



NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT
(NVE)

Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon

Mari Olsen, 61 26 60 60

Uttalelse til søknad om utbedring av sikringsanlegget ved Otta jernbanebru, Sel kommune - Ref.: høringsuttalelse 202400025

Bakgrunn

Vi viser til brev fra NVE datert 22.02.25 med høring av søknad om utbedring av sikringsanlegget ved Otta jernbanebru. Søknaden er datert 21.02.25, og er sendt fra Bane NOR til NVE som en konsesjonssøknad. NVE har allerede gitt tillatelse til de midlertidige tiltakene som er nødvendig for å gjennomføre de permanente tiltakene som er omsøkt nå, i brev datert 19.02.25 med deres ref.: 202400025-28. Søknaden om permanente tiltak gjelder utbedring av sikringstiltaket som ble gjennomført vinteren 2024. I januar 2025 oppstod det oppdemning av is under Otta jernbanebru på grunn av stor bunnisdannelse. Strømningen i elva ble tvunget sørover og mot det søndre landkaret, noe som førte til stor erosjon foran, delvis under og nedenfor det søndre landkaret. Landkaret, som er endestøtten for brubanen på land, er fundamentert delvis på løsmasser. Vannet vasket ut de løse massene, og det ble konstatert bevegelse på landkaret. For å unngå at det danner seg is på elvebunnen planlegger Bane NOR å grave ut en djupål i midtre og nordre elveløp (mellom de to brukarene som står i elva, og nord for dem, mot det nordre landkaret), ved å senke deler av dagens utlagte erosjonssikring. Dette vil gi tilstrekkelig vanndybde og gjennomstrømning til at isdannelse reduseres. Overkant av sikringen blir da liggende på samme høyde som elvebunnen gjorde i 2023. I tillegg skal det søndre landkaret erosjonssikres på nedsiden av jernbanebrua. Tiltaket skal ferdigstilles innen 1. mai 2025.

Vår vurdering

Samfunnssikkerhet

Statsforvalteren understreker Dovrebanens nasjonale, regionale og lokale 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 har negative konsekvenser for samfunnssikkerheten og store samfunnsøkonomiske konsekvenser for gods- og persontransport. Det er derfor viktig at sikring av brua blir prioritert og skjer så raskt som mulig.

Forhold knyttet til ev. behandling av tiltaket etter plan- og bygningsloven

Statsforvalteren kan ikke se at det er lagt opp til avklaring av tiltak etter plan- og bygningsloven (pbl). Vi registrerer at utbedring av sikringsanlegg ved Otta bru medfører relativt omfattende tiltak også på



land i form av midlertidige anleggsveger, areal for mellomlagring av masser og riggplasser. Vi antar at dette ikke er arealbruk i tråd med vedtatte planer for området og innebærer tiltak som normalt ville krevd dispensasjon fra vedtatt arealformål, jf. kap. 19 i pbl.

I tilfelle Sel kommune velger å behandle tiltaket som en dispensasjon etter pbl gir vi relevante innspill til en slik sak her, for å spare saksbehandlingstid. Vi gir også en kort vurdering av tiltaket etter støyretningslinje T-1442/2021. Vi bruker ikke tid på å drøfte nærmere om retningslinjen gjelder dersom kommunen ikke velger å behandle tiltaket etter kap. 19 i pbl. Det er gitt føringer bl.a. for håndtering av anleggsstøy her som uansett bør følges opp for å håndtere konsekvensene av ev. sjenerende eller skadelig støypåvirkning.

Det er et bilde tatt 15.02.2025, fig. 2-2, i søknad om konsesjon for permanente tiltak i vassdrag. Statsforvalteren legger til grunn at dette er nåsituasjonen, grovt regna. Bildet viser omfattende anleggsvirksomhet rundt søre landside av jernbanebrua. Primært på østsida, men også delvis på vestsida av brua. Anleggstrafikken pågår svært nær eksisterende boligbebyggelse. Statsforvalteren minner om føringer i kap. 6 om bygge- og anleggsstøy i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021). Det er fastsatt anbefalte støygrenser her for utendørs bygge- og anleggsvirksomhet over 6 måneder. Dersom bygge- og anleggsperioden er kortere, kan det aksepteres inntil 5 dB høyere støynivå på dagtid og kveld (men ikke på nattestid).

Dersom avklaring av støy på ev. støyfølsomme bebyggelse etter T-1442/2021 er tenkt avklart i en etterfølgende dispensasjonssak bør dispensasjonssaken behandles ferdig så raskt som mulig. Dersom det viser seg at støy fra anlegget overskrider anbefalte grenseverdier kan avbøtende tiltak være skjerming, tilpasning av tidspunkt for støyende virksomhet eller varsling samt også tilbud om alternativ overnatting dersom støyende arbeid utføres på nattestid.

Vi antar at kommunen i dialog med Bane NOR har drøfta og lagt rammer for trafiksikker anleggstrafikk i og nær boligområder samt ev. skoleveg og sikring av hensyn til barn og unge i den sammenheng. Dette er også forhold og vilkår som med fordel kan drøftes og settes vilkår om i en ev. dispensasjon etter pbl.

Fisk

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. Det er ikke kartlagt noen konkrete gyte- og oppvekstområder akkurat rundt jernbanebrua og ned til samløp med Lågen, og i NINA-rapport 621 om Nedre Otta kraftverk fant de lav tetthet av gyte- og overvintringshabitater for harr og ørret i samløpet mellom Otta og Lågen. Strekningen inngår imidlertid i et større funksjonsområde der det er en betydelig forflytning av fisk mellom Lågen og de nedre delene av Ottaelva.

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 arealinngrepet på elvebunnen rundt brua som lite problematisk. Det kan ikke utelukkes at anleggsperioden vil ha negativ konsekvens på årets rekruttering av fisk, noe som i så fall vil bli den andre sesongen på rad hvor fiskebestandene utsettes for dette. Vi tror imidlertid ikke dette vil ha permanente konsekvenser for bestandene, da området som påvirkes er lite sett i forhold til det totale tilgjengelige funksjonsarealet for fisk i vassdraget. Statsforvalteren er mer opptatt av at de permanente sikringstiltakene ikke medfører varige endringer i erosjonsforhold, massebalanse/massetransport og vannhastighet som kan redusere strekningens funksjon for fisk. Det er viktig at konnektiviteten i vassdragene opprettholdes, og at fisk fortsatt kan vandre uhindret mellom Lågen og Otta. Arealet under bruområdet må heller ikke bli vandringsselektende, dvs. at



det må fungere slik at alle fiskearter i alle livsstadier må kunne forflytte seg på ulike vannføringer gjennom året. Her antar vi at man kan trekke noen paralleller til Randklev bru, der det ble etablert vandringskorridorer forbi bruområdet. Saken er nok ikke direkte sammenlignbar ift. omfang og fiskearter som er til stede i vassdraget, men det er likevel viktig at de hydrauliske forholdene under Otta jernbanebru blir slik at fiskevandringen ikke begrenses. I søknaden står det at etablering av djupål i de to elveløpene trolig vil forenkle passasjen forbi jernbanebrua ettersom dagens terskel over elva reduseres. Det er viktig at dette følges opp med etterundersøkelser, i tillegg til den kartleggingen som allerede er planlagt ift. bunnsubstrat og andre hydromorfologiske parametere, for å sikre at vandringsmuligheter og øvrig funksjon ikke forringes. Søknaden beskriver at en plan for kompenserende tiltak vil bli utarbeidet senere i dialog med NVE, og der vil etterundersøkelsene være et viktig ledd i å avdekke hva det eventuelt er behov for.

Naturmangfold

Like nedstrøms jernbanebrua ligger det en naturtype med flomfastmark, som er en nært trua (NT) naturtype av moderat kvalitet. Naturtypen blir påvirket av store flomhendelser og det er lite kantvegetasjon langsmed vassdraget pga. dette. I flomfastmark skjer det raskt endringer, og vegetasjonen og trær kan fort bli oversvømt og vasket bort med kraftig flom. Det vil si at naturtypen er skapt av at det er store endringer i vannmassene.

Utgravingen under jernbanebrua kan medføre noen endringer i vannets strømming og intensitet. I elveløpet inn i naturtypen pleier det kun å være tilføring av vann i forbindelse med flom, og trolig vil det fremdeles i flomperioder komme vann inn i dette elveløpet selv med gjennomføring av sikringstiltaket. Det som er viktig er at en under gjennomføring av sikringstiltaket ikke skal lagre overskuddsmasser i naturtypen, men sikre at dette blir lagret på en forsvarlig plass som ikke medfører utvasking av masser ut i elva.

Det opplyses om at det er lite kantvegetasjon langsmed Otta elva, spesielt der jernbanebrua går i land på hver side av elva. Dette gjør at det er viktig at en ivaretar den vegetasjonen som finnes og sikrer at det legges til rette for reetablering av kantvegetasjonen etter at tiltaket er utført.

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. Prosjektet har tidligere beskrevet hvordan fremmede arter skal håndteres både før, under og etter gjennomføring, blant annet i kapittel 4 i rapporten om naturmangfold som lå som vedlegg til søknaden om permanente tiltak i 2024. Vi legger til grunn at denne tiltaksplanen følges også nå.

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 de permanente tiltakene 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 masser 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 forurensing knyttet til arbeidet vil bli tilstrekkelig ivare tatt gjennom NVEs konsesjon.

Konklusjon

Statsforvalteren anbefaler at NVE gir konsesjon etter vannressurslovens bestemmelser til gjennomføring av de permanente 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 tillatelsen:

- Massene som skal brukes i vassdraget må være grove masser uten finstoff.
- 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 det skal utarbeides en plan for kompenserende tiltak.

Med hilsen

Tore Pedersen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Olsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

INNLANDET FYLKESKOMMUNE
SEL KOMMUNE
BANE NOR SF
RAMBØLL NORGE AS
Kristin Haugen, NVE

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

2325	HAMAR
2670	OTTA
2308	HAMAR
0213	OSLO