



NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT
(NVE)
Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon
Mari Olsen, 61 26 60 60
Lene Lund
Terje Abrahamsen

Uttalelse til søknad om permanente og midlertidige tiltak ved Otta jernbanebru, Sel kommune - Ref.: Høringsuttalelse 202400025

Bakgrunn

Vi viser til brev fra NVE datert 23.02.24 med høring av søknad om permanente og midlertidige tiltak ved Otta jernbanebru. Søknaden er datert 19.02.24, og er sendt fra Bane NOR til NVE som en konsesjonssøknad. Inspeksjoner av Otta jernbanebru i etterkant av ekstremværet «Hans» viste erosjon og senket elvebunnsnivå rundt brufundamentene. Geoteknisk bæreevne er som følge av dette redusert, og det er behov for stabiliserende tiltak for å sikre brua. Det er tidligere gitt tillatelse til midlertidige tiltak i området rundt jernbanebrua, som omfatter anleggsveger i og langs Ottaelva samt rigg- og omlastningsplass. Søknaden som nå er sendt dreier seg om både permanente og midlertidige tiltak, da konkret oppfylling og erosjonssikring rundt brufundamentene og av elvebunnen samt etablering av resterende midlertidige anleggsveger rundt fundamentene ute i Ottaelva. Anleggsarbeidet skal foregå i perioden fra februar til 15. april 2024.

Vår vurdering

Prosess

I vår uttalelse til konsesjonssøknaden gir vi også generelle innspill til kommunens dispensasjonsbehandling. Vi minner om at statlig og regional myndighet som har ansvar for saksområder som direkte berøres har både rett og plikt til å uttale seg i slike saker. Derfor er det uheldig at kommunen ikke gjennomfører separat høring og prosess etter plan- og bygningsloven som dispensasjonssak. Dette kunne vært samkjørt med konsesjonssaken og ikke medført nevneverdig lengre saksbehandlingstid. Slik samordning av to prosesser ble gjennomført knyttet til tiltak på Randklev bru i Ringeby. Kommunen må vurdere hvilke nødvendige vilkår som skal tas inn i dispensasjonsvedtaket fra høringsuttalelsene til konsesjonssaken.

Samfunnssikkerhet

Statsforvalteren understreker Dovrebanens nasjonale betydning som kritisk samfunnsfunksjon når det gjelder transportevne og forsyningssikkerhet. Dovrebanen er en viktig forbindelseslinje mellom Sør- og Nord-Norge, og en lengre stenging av Otta jernbanebru vil ha negative konsekvenser for samfunnssikkerheten og store samfunnsøkonomiske konsekvenser for gods- og persontransport. Dette har vi allerede erfart med Randklev bru, og det er viktig at nødvendige tiltak gjennomføres for å unngå en lignende hendelse på Otta og slik at trafikken på Dovrebanen kan gå som normalt.



Siden brua har begrenset gjenværende levetid er det i den hydrauliske modelleringen lagt til grunn en 50-års flom for de permanente tiltakene. I tidligere versjon av den hydrauliske rapporten som var lagt ved søknaden om midlertidige tiltak, er det 200 års-flom som er lagt til grunn. Forskjellene viser seg blant annet i dimensjonering av sikringen rundt brufundamentene og elvebunnen, og behovet for erosjonssikring av elvebreddene. Vi forutsetter at NVE vurderer om det er tilstrekkelig å legge en 50-års flom til grunn.

Fisk og flommark

Konsesjonssøknaden er supplert med egne notater for vannmiljø og naturmangfold. I regi av prosjektet ble det også utført feltregistreringer i tiltaksområdet, der flora og fauna ble kartlagt i henhold til gjeldende metodikk for kartlegging av naturtyper og arter. Statsforvalteren mener det på en god måte er redegjort for områdets funksjon og verdi, og at kunnskapsgrunnlaget jf. § 8 i naturmangfoldloven er godt nok til at det kan fattes et vedtak i saken. Vi mener også at søknaden i tilstrekkelig grad redegjør for alternativsvurderinger, der det er synliggjort at det er valgt en løsning som hensyntar både sikringsbehovet og vassdragsmiljøet.

De dominerende fiskeartene i vassdraget er ørret og harr. Det er i utløpet til Lågen på østsiden av Ottbragdøya registrert flere funksjonsområder for fisk, med gyte-, oppvekst- og overvintringsområde for ørret og harr. I tillegg er strekningen ned til og rundt Einangsøyene svært viktig for alle livsstadier hos harr og ørret. Det er ikke kartlagt noen konkrete gyte- og oppvekstområder akkurat rundt jernbanebrua og ned til samløp med Lågen, men strekningen inngår i et større funksjonsområde der det er en betydelig forflytning av fisk mellom Lågen og de nedre delene av Ottaelva. Flomløpet på vestsiden av Ottbragdøya er etter DN-13 registrert som naturtype åpen flomfastmark (urte- og grasrik ør), med rødlisteartene mandelpil (NT) og klåved (NT). Området ble kartlagt på nytt høsten 2023 uten at disse eller nye rødlistede arter ble observert, men det ble registrert en åpen flomfastmark på deler av arealet. Lokaliteten overlapper delvis med det som tidligere er registrert som naturtype, men omfatter kun de vegetasjonsfrie grusørene i flomløpet som regelmessig blir oversvømt ved flom. Åpen flomfastmark er en nær truet naturtype på Norsk rødliste for naturtyper 2018.

I området med stabiliserings- og erosjonsfylling vil det bli varige endringer av elvebunnen, med betydelig grovere bunnsubstrat enn tidligere. Elvebunnen ligger nå lavere sammenlignet med tegninger fra opprinnelig konstruksjon av brua, og fyllinga vil heve elvebunnen med 50 cm i forhold til dagens situasjon. Som nevnt ovenfor kjenner ikke Statsforvalteren til konkrete funksjonsområder for fisk i dette området. I Ottaelva er det totale arealet som egner seg til gyting og oppvekst mye større enn i f.eks. Lågen, og vi vurderer derfor det konkrete arealbeslaget på elvebunnen som lite problematisk. Det kan ikke utelukkes at anleggsperioden vil ha negativ konsekvens på årets rekruttering av fisk, men skade på en årsklasse vil ikke ha permanente konsekvenser for bestandene, og vi mener dette må aksepteres gitt hensynet til framdriften i arbeidet.

Vi er imidlertid mer opptatt av at de permanente sikringstiltakene ikke medfører varige endringer i erosjonsforhold, massebalanse/massetransport og vannhastighet som kan redusere strekningens funksjon for fisk eller ha negativ konsekvens på naturverdiene nedstrøms. Det er gjennomført hydrauliske simuleringer for flere ulike vannføringer for å se på endringer i vanddybde, vannhastighet og skjærspenning for permanent situasjon, men resultatene er ikke brukt til å vurdere eventuell konsekvens på elvestrekningen og naturverdiene nedstrøms. Det er derfor viktig at det sikres god dokumentasjon av nå-tilstanden på elvebunnen når det gjelder bunnsubstrat og andre hydromorfologiske parametere i og nedstrøms anleggsområdet, som grunnlagsdata for undersøkelser etter avsluttet arbeid. En oppfølgende kartlegging må gjennomføres etter tiltaket for å verifisere funksjon og substratkvalitet, og dersom det oppdages restaureringsbehov må det utarbeides en plan med nødvendige tiltak for å gjenopprette området.



Kantvegetasjon

Det blir nødvendig å fjerne noe kantvegetasjon både på nordsiden og sørsiden av jernbanebrua. Arealene ved brua består av opparbeidede områder som flomvoller og hager, og kantvegetasjonen er allerede i dag noe begrenset og med betydelig innslag av fremmede arter. Det er ikke registrert rødlistearter eller andre kjente verdier knyttet til kantvegetasjonen. Det er likevel viktig at det legges til rette for naturlig reetablering av kantvegetasjon, da selv et begrenset belte med vegetasjon er positivt for vassdraget.

Fremmede arter

Det er registrert flere fremmede arter i undersøkelsesområdet: alaskakornell (SE), brudespirea (PH), hekkspirea (HI), rødhyll (SE), syrin (SE), hvitdodre (SE) og balsampoppel (SE). Selv om artene finnes spredt utover i hele tiltaksområdet, er Statsforvalteren opptatt av at anleggsarbeidet ikke medfører spredning av allerede eksisterende fremmedarter eller innføring av nye. Prosjektets håndtering av fremmede arter og nødvendige tiltak før, under og etter gjennomføring er beskrevet i kapittel 4 i rapporten om naturmangfold som ligger som et vedlegg til søknaden. Vi mener dette er en god og grundig beskrivelse, og har ikke ytterligere merknader forutsatt at dette følges.

Forurensning

Statsforvalteren er forurensningsmyndighet for midlertidig anleggsarbeid. Vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet er tillatt jf. § 8 i forurensningsloven, men avhengig av tiltakets omfang og varighet kan vi som myndighet kreve at det reguleres etter forurensningsloven gjennom en utslippstillatelse. Vår vurdering er at etablering av midlertidige anleggsveger og permanente tiltak kan gjennomføres uten tillatelse etter forurensningsloven så lenge det gjennomføres som beskrevet i søknaden. Forurensningsrisikoen knyttet til disse tiltakene er i all hovedsak knyttet til anleggsfasen og vil være midlertidige. Det framgår av søknaden at det i arbeidet vil brukes grove steinmasser samt elvegrus, og steinmassene som skal brukes er uten finstoff. Det må stilles vilkår som sikrer at alle typer masser som brukes i prosjektet skal være rene masser. Det vil si at de ikke skal inneholde forurensning, avfall eller fremmede arter. Det er viktig at massene lagres flomsikkert. Tilsvarende må anleggsmaskiner kontrolleres slik at de ikke bringer fremmede arter inn eller ut av anleggsområdet. Med dette som forutsetning mener vi at forurensning knyttet til arbeidet vil bli tilstrekkelig ivaretatt gjennom NVEs konsesjon.

Støy fra anleggsperioden

Arbeid knyttet til permanente tiltak for å sikre Otta jernbanebru vil foregå med kort avstand til boliger både på nord- og sørsida av Ottaelva og anleggsområdet. Statsforvalteren minner om støyretningslinje T-1442/2021, retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Denne gir bl.a. føringer for bygge- og anleggsstøy i kap. 6. Grenseverdiene nær støyfølsom bebyggelse (f.eks. boliger) bør ikke overstige gitte grenseverdier for tiltak i tab. 4. Støyende arbeid bør ikke forekomme om natta. Dersom dette likevel er nødvendig med nattarbeid bør berørte parter varsles og tilbys alternativ overnatting.

Konklusjon

Statsforvalteren anbefaler at NVE gir konsesjon etter vannressurslovens bestemmelser til gjennomføring av de permanente og midlertidige tiltakene som ledd i arbeidet med å sikre Otta jernbanebru. For å begrense skadevirkningene på andre interesser ber vi om at det stilles følgende vilkår i tillatsen:

- De midlertidige anleggsvegene skal være fjernet fra vassdraget innen 15.04.24.



- Det må stilles krav om tilstrekkelig beredskap jf. søknadens kap. 5.5, som sikrer at vannføringsprognoser følges og at anleggsveger tas inn/reduseres dersom det varsles flom større enn 10-års flom.
- Massene som skal brukes i vassdraget må være grove masser uten finstoff.
- Alle tilførte masser knyttet til anleggsvegene skal fjernes fra vassdraget når vegene fjernes.
- Alle typer masser som brukes i prosjektet skal være rene masser. Det vil si at de ikke skal inneholde forurensing, avfall eller fremmede arter. Det er viktig at de lagres flomsikkert. Tilsvarende må anleggsmaskiner kontrolleres slik at de ikke bringer fremmede arter inn eller ut av anleggsområdet.
- Tiltakshaver må sikre god dokumentasjon av nå-tilstanden på elvebunnen når det gjelder bunnsubstrat og andre hydromorfologiske parametere i og nedstrøms anleggsområdet. En oppfølgende kartlegging skal gjennomføres etter tiltaket for å verifisere funksjon og substratkvalitet, og dersom det oppdages restaureringsbehov skal det utarbeides en plan med nødvendige tiltak for å gjenopprette området.

Vedtak etter vannressursloven § 11 (kantvegetasjon)

Statsforvalteren gir Bane NOR dispensasjon etter vannressursloven § 11 tredje ledd til midlertidig fjerning av kantvegetasjon rundt Otta jernbanebru i forbindelse med de omsøkte tiltakene. Det forutsettes at det legges til rette for naturlig reetablering av stedegen kantvegetasjon.

Vedtaket kan påklages til NVE innen tre uker etter at brevet er mottatt. En ev. klage skal sendes om Statsforvalteren

Med hilsen

Tore Pedersen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Olsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Kristin Haugen, NVE
uttalelser@nve.no

SEL KOMMUNE
INNLANDET FYLKESKOMMUNE
RAMBØLL NORGE AS
BANE NOR SF

Botten Hansens gate 9
Postboks 4404 Bedriftssenteret
Postboks 427 Skøyen
Postboks 4350

2670	OTTA
2325	HAMAR
0213	OSLO
2308	HAMAR