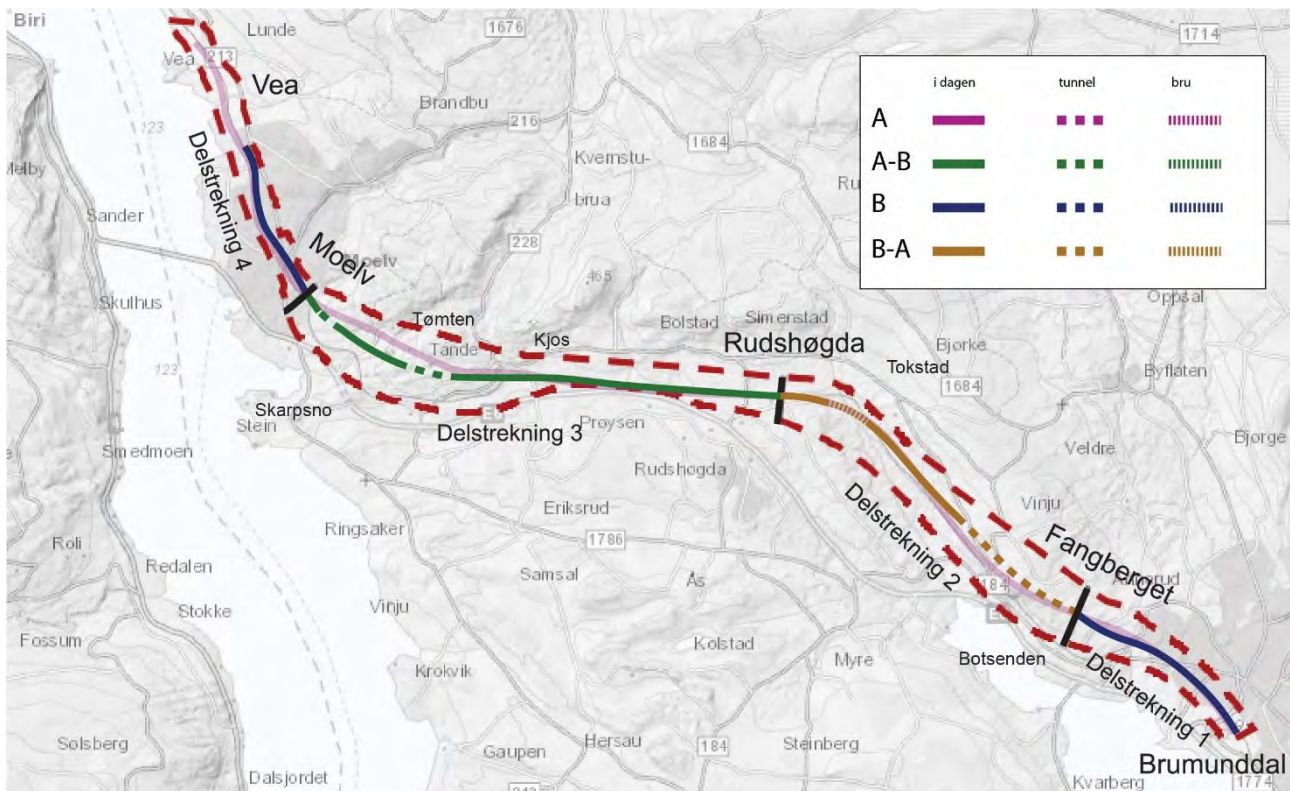
Delstrekning 4 er i en spesiell situasjon, ettersom A og B har ulike slutt punkt og således ulik lengde. Grunnen til forskjell i lengde er fordi lengden avhenger av om det velges en løsning med to eller tre spor på Moelv stasjon. Dette påvirker et eventuelt behov for forbikjøringsspor nord for stasjonen. I B planlegges tre spor på Moelv stasjon, noe som gjør det unødvendig med forbikjøringsspor nord for Moelv.

En større bredde på traseen igjennom Moelv krever mindre inngrep nord for Moelv, fordi forbikjøringssporet ligger på stasjonen i stedet for nord for Moelv. Samtidig vil et større/lengre inngrep nord for Moelv gi mindre inngrep i Moelv. Dette kan gi en opplevelse av at alternativene ikke er sammenlignbare, noe som forsterkes av at det i dette prosjektet er kun to alternativer som konsekvensutredes på delstrekningen. I andre store samferdselsprosjekter konsekvensutredes ofte et større antall linjevalg, med langt større forskjeller enn to ulike slutt punkt. Det er derfor vurdert at alternativene er sammenlignbare.

Alternativ A gir inngrep og negative konsekvenser for delområder som er verdivurdert til å ha svært stor og stor verdi. For naturressurser gjelder dette *NR 54 Vea 1*. For naturmangfold gjelder dette *NM 100 Dovrebanen ved Tolvsteinsringen*, *NM 104 Smedstadvika* og *NM 105 Dovrebanen ved Ve*. B gir ingen konsekvenser for disse delområdene.

I en helhetsvurdering kommer B totalt sett best ut, fordi alternativet har færrest konsekvenser for flest fag.

***For delstrekning 4 rangeres alternativ B som best***



Figur 4-1: Oversiktillustrasjon over de høyst rangerte delstrekningene. I tillegg er alternativ A vist med dus rosa, for å markere hvor i delstrekningene alternativene skiller seg fra hverandre.

## 4.2 Usikkerheter

I 0-alternativet er det knyttet usikkerhet til hva som vil skje med område N4 (næringsområde på Rudshøgda). Det er stor sannsynlighet for at næringsområdet blir utbygd, men det vitnes ikke hvordan dette påvirker verdier innenfor området før en detaljert reguleringsplan foreligger og en har klarhet i hvilke konsekvenser det faktisk gir. Konsekvensene kan særlig påvirke Prestevegen og automatisk fredete kulturminner innenfor N4. I denne konsekvensutredningen gjøres noen antakelser for hvordan området kan bli utbygd. Dette gir en usikkerhet fordi disse konsekvensene ikke er utredet i en reguleringsplan. Antakelser kan være mangelfulle og de faktiske konsekvensene kan vise seg å bli annerledes.

En annen usikkerhet er at alternativene har ulike sluttspunkt i delstrekning 4. I et lengre tidsperspektiv kan det bli utredninger knyttet til utbygging av dobbeltspor også nord for Moelv, på strekningen mot Lillehammer. I forbindelse med en videre dobbeltspors-utbygging nordover kan det bli nødvendig med en rettere linje enn dagens jernbanespor. Dette vil nødvendigvis føre til blant annet større arealbeslag på dyrka mark.

Ettersom dette er en konsekvensutredning knyttet til kommunedelplanfasen er det en viss usikkerhet knyttet til jernbanesporenes endelige og nøyaktige plassering, samt utforming og utstrekning av konstruksjoner som tunneler og bruer. Lengde på for eksempel tunnel har til en viss grad betydning for rangeringen av alternativene, og dette er det derfor knyttet en viss usikkerhet til. Også antall krysningspunkter med banen og hvordan det vil påvirke tilgjengelighet/barriere er det knyttet noe usikkerhet til.

<b>BANE NOR</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Dovrebanen,</b> <b>Brumunddal-Moelv</b>	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte</b> <b>konsekvenser</b>	Side: 53 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
---	--	--

Mange av konsekvensene er knyttet til plassering av deponier, og usikkerheten knyttet til disse er endelig plassering og arealbruk – altså hva områdene vil bli brukt til etter at de er fylt opp. Eksempelvis vil landskapsbildet endres ut ifra om deponiområder benyttes eller tilbakeføres til landbruk eller skog.

Omdisponering av jordbruksarealer er det også knyttet en usikkerhet til. Nøyaktige tall kan ikke fremstilles før jernbaneanlegget er detaljert utformet i en senere fase.

For kulturarv er det usikkerhet knyttet til potensialet for å finne automatiske fredete kulturminner, eller mangler på registreringer. For eksempel har det i arbeidet med konsekvensutredningen vist seg at det er mange eldre bygninger som ikke er SEFRAK-registrert.

For naturmangfold anses usikkerhetene å være små. Det er noe usikkerhet knyttet til manglende registreringer av enkelte artsgrupper, særlig sopp på grunn av en dårlig sesong i 2021.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 54 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

## 5 SKADEREDUSERENDE TILTAK

Det er drøftet forslag til skadereduserende tiltak for alle temaene som er konsekvensutredet.

Teamene og fagene er ulike, og derfor er detaljnivået på skadereduserende tiltak ulik fra fag til fag. Eksempelvis foreslås det for landskapsbilde mer overordnede tiltak, mens det i kulturarv kan være delområder hvor man kommer med konkrete og mer detaljerte skadereduserende tiltak som å flytte linjen for å unngå konflikt med et kulturminne.

Det vises til de ulike fagrapportene for en oversikt over de anbefalte skadereduserende tiltakene.

<b>BANE NOR</b> InterCity-prosjektet Dovrebanen, Brumunddal-Moelv	<b>Rapport sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser</b>	Side: 55 av 55 Dok.nr: ICD-10-A-23034 Rev.: 02A Dato 07.06.2022
--	--	--

## 6 REFERANSER

Bane NOR (2020). *Kommunedelplan med konsekvensutredning. Forslag til planprogram. Dobbeltspor Brumunddal – Moelv, Ringsaker kommune.* Revidert planprogram.

Rambøll/Sweco (2022). *Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport naturressurser (ICD-10-A-23008).*

Rambøll/Sweco (2022). *Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport naturmangfold (ICD-10-A-23007).*

Rambøll/Sweco (2022). *Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv (ICD-10-A-23009).*

Rambøll/Sweco (2022). *Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg – Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport landskapsbilde (ICD-10-A-23035).*

Rambøll/Sweco (2022). *Dovrebanen, (Hamar) – Fåberg, Brumunddal – Moelv, Konsekvensutredning – fagrapport kulturarv (ICD-10-A-23006).*