



Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR
Att.Line Stabell Selvaag

Saksbehandler, innvalgstelefon
Erica Neby, 62 55 11 65

Åkersvika naturreservat - dispensasjon for bygging av dobbeltsporet jernbane

Med hjemmel i naturmangfoldloven § 48 første ledd, tredje alternativ, gir Statsforvalteren i Innlandet Bane NOR SF tillatelse til å bygge dobbeltspor gjennom Åkersvika naturreservat. Se vår vurdering og tilknyttede vilkår nedenfor.

Sakens bakgrunn

Bane NOR SF har fått i oppgave å planlegge og bygge ut dobbeltsporet jernbane på Intercity-strekningen Oslo-Hamar. Utbyggingen er forankret i Meld.St.20 (2020- 2021) og Nasjonal Transportplan 2022-2033. Med et nytt dobbeltspor for Dovrebanen helt frem til Hamar, vil reisetiden mellom Oslo og Hamar være ca. én time. I tillegg vil dagens timesavganger erstattes med opptil fire avganger per time og antall avganger av godstog vil øke. Dette vil ha stor betydning for kollektivtrafikken på Østlandet, styrke kollektivknutepunktene samt potensiale for mindre klimautslipp ved å overføre transport fra vei til jernbane. Utbyggingen vil gjøre det enklere for dagpendlere, og utvide bo- og arbeidsregionen. Dette vil kunne bidra til flere bærekraftige og konkurransedyktige regioner som blant annet kan avlaste presset på hovedstaden.

Det er vedtatt to kommunedelplaner for dobbeltsporet gjennom Åkersvika naturreservat. Den ene kommunedelplanen gjelder for strekningen Sørli-Åkersvika som ble vedtatt av Stange kommune i desember 2016 med endringer vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i juni 2017. Den andre kommunedelplanen gjelder for strekningen Åkersvika-Hamar stasjon som ble vedtatt av Hamar kommune etter mekling i november 2020. I forbindelse med meklingen om kommunedelplanen i Hamar kommune ble det bestemt at byggingen av dobbeltsporet frem til Hamar stasjon skulle skje samtidig med byggingen av strekningen Sørli-Åkersvika. Konsekvensutredningene for begge kommunedelplanene peker på at bygging av et dobbeltspor i dagens jernbanetrasé for Dovrebanen over Åkersvika er mest gunstig for naturmangfoldet. Likevel er konsekvensene av utbyggingen vurdert å være middels til store negative for naturmangfoldet.

Stange kommune vedtok i juni 2020 en reguleringsplan for strekningen Sørli-Åkersvika, dvs. ca. 300 meter inn i Åkersvika naturreservat. Det ble i 2019/2020 søkt og innvilget en dispensasjon fra verneforskriften for Åkersvika naturreservat for denne delen av jernbaneprosjektet. Det ble samtidig



krevd at en plan for avbøtende, restaurerende og kompensierende tiltak skulle utarbeides når hele jernbanetraséen gjennom reservatet var avklart.

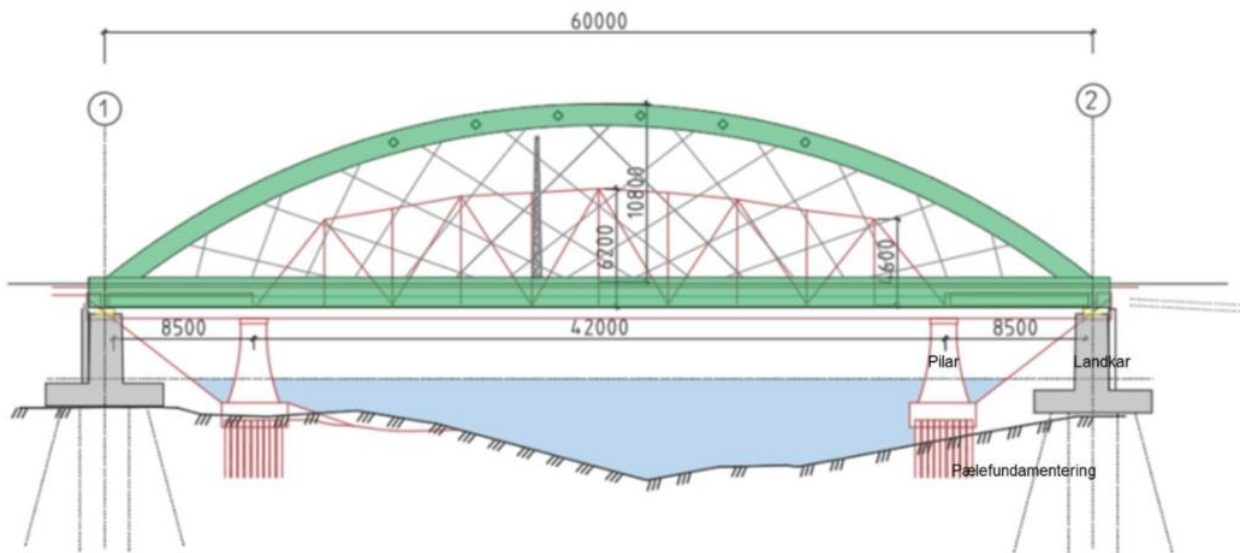
Det er nå utarbeidet en reguleringsplan i Stange og Hamar kommuner som omfatter hele strekningen Åkersvika – Hamar stasjon: planene vil komme i konflikt med Åkersvika naturreservat. Disse var på høring sommeren 2022, men er ikke vedtatt enda.

Tiltak det søkes om

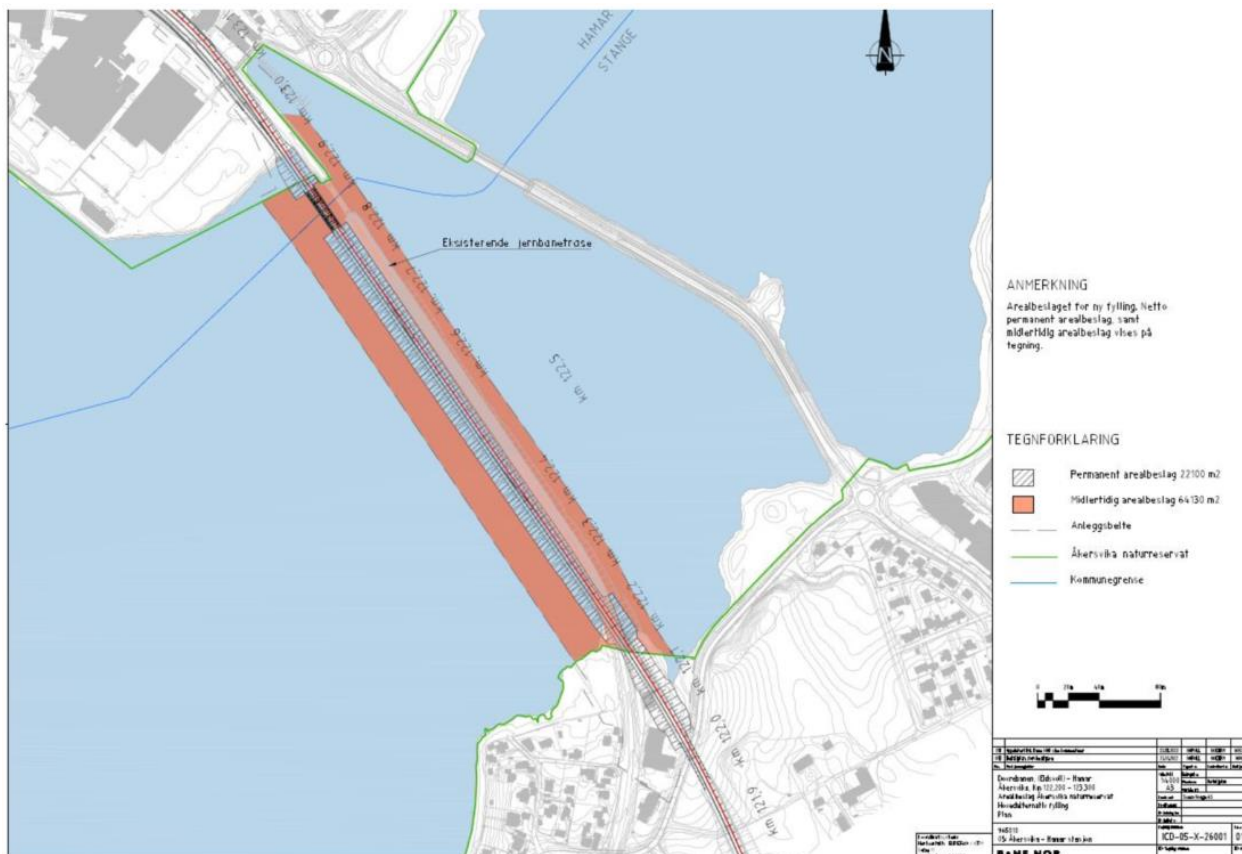
Nytt dobbeltspor planlegges på yttersida av eksisterende jernbanefylling, altså ut mot Mjøsa. Den nye fyllinga vil være vesentlig høyere enn dagens fylling, og vil ligge med skinneoverkant på kote 128 meter over havet på Hamarsida og 131 meter over havet på Stangesida. Denne høyden må til for at jernbanen skal kunne krysse over Sandvikavegen, i tillegg til at jernbanen må ligge over flomhøyde for 200-årsflom + en sikkerhetsmargin på 0,3 meter. Høyden på innsjøbunnen hvor jernbanefyllingen starter, er på ca. 120,5 meter over havet. Skråningsutslaget på fyllingen er tenkt å være 1:2.

Den nye jernbanebrua vil få om lag samme lengde som dagens bru, ca. 60 meter. Den vil være ca. 17 meter bred og noe høyere enn dagens bru. Det er i reguleringsplanen vist en såkalt nettverksbuebru med overliggende bæring, hvilket betyr at det ikke vil være behov for pilarer i vannet. Se figur 1.

Den nye jernbanefyllinga og brua vil støyskjermes på begge sider, med enkelte tilpasninger til jernbanens vedlikeholds-, drifts- og sikkerhetskrav. Nøyaktig utforming av støyskjermene vil konkretiseres i byggeplanen for dobbeltsporet. I grunnlaget til reguleringsplanen var dobbeltsporet over Åkersvika planlagt uten støyskjerm, og arealbeslaget angitt til 22,1 dekar som vist i figur 2. Det må tas høyde for at permanent arealbeslag kan øke til 25 dekar med støyskjerming, mens det midlertidige arealbeslaget på ca. 64,1 dekar vil være uendret.



Figur 1. Illustrasjon fra søknaden som viser eksisterende bru i rød farge og ny planlagt bru i grønn farge.



Figur 2. Illustrasjon fra søknaden som viser permanent arealbeslag med skravur og grå farge og midlertidig arealbeslag i rød farge. Eksisterende jernbanefylling er også vist med en lysere farge til høyre for fremtidig fylling.

Det antas at det vil ta ca. 20 måneder å bygge det nye dobbeltsporet over Åkersvika med start i januar 2025. Før anleggsarbeidet starter, vil man høsten/vinteren 2024 gjennomføre hogst av vegetasjonen i anleggsområdet på land i reservatet. Deretter vil man starte å etablere midlertidige anleggsveier på Mjøsbummen fra begge landsidene. Siden det ikke vil være bruforbindelse mellom disse anleggsveiene, vil man unngå kryssing av djupålen under jernbanebrua. Deretter vil man etablere den nye fyllinga. Dette arbeidet vil ta omlag 3 måneder. Fyllinga vil få tilført ekstra mye masser (ca. 3 meter over skinneoverkant) fordi den må sette seg i ca. 12 måneder, en såkalt forbelastningsperiode. Deretter vil de ekstra massene som ble brukt i forbelastningsperioden fjernes. Arbeidet med å ferdigstille fyllinga, dobbeltsporet og den nye brua vil deretter ta ca. 5 måneder. Det vil i tillegg bli behov for enkelte jernbanetekniske arbeider oppå fyllinga i forbindelse med ombygging på Hamar stasjon, p.t. planlagt i 2028/2029. Brua er tenkt ferdigstilt på land og deretter skyves ut på fundamenter fra Espern. Det vil ikke pågå utfyllingsaktivitet i perioden 15. mars-31. mai av hensyn til fugletrekket om våren.

I tillegg til adkomst til anleggsområdet via de midlertidige anleggsveiene, vil det trolig også være behov for adkomst via vann med båt eller flåte.

Det er også ønskelig fra Bane NOR å ta ukentlige dronebilder i periodene med fylling og bygging av ny bru. Det antas at dronefilminga vil ta under 15 minutter per gang.



Åkersvika naturreservat

Åkersvika har vært et naturreservat siden 1974 og arealet ved Dovrebanen ble innlemmet i reservatet i 1984. Åkersvika har internasjonale naturverdier knyttet til våtmark og har stor biologisk diversitet. Åkersvika er hjem for flere sjeldne og trua arter, et viktig oppvekstområde for blant annet fugl, fisk, insekter, kreps og andre vannlevende dyr, og er et av de aller viktigste rasteområdene for våtmarksfugl i innlandet i Norge. Åkersvika er et Ramsarområde og et Important Bird Area (et IBA-område), noe som videre understreker de høye naturverdiene på internasjonalt nivå.

Åkersvika er et aktivt innlandsdelta, formet av sedimenter tilført fra Svartelva og Flagstadelva, med et dynamisk, komplekst og variert natursystem. I reservatet finnes det grundtvannsarealer, mudderbanker, meandrerende elver, forgrenede elveløp, øyer, bakevjer og frodige våtmarks- og fastmarksnaturtyper. Denne store variasjonen, sammen med den høye produktiviteten, gir grunnlag for et rikt og variert plante- og dyreliv. Det er registrert en rekke høyt rødlistede fugler, landplanter, vannplanter, laver, moser og kransalger i reservatet, i tillegg er 16 av Mjøsas 20 fiskearter påvist i Åkersvika, og reservatet er et sentralt gyte- og oppvekstområde for flere av disse artene. Den sterkt truede edelkrepsen finnes også i Åkersvika naturreservat.

Tidligere inngrep i reservatet

Før opprettelsen av naturreservatet skjedde det omfattende utbyggings- og utfyllingstiltak i området som kom til å sette et radikalt og varig preg på Åkersvika. De viktigste er framføringen av E6 gjennom Flagstadelvdeltaet og Svartelvdeltaet samt utfylling og nedbygging av våtmarksområdet mellom riksvei 25 og Rørosbanen (Midtstranda). Ved sistnevnte tiltak ble den såkalte «Sumpen» ødelagt. Dette var et næringsrikt tjern med fast vannstand, en våtmarkstype vi ikke fant andre steder i Åkersvikaområdet. Ovennevnte anleggsarbeider ble utført på slutten av 1960-tallet/begynnelsen av 1970-tallet. Fra tidligere var området sterkt oppdelt av veier og jernbaner, og betydelige arealer i Åkersvikas nærrområder var tatt i bruk til boligbebyggelse, industri og serviceanlegg. I nyere tid har den mest omfattende utfyllingen/utbyggingen vært anlegget av Hamar Olympiahall («Vikingskipet») på nordsiden av vika rett øst for Stangebrua (riksvei 222). Ca. 70 dekar av Åkersvika ble utfyllt i forbindelse med byggingen av skøytehallen. Som en følge av denne halletableringen ble naturreservatet utvidet i 1992. Utvidelse av E6 i årene 2016-2020 la beslag på ca. 126 dekar av reservatsareal. Dette ble kompensert med ca. 181 dekar nytt verneareal i Åkersvika i 2016. I tillegg er det fylt ut og planavklart med tanke på utbygging av et større areal inntil grensa for naturreservatet på Hamarsiden rett vest for Dovrebanen (Espern). Det er videre planer for utbygging av boligområder på Tjuvholmen, langs strandkanten fra Espern til Tjuvholmen og ved Åkershagan og i Sandvika i Stange kommune.

Åkersvika er også populært for friluftaktiviteter, og det er flere som bruker området til å gå på tur – både på land, på is og i deltaet ved lavvann, fiske, padle, ro og kikke på fugl. Slike aktiviteter vil nok øke når alle boligprosjektene i nærheten av Åkersvika er realisert.

Lovverk

Verneformålet med Åkersvika naturreservat er å bevare et verdifullt våtmarksområde som et dynamisk og komplekst innlandsdelta med kroksjøer og meandere og med stor variasjon i naturtyper, blant annet rike utforminger av bløtbunn, sumpmark, fuktenger, flomskogsmark og fastmarksskogsmark. Området har særlig stor betydning for biologisk mangfold i form av raste- og hekkeområder for våtmarksfugl og som leve- og voksested for sjeldne og truede plante- og dyrearter. Det er en målsetting å beholde verneverdiene i en god tilstand og eventuelt videreutvikle dem.



Vernebestemmelsene i forskriften § 3 første ledd sier at i naturreservatet må ingen foreta noe som forringer verneverdiene angitt i verneformålet. Videre i § 3 annet ledd bokstav a til c heter det at vegetasjonen i vann og på land, herunder døde busker og trær, er vernet mot skade og ødeleggelse. Det er forbudt å fjerne planter og sopp (inkludert lav) eller deler av disse fra reservatet. Planting eller såing av trær og annen vegetasjon er forbudt. Dyrelivet, herunder reirplasser og hiområder, er vernet mot skade, ødeleggelse og unødig forstyrrelse. Jakt, fangst og bruk av skytevåpen er forbudt. Utsetting av dyr er forbudt. Det må ikke iverksettes tiltak som kan endre naturmiljøet, som f.eks. oppføring av bygninger, anlegg, gjerder, andre varige eller midlertidige innretninger, parkering av campingvogner, brakker e.l., henleggelse eller opplag av båter, framføring av luftledninger, jordkabler, kloakkledninger, bygging av veier, drenering eller annen form for tørrlegging, uttak, oppfylling eller lagring av masse, utføring av kloakk eller andre konsentrerte forurensningstilførsler, henleggelse av avfall, gjødsling, kalking eller bruk av kjemiske bekjempningsmidler. Forsøpling er forbudt. Opplistingen av tiltak er ikke uttømmende.

Ferdselsbestemmelsene i verneforskriften § 5 første ledd sier at all ferdsel skal skje varsomt og ta hensyn til vegetasjon, dyreliv og kulturminner. Paragraf 5 annet ledd bokstav a sier at motorferdsel på land og på is er forbudt, herunder landing og start med luftfartøy. Videre er lavtflyging under 300 meter forbudt. Paragraf 5 bokstav b sier at motorisert ferdsel til vanns er forbudt hele året innenfor jernbanebrua (Dovrebanen) og i perioden fra og med 1. april til og med 31. mai i området utenfor jernbanebrua.

Det omsøkte tiltaket er etter vår vurdering i strid med § 1 (verneformålet), § 3 første ledd, § 3 bokstav a (vegetasjonsbestemmelsene), § 3 bokstav b (dyrelivsbestemmelsene), § 3 bokstav c (miljøendringsbestemmelsene), § 5 første ledd, § 5 bokstav a (forbud mot motorferdsel på land og is) og § 5 bokstav b (forbud mot motorferdsel til vanns).

Det finnes ikke spesifiserte unntaks- eller dispensasjonshjemler i verneforskriften som det omsøkte tiltaket kan vurderes etter, og søknaden må derfor vurderes etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen i § 8, jf. naturmangfoldloven § 48. Denne hjemmelen skal være en sikkerhetsventil for tiltak som ikke kunne forutses eller spesielle/særskilte tilfeller som ikke ble vurdert på vernetidspunktet. Bestemmelsen åpner for at det kan gis dispensasjon dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig.

I avveiningen mellom øvrige vesentlige samfunnsinteresser og hensynet til verneområdet skal det særlig legges vekt på verneområdets betydning for det samlede nettverket av verneområder og om et tilsvarende verneområde kan etableres eller utvikles et annet sted. Tiltakshaveren kan pålegges å bære rimelige kostnader ved ivaretagelsen, opprettelsen eller utviklingen av et slikt tilsvarende område.

Trenger et tiltak tillatelse både etter verneforskriften og etter annet lovverk, kan tiltakshaver velge å søke om tillatelse parallelt. Vedtak skal i slike tilfeller først fattes etter verneforskriften, dersom ikke annet følger av verneforskriften eller forvaltningsmyndighetens samtykke.

Søknad om dispensasjon etter første ledd skal inneholde nødvendig dokumentasjon om tiltakets virkning på verneverdiene. I dispensasjon etter første ledd skal begrunnelsen for vedtaket vise hvordan forvaltningsmyndigheten har vurdert virkningene som dispensasjonen kan få for verneverdiene, og hvilken vekt det er lagt på dette.



Den aktuelle hjemmelen for det omsøkte tiltaket ligger i naturmangfoldloven § 48 første ledd, tredje alternativ, dvs. «dersom hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig». Lovens ordlyd viser at kravet er strengt. Inngrep som skader eller forringer verneverdiene, skal så langt som mulig unngås eller begrenses og bestemmelsen er ment å være en sikkerhetsventil, jf. forarbeidene til naturmangfoldloven, Ot.prp.nr.52 (2008–2009).

Hva som er «vesentlige samfunnsinteresser» er beskrevet i Rundskriv om forvaltning av verneforskrifter (veileder M106-2014 fra Miljødirektoratet) kapittel 7.5. Her sies at vesentlige samfunnsinteresser er tungtveiende hensyn av nasjonal betydning. Dette kan være for eksempel viktige kommunikasjonsanlegg som flyplasser, jernbaner eller større samferdselsprosjekter. Bestemmelsene i naturmangfoldloven stiller også som vilkår at samfunnshensynene må gjøre det «nødvendig» å gjennomføre noe som strider mot verneformålet og som har mer enn nevneverdig negativ påvirkning på vernet. Nødvendighetskriteriet er ikke oppfylt dersom det lar seg gjøre å ivareta samfunnshensynene på annen måte som bedre ivaretar verneverdiene. Et eksempel på at tiltaket ikke oppfyller vilkåret om at det skal være «nødvendig» er dersom det finnes en mulig alternativ trasé for tiltaket.

Økologisk kompensasjon

I forbindelse med utvidelsen av E6 fra to kjørefelt til fire kjørefelt, vedtok daværende Miljøverndepartementet i 2013 at utbyggingen kunne gjennomføres i Åkersvika naturreservat. Miljøverndepartementet krevde samtidig en økologisk kompensasjon for de nye samferdselsinngrepene i Åkersvika naturreservat og Ramsarområde. Dette var første gangen at økologisk kompensasjon som et virkemiddel ble utprøvd i Norge og hvor det ble laget en kompensasjonsplan for tiltaket. I tillegg ble det vernet nytt areal både inntil Åkersvika og lenger sør i landet (opprettelsen av Stilla og Brauterstilla naturreservat i Viken).

Dersom Statsforvalteren skal kunne gi Bane NOR dispensasjon til å bygge et dobbeltspor gjennom Åkersvika naturreservatet slik det nå søkes om, kreves det at tiltakshaver har fulgt de vedtatte prinsippene for bruk av økologisk kompensasjon. Det såkalte «tiltakshierarkiet» er en viktig del av disse prinsippene. Det går ut på at tiltakshaveren skal fortrinnsvis skal velge det alternativet som unngår negativ påvirkning på naturen, deretter begrense konsekvensene som ikke kan unngås og istandsette/restaurere natur i etterkant av utbyggingen. Økologisk kompensasjon er siste utvei for å avbøte tap av natur.

Utredningene viser at alle realistiske trasévalg for dobbeltsporet vil berøre Åkersvika naturreservat. I tillegg viser konsekvensutredningene at å følge dagens enkeltsportrasé for Dovrebanen vil ha minst negative følger for naturmangfoldet for de traséene som var med i utredningen. Likevel er konsekvensene av utbyggingen vurdert å bli middels til store negative for naturmangfoldet. Siden man ikke klarer å unngå å bygge dobbeltsporet i reservatet, skal man begrense konsekvensene mest mulig. Dette kan gjøres ved å gjennomføre midlertidige eller permanente avbøtende tiltak i anleggsfasen og i driftsfasen, i tillegg til å sikre at viktige funksjoner for naturen opprettholdes eller alternativt etableres (restaurering av natur). Sammen med søknaden skal det legges ved en plan for aktuelle avbøtende og kompenserende tiltak (kompensasjonsplan) for å minimere negative konsekvenser av tiltaket.

Siden byggingen av dobbeltsporet vil berøre et naturreservat og et Ramsarområde, vil det være uunngåelig at noe av arealet enten fysisk eller gjennom forstyrrelser o.l. vil bli utilgjengelig for artene som bruker området i dag. Da skal økologisk kompensasjon, altså vern av nye arealer, alltid vurderes og gjennomføres hvis den naturen som går tapt er av en type som lar seg kompensere. I saker hvor tilsvarende type natur av tilsvarende kvalitet finnes innen rimelig avstand, og kriteriet om



addisjonalitet er oppfylt, vil normalt kriteriet om at kompensasjon lar seg gjennomføre være oppfylt. Det skal siktes etter å oppnå full kompensasjon slik at det ikke blir noe tap av naturverdier.

Statsforvalterens vurdering

Søknaden skal vurderes etter de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, jf. naturmangfoldloven § 7 om prinsipper ved offentlig beslutningstaking, og det skal fremgå i behandlingen av søknaden hvordan disse er vektlagt av forvaltningsmyndigheten. I tillegg må vi vurdere om dette prosjektet har fulgt det såkalte tiltakshierarkiet som skal følges ved utbygging i verdifulle naturområder.

Det er utarbeidet en kompensasjonsplan for dette prosjektet. Denne beskriver hvilken type natur som blir berørt i reservatet, gir eksempler på aktuelle avbøtende og restaurerende tiltak, forklarer hvor mye kompensasjonsareal som vil kreves for å oppnå tilsvarende eller bedre naturkvaliteter som i arealene som blir bygget ned og forringet, beskriver naturverdiene i mulige kompensasjonsarealer og hvordan disse svarer opp til kriteriene for valg av areal. Denne kompensasjonsplanen er ikke helt ferdig enda, men justeres alt ettersom ny kunnskap og nye krav kommer til via de to reguleringsplanene, denne dispensasjonsbehandlingen og konkretisering av byggeplanen for dobbeltsporet. Planen må være helt ferdig før vi eventuelt sender ut et forslag om vern av kompensasjonsarealer på høring, slik at det er mulig å se sammenhengen mellom hva utbyggingen fører til i tap av naturverdier, hva man har tenkt å gjøre for å minimere dette tapet og hvorfor nye vernearealer må vernes. Kompensasjonsarealene må være vernet før eventuell utbygging kan starte i reservatet.

Kunnskapsgrunnlaget jf. naturmangfoldloven § 8

Jernbaneutbyggingen i reservatet vil ifølge søknaden beslaglegge midlertidig eller permanent arealer i hovedsak av grunn kalk- og finmaterialerik ferskvannsbunn, også kalt sand-, grus- og mudderbanker. Mudderbanker er utbredt i Åkersvika, men generelt i Mjøsa finnes disse kun i beskyttede viker og bukter. Mudderbankene utgjør næringsrike flater i en ellers typisk mineralisert strandsone. Det er funnet flere forskjellige bunndyr i mudderet i nærheten av jernbanefyllinga. Noen av dem er trollstidskreps, fåbørstemark, fjærmygg (flest), sviknott, midd, døgnfluer, snegler, muslinger og vårfluer. Det er i stor grad disse bunndyrene som utgjør hovedkilden til mat for fugl, men også for fisk i Åkersvika.

Annet areal som blir berørt er små arealer med ferskvannsdriftvoll, sterkt endret fastmark med jorddekke og blokkdeponier. Disse blokkdeponiene brukes av blant annet av edelkrepsen til å gjemme seg. Det ble gjort en undersøkelse i 2021 på edelkrepsens tilstedeværelse langs jernbanefyllinga, og det ble funnet edelkreps langs stort sett hele fyllinga med unntak for arealet nærmest Sandvika på utsida av fyllinga. Edelkreps er en sterkt truet art som finnes i relativt god bestand i Svartelva som renner ut i Åkersvika. Siden den er funnet så hyppig langs jernbanefyllinga, kan man anta at den trives der blant steinblokkene. Disse gir gode skjulmuligheter i et område som ellers mest har finmaterialer på bunnen. Det vil være viktig å sette i verk avbøtende tiltak for å sikre skjulesteder og overlevelse for edelkrepsen før dagens oppholdsområder forringelses.

Hva som til enhver tid er de viktigste beiteområdene for våtmarksfugl som benytter Åkersvika i trekketidene avhenger av vannstanden i Mjøsa. De ytterste området av reservatet er viktig som rasteområde for trekkfugl tidlig om våren når resten av reservatet er islagt. Enkelte år er det observert flere hundretalls kortnebbgjess raste i dette området samtidig. Når isen smelter og vannet blir høyere, blir områdene innover i deltaene viktigere. Ender som for eksempel stokkand, laksand og krikand liker seg i området ved jernbanefyllinga. Her er det åpent vann langt ut på høsten på



grunn av strømningene i vannet ved åpningen under Stangebrua og Dovrebanebraa. Mudderbankene mellom dagens jernbanefylling og Stangevegen er viktige som matletingsområde for vadefugl fram til de settes under vann, vanligvis en gang i løpet av mai. Her finner man ofte storspove, grønnstilk, gluttsnipe og myrsnipe på matleting. En naturlig terskel her gjør at vann holdes tilbake, og dette sørger for at mudderbankene ikke tørker ut, samtidig som det kommer tilførsel av vann fra bekken innerst i Tokstadvika. På den måten blir forholdene for bunndyr og andre næringsemner for vadefugl gunstige på våren. Det gjøres nesten årlig forsøk på å hekke på den lille øya på innsida av jernbanefyllinga, ofte er det hettemåke eller makrellterne, men for høy vannstand fører som regel til at hekkingen mislykkes.

Av Mjøsas totalt 20 fiskearter er 16 registrert i Åkersvika. Disse fiskeartene vandrer mellom Åkersvika og Mjøsa av flere ulike årsaker og til forskjellige tider av året. Åkersvika ser ikke ut til å bli benyttet som overvintringsområde i særlig grad, men både ungfisk og voksenfisk som skal gyte vandrer inn til ulike tider etter hvert som vannføring og vannstand øker i perioden mai-juni. Noen arter vandrer gjennom deltaområdet og videre opp i elvene for gyting. Øvrige arter gyter på stillestående vann, gjerne i vikene eller områdene i Åkersvika hvor det vokser vannvegetasjon. Noen fiskearter finnes i Åkersvika uten at de gyter der, og disse antas å foreta næringsvandring til de produktive mudderflatene og de mange vegetasjonsområdene som finnes der, særlig på innsida av jernbanefyllinga. Utsida av jernbanefyllinga mot Mjøsa er mer bølgeeksponert. Dette bidrar til at det finnes mindre arealer med mudder, men heller mer grus og stein langs jernbanefyllinga på siden. Disse arealene kan ha forskjellig økologisk funksjon for de ulike fiskeartene. Det vurderes som mulig, men likevel usannsynlig, at krøkle benytter den ytre delen av moloen til gyting i mai. Videre vurderes det som mulig og sannsynlig at yngel av harr på drift/vandring ut av elvedeltaet benytter områdene langs jernbanefyllinga i en periode på sin ferd ut i Mjøsa.

Flere rødlistede vannplanter er påvist i bassenget mellom Stangeveien og dagens jernbanefylling. Dette gjelder barkløs småkrans (VU), småvasskrans (VU), firling (VU), trefelt evjebloom (EN), nordlig evjebloom (EN) og korsevjebloom (EN). Tre forekomster vil etter alt å dømme gå tapt under byggingen av dobbeltsporet; en forekomst av trefelt evjebloom i enden av fyllinga utenfor bilverkstedet på Stangesida (permanent beslag) og forekomstene av trefelt evjebloom og firling på østsida av fyllinga (midlertidig beslag). I og med at forekomstene av disse vannplantene er ustabile og kan flytte seg noe fra år til år, er det vanskelig å konkludere med hvordan jernbaneutbyggingen vil ramme artene, men samlet sett vil det være negativt. Det er derfor viktig å sette søkelys på tap av egnet habitat for artene, det vil si kalk- og finmaterialerik sedimentbunn, og hvordan man kan erstatte dette. På vestsida av jernbanetraséen er det ikke påvist forekomster av rødlistearter som står i fare for å bli nedbygd, og innsjøbunnen er heller ikke like finmaterialerik på denne siden. Et unntak er myrstjerneblom (VU) i en sump i Sandvika, der anleggsbeltet for prosjektet ligger helt inn mot forekomsten. På land på Hamarsida er det sparsomt med vegetasjon i reservatet, men på land på Stangesida er det i dag lågurtskog dominert av bjørk, vierarter (*Salix* sp.) og gråselje med innslag av ask (EN) og alm (EN). Det finnes også alaskakornell (SE) og en ubestemt art av poppel (SE) i dette området.

Føre-var-prinsippet, jf. naturmangfoldloven § 9

Vi vet en god del om naturverdiene i utbyggingsområdet, jf. avsnitt ovenfor om kunnskapsgrunnlaget, og vi vet også en god del om hva utbyggingen vil kunne føre til i arealtap og forringelse utenfor selve inngrepsområdet. Ny fylling for dobbeltsporet vil beslaglegge ca. 25 dekar av reservatsareal. Samtidig vil gammel fylling til enkeltsporet ikke lenger ha noen funksjon og vil kunne fjernes fra reservatet. Det vil være behov for areal utover det faktiske arealbeslaget for ny fylling i løpet av anleggsperioden, ca. 64 dekar. Dette arealet vil bli forringet fordi man hogger ned



vegetasjon, legger på fremmede masser og kjører på det med tunge anleggsmaskiner. Hele tiltaket vil føre til mer støy i reservatet, særlig i anleggsperioden. Støyen vil påvirke naturen utenfor anleggsområdet, og raste-, fødesøks- og hekkemulighetene for fugl vil bli redusert i denne perioden. Krepsens tilholdssted i dagens jernbanefylling vil bli ødelagt, og fiskenes bruk av arealene nærmest fyllinga vil bli forringet, men trolig ikke i djupålen under brua som skal være fri for fysiske inngrep i løpet av hele anleggsperioden. Vannvegetasjonen nærmest fyllinga vil gå tapt når anleggsveiene etableres. Det vil også bli en økt risiko for kollisjon med luftledningene til toget fordi de vil ligge høyere opp i luften enn hva de gjør per i dag. Ved påfyll av masser og fjerning av masser på Mjøsbummen vil det trolig bli en del partikkelspredning i vannet utenfor.

Det vi ikke vet så mye om, er hvordan avbøtende og restaurerende tiltak vil fungere i praksis når de er etablerte. Det er alltid uvisst hvordan naturen vil ta i bruk ny, menneskeskapt natur. Vi kan bare se til andre prosjekter og hvordan disse har fungert, samt gjøre en vurdering av kunnskapen vi allerede har om Åkersvika og hvordan økosystemet der fungerer i dag. Siden dette er så uvisst, er det viktig å være før-var ved å legge inn en sikkerhetsmargin i avbøtende og restaurerende tiltak som planlegges, samt å verne mer areal enn det som faktisk går tapt i tilfelle de nye arealene ikke har helt samme funksjon som de som blir borte. Man må også følge med på utviklingen i reservatet i løpet av anleggsperioden og i årene etterpå, for å kunne justere tiltakene slik at de virker etter intensjonen.

Økosystemtilnærming og samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10

Naturen og arealene i og inntil Åkersvika har vært og er under stadig press fra menneskelig aktivitet. Det har som tidligere nevnt vært mange utbyggingsprosjekter i Åkersvika siden 60-tallet. I tillegg kommer påvirkning i form av forurensing, vannstandsreguleringer, gjengroing av strandarealer, økt bruk av biler, båter, vannskuter, kajakk, kano, løse hunder, ferdsel til fots og bruk av droner. Dette er alle aktiviteter som ofte forventes i bynære strøk hvor åpne naturområder er inneklemt mellom to tettsteder med stor befolkningsvekst. Det er i slike områder viktigst med vernet natur, fordi det finnes ikke noe sterkere virkemiddel som kan beskytte verdifull natur annet enn vern etter naturmangfoldloven.

Å tillate et nytt stort utbyggingsprosjekt i Åkersvika naturreservat vil være i strid med verneformålet og verneverdiene, og vil føre til at belastningen på økosystemet blir større. Samtidig er dobbeltsporet gjennom Åkersvika en del av en større satsing på mer klimavennlige transportmidler i landet. Det er nasjonale hensyn som gjør at Bane NOR søker om tillatelse til å få bygge dobbeltsporet gjennom reservatet, og Statsforvalteren er enige i at det foreligger en vesentlig og nasjonal samfunnsinteresse bak tiltaket. Det er ingen andre realistiske traséalternativer for dobbeltsporet, annet enn de som berører Åkersvika naturreservat. Det fantes et alternativ i en tidlig fase hvor traséen gikk øst for Åkersvika med togstasjon på Ridabu. Dette alternativet ble ikke anbefalt å utrede videre fordi man heller ønsket togstasjonen en plass i nærheten av Hamar sentrum som er et naturlig kollektivknutepunkt. Vi er derfor av den oppfatningen at dersom det skal bygges et dobbeltspor til Hamar stasjon, må dette nødvendigvis skje gjennom Åkersvika naturreservat.

Dersom dette skal kunne bøtes på, slik at vi ender opp med null netto tap av naturverdier, må det på plass tiltak som gjør at situasjonen for reservatet samlet sett blir bedre etter at tiltaket er utført enn hva den er i dag. Slike tiltak er beskrevet i kompensasjonsplanen og her under i avsnittet om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.



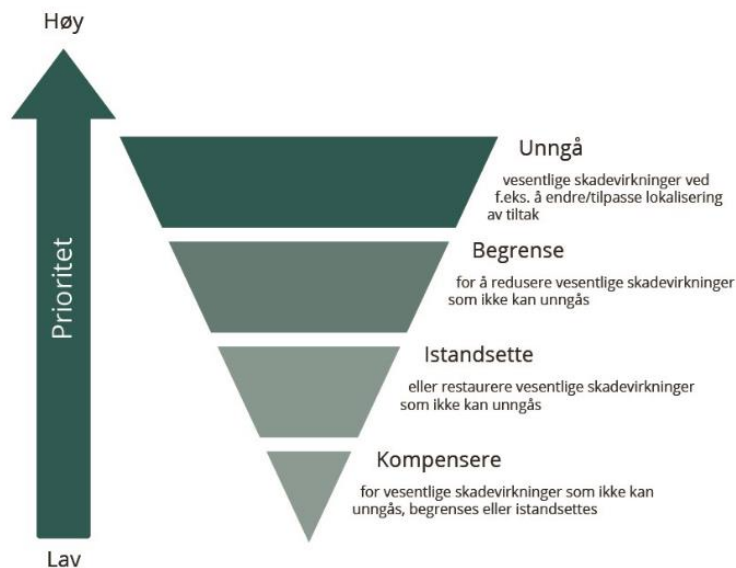
Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver, jf. naturmangfoldloven § 11

Utbygger må bekoste og lage en kompensasjonsplan for prosjektet, redusere byggeaktiviteten i fuglenes trekkperiode, lage en fylling uten fullverdige driftsveier for fremtidig vedlikehold, få på plass støyskjerming gjennom reservatet, fjerne en gammel fylling, etablere avbøtende og restaurerende tiltak, overvåke området i byggeperioden og etterpå, verne nye arealer og i tillegg til å skjøtte forringede og nye arealer i årene etterpå. Tiltakshaver må også lage et budsjett sammen med kompensasjonsplanen som viser hva Bane NOR kan forvente seg av utgifter i forbindelse med denne utbyggingen i årene framover.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, jf. naturmangfoldloven § 12

I forbindelse med meklingen av kommunedelplanen for dobbeltsporet gjennom Hamar, ble det bestemt at dobbeltsporet skulle bygges frem til dagens togstasjon i Hamar samtidig som det bygges ut lenger sør i Stange kommune. Det betyr at det har vært lite tid til å få alt på plass for å kunne vedta reguleringsplanene, lage ferdig en kompensasjonsplan, verne nye kompensasjonsarealer og søke om dispensasjon fra verneforskriften for Åkersvika naturreservat. Selv om Statsforvalteren hadde sett at vi hadde mer tid til å arbeide med denne utbyggingen, mener vi at det er viktig at dobbeltsporet over hele Åkersvika kan bygges samtidig istedenfor å ha dobbelt så mange år med anleggsarbeid i reservatet. Derfor har vi måttet godta at kompensasjonsplanen ikke er helt ferdig og at nye arealer ikke er vernet samtidig som reguleringsplanene vedtas. Vi har satt som krav at kompensasjonsplanen må være ferdig før nye vernearealer sendes på høring og at en utvidelse av reservatet må være vedtatt før anleggsarbeidene starter.

Vi må vurdere om det omsøkte tiltaket kan gjennomføres på en måte slik at det blir null netto tap av naturverdier i reservatet. Da må vi starte med det som er høyest prioritet i det såkalte tiltakshierarkiet. Slik ser det ut:



Figur 3. Tiltakshierarkiet ved vurdering av utbygging i verdifull natur. Kilde: Miljødirektoratet

Unngå og begrense

Som nevnt tidligere kan bygging av dobbeltsporet frem til Hamar stasjon ikke unngå å gjøre inngrep i Åkersvika naturreservat. Tiltaket kan likevel begrenses i utstrekning og tidsperiode. Bane NOR har planlagt en smalere fylling enn hva som er vanlig, fordi at de skal bygge den i et naturreservat. Vanligvis hadde det vært ønskelig med en bredere fylling for å kunne anlegge driftsveier på utsida av togs�innene for å lette vedlikeholdsarbeidet, men dette har man altså prøvd å unngå for å minimere



inngrepet mest mulig. Det vil bli behov for en smal driftsvei, ca. en ATV-bredde, for å gjøre det mulig å ha støyskjerming langs sporene.

Brua vil ikke ha pilarer i vannet, slik som dagens bru har. Det er positivt at disse pilarene blir fjernet, da de endrer vannstrømmene og opptar areal som er viktig for dyrelivet ved transport inn og ut av Åkersvika.

Det skal ikke drives med støyende arbeid over 65 dB i fuglenes trekkperiode om våren, dvs. fra 15. mars til 31. mai hvert år. Støynivået i reservatet vil øke med planlagt dobbeltspor og flere avganger av både persontog og godstog. For å bøte på dette skal det etableres støyskjermer langs fyllinga, både på inn- og utsida. Det vil være behov for enkelte tilpasninger for å ivareta sikkerhet og drift på sporene, men det skal lages en plan for hvordan støyskjermene kan optimaliseres for å skjerme mest mulig av reservatet fra støy.

Bane NOR ønsker å filme utbyggingen med drone. Denne filminga konsentreres til arealet ovenfor Dovrebanen og skal ikke foregå i perioden 15. mars-31.mai.

Det vil potensielt være en større fare for kollisjon mellom fugl og ledninger over den nye, høyere jernbanefyllinga. Derfor må ledningene merkes med noen form for fugleavvisere for å gjøre de mer synlige for flygende fugl.

Istandsette

Det nye dobbeltsporet planlegges parallelt med det eksisterende enkeltsporet. Det betyr at det ikke vil være behov for hele dagens jernbanefylling i fremtiden, annet enn som en del av foten til ny fylling lenger ut mot Mjøsa. Dette arealet kan restaureres tilbake til tilnærmet opprinnelig Mjøsbygn. I den forbindelse er det viktig å ta vare på de næringsrike sedimentene som ny jernbanefylling vil dekke over. Disse sedimentene kan da brukes til restaurering på innsida hvor den gamle fyllinga ligger i dag, alternativt kan sedimentene brukes i forbindelse med heving av hekkeholmen og arealene rundt denne på innsida av fyllinga.

Holmen på innsida av dagens fylling brukes i hekkforsøk av blant annet hettemåke og makrellterne. Som regel blir den oversvømt med vårflommen hvert år, som medfører at hekkingen mislykkes. Denne holmen vil være svært utsatt i løpet av anleggsperioden, og det er derfor naturlig å prøve å restaurere denne slik at den kan fungere som hekkeholme etter at anleggsarbeidet er ferdig. Den må kunne tåle minimum en 10-årsflom. Tokstadfyllinga som ligger i nærheten av jernbanesporet, er i dag et utfylt område innenfor naturreservatet som potensielt skulle kunne restaureres til en hekkeholme. Den nye hekkeholmen kan brukes av måker til hekking og forhåpentligvis andre fuglearter som finner skjul inne i en hettemåkekoloni. Dette er et stort ombyggingsprosjekt som må utredes nærmere, men det vil være et stort positivt bidrag til å forbedre forholdene for hekkende fugl i denne delen av reservatet. Dersom det viser seg at dette ikke er mulig å få til, må det utredes om øvrige gruntområder mellom Stangeveien og Dovrebanen kan heves til å bli hekkeholmer.

Det er også naturlig å etablere alternative hekkeplasser for fugl mens anleggsarbeidet pågår. Dette bør skje ved å sette ut flytende hekkeøyer i området mellom Stangeveien og Dovrebanen. Dette arealet er relativt skjermet fra menneskelig ferdsel til vanns samtidig som at vi vet at flere ulike fuglearter prøver å få til hekking her. Det er en god del støy i dette området, både fra dagens jernbane og fra Stangeveien, som kan være grunnen til at dette arealet ikke er like populært for fugl som området utenfor Vikingskipet. Dersom de flytende hekkeøyene ikke ser ut til å tas i bruk av fugl,



kan en alternativ plassering være i vannbassenget utenfor Vikingskipet. Det bør være minst to stykk hekkeøyer, i tilfelle noe gjør den ene uattraktiv.

Dagens jernbanefylling har store steiner på overflaten, og mellom disse steinene finner edelkrepsen gode skjulesteder. Dette har vi omtalt ovenfor i avsnittet om kunnskapsgrunnlaget, men disse skjulestedene må reetableres på overflaten av ny fylling, både på innsida og utsida av fyllinga. Det er også viktig at edelkrepsen har et sted å være til enhver tid. Det betyr at man ikke må fjerne den gamle fyllinga med store steiner før den nye er på plass. Det må lages en enkel plan for hvordan dette skal gjøres i praksis. Før man begynner å grave i fyllingen må man også samle inn eventuell kreps som gjemmer seg der, og flytte den til en egnet plass i Åkervika.

Det er ikke mye landvegetasjon som vil bli fjernet i forbindelse med utbyggingen, bortsett fra noen trær og busker på utsida av planlagt fylling på Stangesida. Her må det sørges for at det ikke hogges i hekke-/yngleperioden og at områdene som ikke skal inngå i ny jernbanefylling revegeteres med stedege arter, enten via naturlig revegetering eller assistert revegetering.

Ved transport inn- og ut av reservatet, både til lands og til vanns, er det viktig at det ikke spres fremmede organismer inn- og ut fra reservatet. Derfor må maskiner, båter, flåter, kjøretøy og utstyr rengjøres før de kommer inn og før de kjører ut fra reservatet. Det er også viktig at vannarealene utenfor anleggsområdet ikke slammes ned fra gravearbeider og lignende i forbindelse med dette prosjektet. Derfor må det settes opp en siltgardin eller tilsvarende før det graves i vannet, for å unngå partikkelspredning. Nye masser som kjøres inn i reservatet må ikke være forurenset, og masser som skal brukes i vann må ikke inneholde steinnåler av hensyn til dyrene i vannet.

Kompensere

Jernbaneutbyggingen vil medføre at areal går tapt i reservatet. Selv om man skulle klare å minimere de negative påvirkningene utbyggingen medfører, og klare å gjøre situasjonen for naturen i reservatet bedre enn hva den er i dag, så vil det likevel kreves kompensasjonsareal. Grunnen er at Åkersvika naturreservat er både et strengt vernet naturområde etter naturmangfoldloven og et Ramsarområde.

En kompensasjonsplan vil vise hvor mye nytt areal som kreves for å kompensere for reservatsareal som går tapt eller blir forringet. Eksakt hvor mye nytt kompensasjonsareal som trengs, er avhengig av at alle avbøtende og restaurerende tiltak blir gjennomført. Siden det er knyttet en usikkerhet til om alle tiltak lar seg realiseres og om de vil fungere slik som tenkt etterpå, må det vernes mer areal enn hva som er minimum ifølge kompensasjonsplanen. Overskytende kompensasjonsareal vil da fungere som en sikkerhetsmargin. Det er viktig at kompensasjonsarealene har samme naturverdier eller nye naturverdier, og at vern av slike arealer bidrar til å ta vare på denne naturen jamført med om de ikke blir vernet. Det er også et viktig prinsipp at kompensasjonsarealene skal kunne ha Ramsarstatus og ligge inntil dagens reservat.

Dersom det er forhold som ikke er gunstige i kompensasjonsarealene, for eksempel at det kreves en innsats for å få naturen i den tilstanden som vil kunne gi en merverdi for reservatet, så er det tiltakshaveren som må sørge for at dette blir gjort. Det vil være aktuelt å fjerne fremmede organismer der disse finnes, fjerne søppel, og skjøtte arealene slik at de oppnår en god naturtilstand. Det må lages en plan for hvordan og når dette skal skje og kostnadene for dette.

Kompensasjonsarealene må være vernet før anleggsarbeidet starter i januar 2025.



Konklusjon

Når det er nødvendig å legge et tiltak av dette omfanget gjennom et naturreservat, skal vi som vernemyndighet vurdere om bruk av dispensasjon er det beste virkemiddelet. Alternativet er å foreta en grensejustering slik at det berørte arealet tas ut av verneområdet, eller at vernet oppheves. Vi har vurdert at det beste for verneverdiene i og i nærheten av det planlagte dobbeltsporet ivaretas best gjennom en dispensasjon med strenge vilkår, fremfor å grense ut arealet fra naturreservatet. Det er arealer både på ny fylling og under ny jernbanebru som fremdeles vil være viktige arealer for dyrelivet i reservatet, og ved å beholde disse i naturreservatet vil vi kunne stille krav om hvordan disse arealene skal håndteres, både i løpet av anleggsperioden og etterpå.

Vi vurderer at vilkårene for å kunne gi en dispensasjon til jernbaneutbyggingen og nytt dobbeltspor etter naturmangfoldloven § 48 første ledd, tredje alternativ, er oppfylt. Det finnes ikke andre alternative, bedre traséer utenfor eller i naturreservatet for å kunne bygge et dobbeltspor frem til Hamar stasjon. Tiltaket er en vesentlig samfunnsinteresse av nasjonal karakter. Vilklårene i denne dispensasjonen sammen med kompensasjonsplanen beskriver tiltak og tilpasninger som vi mener samlet sett vil ivareta verneverdiene i området på en akseptabel måte. Det er mulig å verne kompensasjonsareal som ligger inntil dagens reservat, forutsatt at disse arealene ryddes og skjøttes for å oppnå den naturtilstanden som er tiltenkt.

Det er få andre tilfeller hvor det er samfunnsinteresser av nasjonal betydning som gjør det nødvendig å gjøre inngrep i verneområder. Likevel vurderer vi presedensvirkningen av dette vedtaket til å være høy, siden de få andre tilfellene hvor det er aktuelt å bygge gjennom verneområder vil se til lignende saker og hva som er vedtatt i disse.

Vedtak

Med hjemmel i naturmangfoldloven § 48 første ledd, tredje alternativ, gir Statsforvalteren i Innlandet Bane NOR SF, med eventuelle underentreprenører, tillatelse til å bygge dobbeltspor for jernbane gjennom Åkersvika naturreservat. Følgende vilkår er knyttet til tillatelsen:

Generelt

- Tiltaket skal gjennomføres i tråd med søknaden dersom ikke annet angis i påfølgende vilkår.
- Dispensasjonen gis til Bane NOR SF. Hvis ansvar for bygging og drift av jernbanen skulle gå over til en annen etat, tar denne også over ansvaret for å følge opp vilkår satt i denne dispensasjonen. Bane NOR SF plikter å informere om dette til den som overtar ansvaret. Det er også Bane NORs ansvar å sørge for at alle underentreprenører er kjent med vilklårene og begrensingene denne dispensasjonen legger opp til.

Brua og jernbanetrasé

- Brua skal bygges som ei nettverksbuebru med overliggende bæring, hvilket betyr at det ikke vil være behov for pilarer i vannet. Se figur 1.
- Brua skal støyskjermes på begge sider.
- Det gis tillatelse å etablere ny jernbanefylling i trasé vist på kart i søknaden.
- Langs dobbeltsporet skal det etableres støyskjermer på minimum 1 meter over skinneoverkant på utsida mot Mjøsa fra Stangesida og frem til brua, og en spornær støyskjerm på minimum 500 meter på innsida av fyllinga. Høyde og utstrekning må optimaliseres i samråd med oss og fokus skal ligge på å skjerme mest mulig areal i reservatet fra støy som påvirker negativt fuglelivet. Det må foretas støymålinger i forkant og i etterkant av etablering av støyskjermer.



Anleggsgjennomføring

- Det gis dispensasjon til forberedende hogst, etablering av midlertidige anleggsveier, midlertidig anleggsarbeid i området vist på kart i søknaden, og nødvendig kjøring med motoriserte kjøretøy på land og i vann samt flyving med drone ovenfor anleggsområdet.
- Dispensasjonen gis for tidsperioden november 2024 for kun forberedende hogst, og til anleggsarbeid med oppstart i januar 2025 til og med desember 2027. Det gis også tillatelse til enkelte jernbanetekniske arbeider oppå fyllinga i forbindelse med ombygging på Hamar stasjon i årene 2028 og 2029, i tillegg til ferdigstilling av avbøtende og restaurerende tiltak senest i 2029.
- Det skal i løpet av hele planleggingstiden og anleggsperioden legges høyest prioritet på å prøve å begrense negative konsekvenser for naturen mest mulig.
- Det skal ikke foregå støyende bygge- og anleggsarbeid i og i nærheten av Åkersvika som forårsaker lyd over 65 desibel i perioden 15. mars-31. mai. Med støyende arbeid menes arbeid som medfører høy lyd over lang distanse. For eksempel graving/dumping av harde materialer som grus og stein, spunting, peling, boring, pigging, slag mot metall. Det skal utføres støymålinger i løpet av anleggsperioden som kan dokumentere dette.
- Droneflyving skal ikke foregå i perioden 15. mars-31. mai og skal konsentreres til arealet over Dovrebanen.
- Det må til enhver tid være mulig å passere djupålen under Dovrebanebrua for dyr på og under vann.
- Det skal ikke tas ned vegetasjon i reservatet i perioden mars-juli.
- Forekomsten av myrstjerneblom i Sandvika skal sikres mot skade, og må merkes i felt før hogst og anleggsarbeid starter.
- Det skal kun brukes rene masser i reservatet og massene må være fri for steinnåler og fremmede organismer.
- Det skal brukes siltgardin eller tilsvarende dersom det skal graves i vann. Det skal foretas turbiditetsmålinger og forurensingsprøver i løpet av anleggsperioden og etterpå. Detaljer om dette vil gis i en eventuell tillatelse etter forurensingsloven.
- Det skal lages en plan for hvordan sedimentene i anleggsområdet kan gjenbrukes i områder som trenger mudder, dvs. områdene på innsida av fyllinga.
- Maskiner, utstyr og kjøretøy må renses før de tas inn og ut av reservatet (les her Mjøsa for kjøretøy i vann), for å ikke spre fremmede organismer.

Avbøtende tiltak, restaurering og erstatningsareal

- Det gis tillatelse til avbøtende og restaurerende tiltak i reservatet som følger av kompensasjonsplanen og vilkårene i dette vedtaket.
- Økologisk kompensasjon skal gjennomføres, og nytt verneareal må være vedtatt før anleggsstart i januar 2025. Kompensasjonsplanen for dette prosjektet skal være ferdig før nytt verneareal sendes på høring.
- Faste hekkeholmer og flytende hekkeøyer skal etableres. Det skal utredes hvordan området mellom Dovrebanen og Stangeveien kan få minimum to faste hekkeholmer som tåler minimum en 10-årsflom, i tillegg til hvordan flytende hekkeøyer kan utformes, plasseres og driftes.
- Flytende hekkeøyer og ny steinfylling for edelkreps må være på plass før disse arealene blir forringet. Øvrige avbøtende og restaurerende tiltak skal være utført i løpet av anleggsperioden.
- Luftledninger over ny jernbane må merkes med fugleavvisere.
- Ny fylling skal ha steiner på overflaten både på inn- og utsida av fyllinga som er tilpasset edelkrepsens behov for skjulesteder.
- Edelkreps må fanges inn og flyttes til egnet sted i Åkersvika før det gjøres inngrep i jernbanefyllinga. Ny fylling med egnede skjulesteder for kreps må være tilgjengelig for krepsen før gammel fylling fjernes. Det må lages en enkel plan for hvordan dette skal gå til.



- Det skal sørges for at kantsonene langs Mjøsa i reservatet reetableres med stedeegne arter av busker og trær, enten ved naturlig revegetering eller assistert revegetering.
- Gammel jernbanefylling som ikke skal brukes av nytt dobbeltspor skal fjernes og arealet skal tilbakeføres til natur.
- Nye vernearealer og arealer hvor det gjøres inngrep i forbindelse med dette prosjektet skal skjøttes, inklusive å aktivt fjerne fremmede arter for å oppnå den naturtilstanden som er tiltenkt. Det skal lages en plan for slik skjøtsel og hvilke kostnader dette vil medføre for Bane NOR SF.
- Bane NOR SF skal kunne dokumentere at de har fulgt vilkårene i dette vedtaket inklusive kompensasjonsplanen. Det skal lages en plan for hvordan dette kan dokumenteres. Denne planen skal munne ut i en sluttrapport etter at anleggsarbeidet og alle avbøtende og restaurerende tiltak er gjennomført.
- Det skal foretas undersøkelser av naturtilstanden i løpet av anleggsperioden og 10 år etter at prosjektet er sluttført. Det må lages en plan for dette og aktuelle temaer i en slik plan vil være undersøkelser på fisk, våtmarksfugl, edelkreps, vannkvalitet, bunndyr og vegetasjon på land og i vann.
- Dersom avbøtende og restaurerende tiltak ikke virker i tråd med kompensasjonsplan og vilkårene i denne dispensasjonen, skal Bane NOR SF justere tiltakene og foreta nødvendige endringer for å bringe dette i orden så lenge som dobbeltsporet er i drift.
- Det er Bane NORs ansvar å innhente tillatelser etter annet lovverk enn verneforskriften for Åkersvika inklusive eventuelle grunneiartillatelser.

Klageadgang

Dette vedtaket kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse, jf. forvaltningsloven § 28. Frist for å klage er tre uker fra vedtaket er mottatt. Klagen stiles til Miljødirektoratet, men sendes til Statsforvalteren i Innlandet.

Med hilsen

Haavard Elstrand (e.f.)
miljø- og landbruksdirektør

Vebjørn Knarrum
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Hamar kommune	Postboks 4063	2306	HAMAR
Statens Naturoppsyn	Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM
Stange kommune	Postboks 214	2336	STANGE