

1673

NINA Rapport

Undersøkelse av naturverdier i forbindelse med planlagt jernbaneundergang ved Lurslia, Nittedal (Akershus)

Egil Bendiksen



NINAs publikasjoner

NINA Rapport

Dette er NINAs ordinære rapportering til oppdragsgiver etter gjennomført forsknings-, overvåkings- eller utredningsarbeid. I tillegg vil serien favne mye av instituttets øvrige rapportering, for eksempel fra seminarer og konferanser, resultater av eget forsknings- og utredningsarbeid og litteraturstudier. NINA Rapport kan også utgis på annet språk når det er hensiktsmessig.

NINA Temahefte

Som navnet angir behandler temaheftene spesielle emner. Heftene utarbeides etter behov og serien favner svært vidt; fra systematiske bestemmelsesnøkler til informasjon om viktige problemstillinger i samfunnet. NINA Temahefte gis vanligvis en populærvitenskapelig form med mer vekt på illustrasjoner enn NINA Rapport.

NINA Fakta

Faktaarkene har som mål å gjøre NINAs forskningsresultater raskt og enkelt tilgjengelig for et større publikum. Faktaarkene gir en kort framstilling av noen av våre viktigste forskningstema.

Annen publisering

I tillegg til rapporteringen i NINAs egne serier publiserer instituttets ansatte en stor del av sine vitenskapelige resultater i internasjonale journaler, populærfaglige bøker og tidsskrifter.

Undersøkelse av naturverdier i forbindelse med planlagt jernbaneundergang ved Lurslia, Nittedal (Akershus)

Egil Bendiksen

Bendiksen, E. 2019. Undersøkelse av naturverdier i forbindelse med planlagt jernbaneundergang ved Lurslia i Nittedal (Akershus) NINA Rapport 1673. Norsk institutt for naturforskning.

Oslo, mai 2019

ISSN: 1504-3312

ISBN: 978-82-426-3420-7

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET

Åpen

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV

Tor Erik Brandrud

ANSVARLIG SIGNATUR

Forskningsjef Kristin Thorsrud Teien (sign.)

OPPDRAGSGIVER(E)/BIDRAGSYTER(E)

Bane NOR

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER/BIDRAGSYTER

Øyvind Løkke

FORSIDEBILDE

Dagens jernbaneovergang ved Lurslia (12. mai 2019).

© Egil Bendiksen

NØKKEWORD

Norge, Akershus, Nittedal, vegetasjon, jernbaneundergang, naturverdier, konsekvensutredning

KEY WORDS

Norway, Akershus, Nittedal, vegetation, railroad underpass, nature values, environmental impact assessment

KONTAKTOPPLYSNINGER

NINA hovedkontor

Postboks 5685 Torgarden
7485 Trondheim
Tlf: 73 80 14 00

NINA Oslo

Gaustadalléen 21
0349 Oslo
Tlf: 73 80 14 00

NINA Tromsø

Postboks 6606 Langnes
9296 Tromsø
Tlf: 77 75 04 00

NINA Lillehammer

Vormstuguvegen 40
2624 Lillehammer
Tlf: 73 80 14 00

NINA Bergen

Thormøhlens gate 55
5006 Bergen
Tlf: 73 80 14 00

www.nina.no

Sammendrag

Bendiksen, E. 2019. Undersøkelse av naturverdier i forbindelse med planlagt jernbaneundergang ved Lurslia i Nittedal (Akershus) NINA Rapport 1673. Norsk institutt for naturforskning.

En usikret jernbaneovergang tjener i dag som viktig hovedinnfallsport til Nordmarka fra byggesonen i Nittedal ved Sørli. Denne er planlagt erstattet av en undergang/kulvert der det også kan kjøres løypemaskin. Fra Sørлитangen skiarena følges nåværende veitrasé nesten til dagens overgang, så lages en ny tursti/løypetrasé til punkt for kulvert lenger nordøst. På nordsida er det bare 10-15 m fram til eksisterende turvei.

All skog som påvirkes på nevnte nye veistrekning og omkring punkt for kulvert på sørsida av jernbanen består av ung plantasjeskog dominert av gran og på fattig grunn. Vegetasjonen er triviell, og det er ikke gjort funn av rødlistearter eller andre interessante arter.

På nordsida er det noe rikere med et smalt belte sumpskog langs sig ned mot bekk fra Høldippdammen, men det er først og fremst fra like øst for kulvert/riggområde og svært små areal, dessuten også her ungskog.

Konklusjonen er at inngrepet ikke vil medføre konflikt med viktige naturverdier. Både på sør- og nordsida bør vises forsiktighet med unødvendig påvirkning av områdene mot øst, hvor det finnes rikere vegetasjonselementer.

Egil Bendiksen, NINA, Gaustadalleen 21, NO-0349 Oslo.
e-post: egil.bendiksen@nina.no

Abstract

Bendiksen, E. 2019. Investigation of nature values in connection with planned railroad underpass at Lurslia, Nittedal (Akershus). NINA Report 1673. Norwegian Institute for Nature Research.

Today, an unsecured railway crossing serves as the main gateway to the forest in Nordmarka from the built-up areas in Nittedal by Sørli. This is planned to be replaced by an underpass/culvert where it also can be run machines for making ski trails. From the ski arena the current walking trail is followed almost to the present railway crossing. Then a new trail is made further to the point of culvert more to the north east. At the northern side of the railway there is only a stretch of 10-15 m between the railway and a walking trail.

All forest in the influence zone of the new walking trail and close to the planned culvert at the southern side of the railway consists of young plantations dominated by spruce on acid soil. The vegetation is of common types, and there are no finds of red listed species or other interesting species.

At the northern side there is somewhat more rich ground with a narrow belt of swamp forest along a small brook down to a larger brook from Høldippadammen. However, this is primarily from just east of the culvert, covering very small areas. This is also young forest.

The conclusion is that the intervention will not cause conflict concerning important nature values. Both at the south and north side care should be taken with respect to unnecessary influence on the areas towards east, where there are richer vegetation elements.

Egil Bendiksen, NINA, Gaustadalleen 21, NO-0349 Oslo.
e-post: egil.bendiksen@nina.no

Innhold

Sammendrag	3
Abstract	4
Innhold	5
Forord	6
1 Innledning.....	7
2 Resultater	9
3 Diskusjon og konklusjon	11
4 Vedlegg	12

Forord

NINA ved undertegnede har etter avtale med byggeleder Øyvind Løkke, Bane NOR, gjort en naturfaglig undersøkelse av areal som vil bli berørt ved anleggelse av en tunell (tursti- og skiløypefunksjon) under Gjøvikbanen ved Lurslia, Nittedal kommune.

Feltarbeid er foretatt 13. mai 2019.

Oslo, mai 2019
Egil Bendiksen

1 Innledning

Fra Bane NORs beskrivelse av prosjektet (Gjøvikbanen Kulvert Lurslia Nittedal) er hentet følgende:

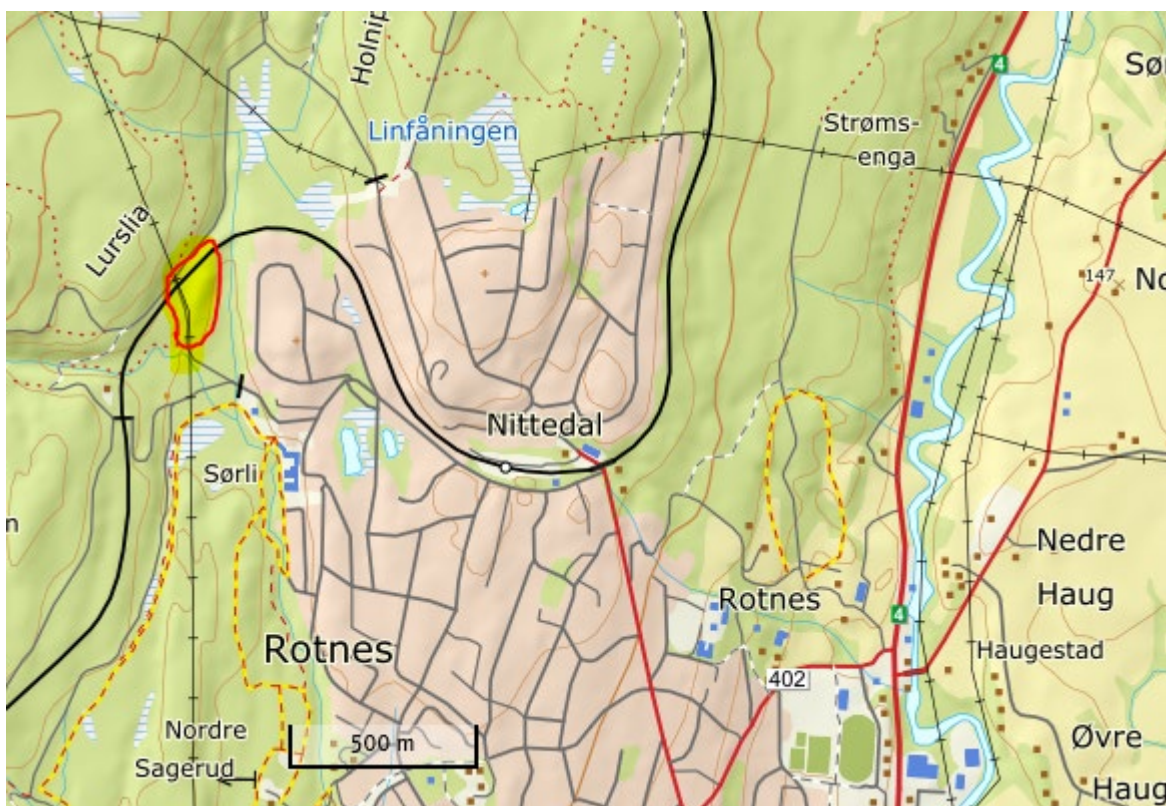
«Planovergangen ved Lurslia km 22,868 på Gjøvikbanen skal erstattes av ny stålkulvert ved ca. km 22,918. Prosjektet omfatter i tillegg bygging av ca. 130 meter ny tursti (atkomst til kulvert), fjerning av eksisterende planovergang, inngjerding av trasé ved dagens planovergang, etablering av linjegrøfter, fjerning og reetablering av spor. Det skal etableres en velteplass for tømmer på nordsiden av sporet. Denne skal være stor nok for vende med dagens tømmerbiler.

Dagens planovergang er en mye brukt tursti og skiløype. Dårlig sikt på strekningen og den hyppige bruken, gjør at det er mange nestenulykker ved planovergangen. Den nye kulverten dimensjoneres for løypemaskin, slik at kulverten og de nye 130 meterne med tursti blir en del av løypenettet i Nittedal kommune. Den gamle planovergangen legges ned og gjerdes inn.

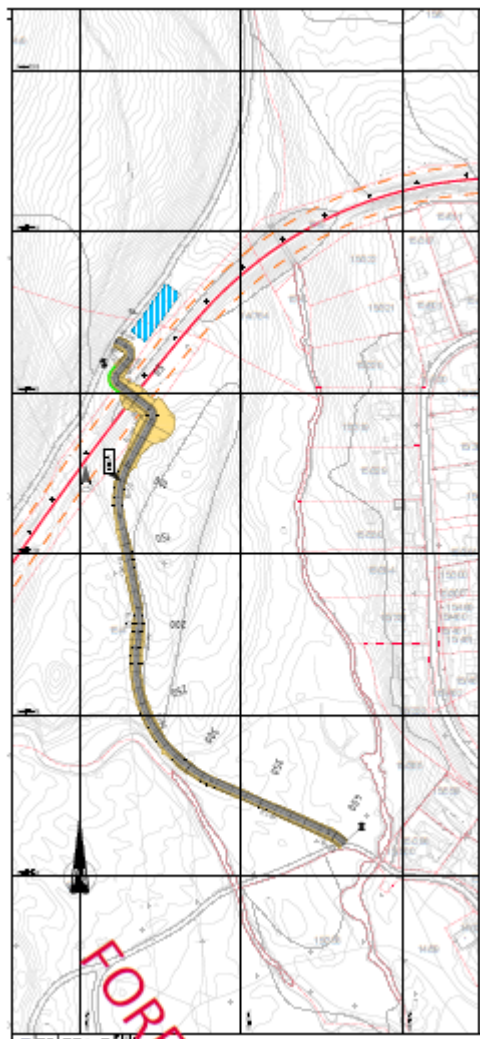
Kulverten skal kunne brukes hele året for sykkel, ski og gange. Den skal være opplyst, og bred og høy nok til at løypemaskin kan passere. Løypemaskin krever 4 meters bredde og 3,5 meters høyde.

Det skal sendes byggesøknad til Nittedal kommune. Med denne skal det følge kartlegging av biologisk mangfold. Kartlegging av naturmangfold gjøres av NINA i begynnelsen av mai, når vekstsesongen er i gang.

Det er registrert områder i nærheten av tiltaksområdet med viktige naturtyper etter DN håndbok 13 (regionalt viktig sumpskog, lokalt viktig rikmyr og kalkskog).»



Figur 1. Områdets beliggenhet.



Figur 2. Planlagte inngrep, foreløpig skisse fra oppdragsgiver. Mørk og bred linje er dagens turvei, som vil bli brukt som anleggsvei i utbyggingsfasen. Gul farge: Grøft, skjæring og fylling. Blåstripet rektangel: riggområde, ca. 400 m².

Området ligger 2,5 km VNV for Nittedal stasjon. Det er en viktig inngangsport både sommer og vinter til Nordmarka fra en stor befolkningskonsentrasjon omkring Nittedal stasjonsområde, Rotnes og Kruttverket, både til fots og på sykkel og på ski i retning Ørfiske, Gørjahytta og Varingskollen. Det aktivt brukte skiarenaområdet Sørлитangen ligger like sør for området, der turveien har utgangspunkt.

Det er relativt flatt, men småkupert, omkring 250 m o.h. og arealet tilhører sørboreal sone, svakt oseanisk seksjon (O1). Like sør for området er det kambrosiluriske bergarter (kontaktmetamorfisert; hornfels, kalkstein/kalkspatmarmor), deretter overtar mot nord eruptive bergarter, først et belte med granitt (ekeritt), mens i hovedområde for inngrep består berggrunnen av syenitt (nordmarkitt), dvs. sure bergarter.

Hele det aktuelle området består av ungskog, hogstklasse 3, og start på ny traséstreking fra sør ligger i kraftledningstraseen, som holdes permanent åpen. Ny trasé til kulvert er betegnet som tursti i sakspapirene, mens ordet turvei er brukt om eksisterende trasé fra Sørli, bl.a. på nettstedet Nittedalsporten om ny turvei Sørli – Ørfiske. Uten å ta stilling til hva som måtte være rette definisjoner, er det i denne rapporten beholdt ordet «turvei» på eksisterende turtraseer (jf. turkart Lillomarka: «liten vei») og tursti er brukt for ny trasé.

2 Resultater

Langs veien inn til prosjektområdet fra sør, omkring dagens turvei (**figur 3**, innover i bildet), var på undersøkelsestidspunktet arealene omkring preget av et våraspekt med mye hvitveis, dessuten spredt snerprørkvein, men i mosaikk med blåbærpartier, og på mer opplendte partier også flekkvis dominans av røsslyng. Dette representerer, jf. kap. 1, det nordligste av et belte med kambrosiluriske bergarter mellom Kruttverket og Sørliområdet, som etter geologisk kart går over i sure, eruptive bergarter like sør for der prosjektområdet starter.

Følgende er observert i områdene som vil bli påvirket av ny turstitrassé:

Sørside langs jernbanelinje

I hjørnet mellom dagens turvei og jernbanelinja er det en forsumpet fordypning, som representerer innerste del av et søkk som er avskåret og oppdemmet av jernbanelinjen (**figur 4**). Her er det dominans av ung bjørk, blåbær og dels stri kråkefot og i bunnen grantorvmose (*Sphagnum girgensohnii*) og storbjørnemose (*Polytrichum commune*). Ny trasé fram til kulvert vil gå i skråningsparti av to små kollepartier preget av plantasjegranskog etter flatehogst for anslagsvis et par tiår siden (**figur 5**) med rest av store, råtne granstubber. Foruten gran, inngår bjørk og noe rogn.

Der det er mer åpent er det vegetasjon dominert av blåbær samt med tyttebær og smyle og særlig etasjemose (*Hylocomium splendens*) i bunnen, mot topp av kollene røsslyng og på grunnlendt berghammer nøysomme moser og lav (lys reinlav (*Cladonia arbuscula*), einerbjørnemose (*Polytrichum juniperinum*), filtsigdmose (*Dicranum polysetum*), bergsigdmose (*D. fuscescens*) samt einer. Søndre kolle er dels åpen, i kant av kraftledningstrasé og har foruten tett røsslyngvegetasjon også noen partier med hvitveis og snerprørkvein. En del av strekket der veien vil gå er tett plantasjeskog av gran hvor det er såpass lite lys at undervegetasjon mangler (**figur 6**).

Langs bekken fra Høldippeldammen er det rikere vegetasjon, blant annet med stedvis rikelig av sumphaukeskjegg, en rik sumpskogsart, samt bl.a. enghumbleblom, mjødurt og kvitbladtistel, og helt i bekkekant mye vårmose (*Pellia* sp.). Det er en gammel lågurtgranskog på østsida av bekken sør for jernbanelinja, men utenfor influensområdet.

Innenfor jernbanegjerdet ble observert et rektangelformet areal på ca. 20 x 4 m med forkullede småbusker og avbrent marksjikt etter en av flere småbranner antent etter gnister fra jernbanen under tørkesommeren 2018 (**figur 7**) (jf. Odd Martinsen, pers. medd. og oppslag i pressen). Snerprørkvein skjøt flere steder gjennom avbrent sjikt. Det var også små brannflekker på nordsida av sporet.

I sum: Registrerte naturtyper (Naturtyper i Norge, NiN 2,1) er i hovedsak T4-1 blåbær(gran)skog og T4-2c bærlyngskog (bærlyng-barblandingsskog, dominert av gran, med innslag av furu). Ingen rødlistearter er registrert.

Nordside langs jernbanelinje

Dette er også yngre skog, som mellom kraftledningstrasé og kulvertpunkt består av et ca. 10-15 m bredt belte mellom jernbanelinje og eksisterende turvei. Dette er fortsettelsen av søkket som jernbanelinja har avsnørt en innerste del av på sørsida. Det er relativt flatt og dels forsumpet, med en liten bekk, som i øvre del virker kanalisert. Innenfor jernbanegjerdet er det en liten myrflekk med flaskestarr, skogsnelle, svartvier og torvmose. Hovedpartiet utenfor gjerdet har foruten yngre gran en del noe større bjørketrær, og det er også noen få store graner (jf. lite parti merket hogstklasse 5 (Naturbase: Kilden)). Dominansforhold varierer, med bl.a. blåbær, stri kråkefot og

kreking, og det ble ellers registrert hvitveis, perlevintergrønn, torvull, grantorvmose (*Sphagnum girgensohnii*) og storbjørnemose (*Polytrichum commune*) (**figur 8**).

Det er et lite kolleparti like i østre kant av planlagt riggområde, der det vokser bl.a. blåveis, hvitveis og fingerstarr. Dette er tydeligvis et lite rikere parti helt lokalt. Siden det dekker en liten kolle, skyldes det neppe næringsriktig, men kan heller dreie seg om kambrosilurisk berggrunn (jf. svært grove grenser på geologisk kart). Herfra og ned til den større bekken fra Høldippeldammen er det et grunt lite dalsøkk med noe rikere og sumppreget vegetasjon langs siget (**figur 9**). Vegetasjonen var kommet kort på undersøkelsestidspunktet, men arter som ble registrert var mjødurt, enghumleblom og bekkeblom. Omkring dominerer hvitveis, og blåbær mangler. Eventuelt fortsetter rikere berggrunn ned mot hovedbekken, eller det er sig fra blåveispartet. Langs bekken fra Hølnippeldammen (**figur 10**) ble det også observert blåknapp og slirestarr.

I sum: Foruten elementer av de fattige fastmarksskog-naturtyper er det elementer også av intermedier (-rik?) sumpskog, samt lågurtgranskog (NiN 2,1: T4-3). Ingen rødlistearter er registrert.

3 Diskusjon og konklusjon

Ut fra geologisk kart, berggrunn (NGU.no), Naturbase (Miljodirektoratet.no), Artskart (Artsdatabanken.no) og aldersklassekart, skog (Kilden.no og Naturbase.no) synes området i utgangspunktet å være uten særskilte biologiske verdier. Det kan ut fra disse kildene beskrives som geologisk fattig, uten naturtypelokalitet/nøkkelbiotop, hele arealet er ungskog etter flatehogst og det er ikke registrert spesielle funn.

NINAs feltbefaring viste imidlertid at virkeligheten ikke var fullt så ensartet trivielt som dette. Dette skyldes først og fremst at det geologiske berggrunnskartet er såpass grovt og at det synes åpenbart at det er partier med rikere, trolig kambrosilurisk berggrunn lenger nord enn anvist, enten at grensa er mindre rettlinjet enn på kartet eller at det måtte være isolerte kambrosilurblokker innsmeltet i nordmarkitten, ellers i regionen særlig kjent fra Groruddalen, innenfor østgrensa til den geologiske Nittedalskalderaen, som også dette området er helt i kanten til.

Like på oversida av turveien og vis a vis planlagt kulvert er det ifølge Artskart funnet den næringskrevende krattfiol, og mer krevende vegetasjon ble observert fra like øst for planlagt riggområde og søkket ned til bekken fra Høldippeldammen. Langs denne bekken er det også rikere kantvegetasjon på begge sider av jernbanen. Rikere vegetasjon er også registrert som nøkkelbiotoper kartlagt etter MiS-metoden både nord for Ørfiskebekken og ovenfor myr lenger oppstrøms langs bekken fra Høldippeldammen.

Vegetasjonen i det mest berørte området; ny trasé til kulvert og selve kulvertlokalitet på sørsida, er imidlertid fattig og triviell, med de vanlige og fattige barskogs-naturtypene. Både disse og de rikere elementene på nordsida er i en redusert tilstand, som følge av at skogen er tilplantet med plantasjeskog etter flatehogst.

Det tas forbehold for hva som måtte være reelt artsinventar for karplanter i de noe rikere områdene på grunn av registreringstidspunkt - tidlig vår (jf. fortsatt store snøpartier på skiarenaområdet på Sørлитangen), samt at det var helt utenfor soppsesong. Arter som mjødukt og sumphaukeskjegg var bare så vidt mulig å identifisere, da de så vidt var kommet opp. Rikere vegetasjon ville uansett vært observerbar i de mer solrike partiene på sørsida der det meste av inngrepene kommer, og det ville vært synlig på mosefloraen, spesielt på eksponert berg. Det anses derfor ikke nødvendig med noen suppleringsundersøkelse senere i sesongen.

I sum er hele området sterkt preget av intensiv skogsdrift og kraftledningsgate, samt i sør, turveiinngrep fra tidligere, og inngrepsområdet består av fattige, trivielle naturtyper. Det synes derfor ikke å være noe konflikt når det gjelder det planlagte naturinngrepet. Ingen registrerte naturtypelokaliteter eller nøkkelbiotoper registrert med utgangspunkt i kartlegging etter MiS-metoden blir berørt.

De rikere partiene på nordsida av jernbanen ligger primært på (nord)østsida og utenfor inngrepsområdet, men blåveisknausen og det rikere sigområdet starter umiddelbart øst for riggområdet. Selv om dette ikke er en verdifull naturtypelokalitet etter DN-håndbok 13, oppfordres det likevel til at det ikke blir unødvendig forstyrrelse (som masselagring, opprotting etc.) av disse randarealene under anleggsfasen og at velteplass for tømmer etter opphørt anleggsarbeid ikke strekkes øst for riggområdet. Dette gjelder også på sørsida, at det ikke skyves masser ut mot den rikere bekkedalen nordøstover.

Generelt er det viktig at fremmede arter med høy eller svært høy økologisk risiko ikke introduseres i området ved å bringe inn urene jordmasser. Med tanke på eventuell fare for å bringe slike arter *ut* av området, kan det anføres at det ikke ble gjort noen observasjoner av fremmede arter innenfor området under feltbefaringen.

4 Vedlegg

4.1 Illustrasjoner fra berørt område og nærmeste omegn



Figur 3. Nåværende jernbaneovergang, sett i retning Sørлитangen (sørøstover) med eksisterende turveistrekning innover i bildet. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 4. Fra trekant mellom eksisterende turvei og ny turstistrekning, inn mot jernbane. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 5. Ungskogen der ny trasé vil gå, med planlagt kulvert et stykke innover i bildet. Fotograferet fra nåværende turveiovergang i retning mot Nittedal stasjon. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 6. Fra det tettere partiet av ungskog på nye turstistrekning. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 7. Parti som ble antent av gnist fra toget tørkesommeren 2018. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 8. Det smale partiet på nordsida av jernbanen mellom jernbanelinjen og eksisterende turvei, omtrent der kulverten kommer ut. Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 9. Fra det rikere sigpartiet, søkk øst for planlagt riggområde på nordsida av jernbanelinjen.
Foto: EB, 12. mai 2019.



Figur 10. Bekken fra Høldippeldammen, like ved der søkket i figur 9 kommer ned. Foto: EB, 12. mai 2019.

Norsk institutt for naturforskning, NINA, er en uavhengig stiftelse som forsker på natur og samspillet natur–samfunn.

NINA ble etablert i 1988. Hovedkontoret er i Trondheim, med avdelingskontorer i Tromsø, Lillehammer, Bergen og Oslo. I tillegg driver NINA Sæterfjellet avlsstasjon for fjellrev på Oppdal, og forskningsstasjonen for vill laksefisk på lms i Rogaland.

NINAs virksomhet omfatter både forskning og utredning, miljøovervåking, rådgivning og evaluering. NINA har stor bredde i kompetanse og erfaring med både naturvitere og samfunnsvitere i staben. Vi har kunnskap om artene, naturtypene, samfunnets bruk av naturen og sammenhenger med de store drivkreftene i naturen.

ISSN:1504-3312
ISBN: 978-82-426-3420-7

Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: Postboks 5685 Torgarden, 7485 Trondheim

Besøks-/leveringsadresse: Høgskoleringen 9, 7034 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00, Telefaks: 73 80 14 01

E-post: firmapost@nina.no

Organisasjonsnummer 9500 37 687

<http://www.nina.no>



Samarbeid og kunnskap for framtidens miljøløsninger