

Til  
**Bane NOR**  
**Larvik kommune**

Kopi  
Sandefjord kommune  
Fylkesmannens landbruksavdeling  
Vestfold Fylkeskommune

GJENNESTADTUNET 85  
3160 STOKKE  
TLF.: 410 67 532  
VESTFOLD@JORDVERN.NO  
WWW.JORDVERN.NO  
ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 29.03.2019

## Justering av innspill - Kommunedelplan Larvik arkivsaks id. 18/18573 – Del av Ny Intercity Stokke – Larvik

### Hva endres i vårt innspill:

Jordvern Vestfold viser til vårt innspill datert 15. mars 2019 til kommunedelplan Larvik – del av ny InterCity Stokke-Larvik.

Mandag 25.03 ble vi gjort oppmerksomme på at vi muligens har gitt vår støtte til Stålaker Øst på feil grunnlag. Dette ble bekreftet i epost fra planleggingsleder Hans Jørgen Bihli 27.03.2019. Det permanente arealbeslaget av dyrka mark ved Stålaker Øst-alternativet er tilnærmet det samme som for Verningen-alternativet, i motsetning til det som fremkommer av tabell på side 11 i Fagrapport naturressurs.

***Vi vil derfor presisere at vår støtte til Stålaker Øst trekkes tilbake og at vi i stedet forholder oss nøytrale til valg av trasé.***

***Med enda større beslag av dyrka mark vil vi understreke behovet for kompenserende og avbøtende tiltak og at kommunedelplanen sikrer at eksisterende jernbane tilbakeføres til dyrka mark der dette er hensiktsmessig.***

For øvrig er vår uttalelse identisk med den som ble sendt inn 15.03.2019.

Vestfoldsamfunnet har en pluss-visjon for matjorda. Det er nedfelt i vår regionale plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) hvor samfunns mål nr 2 er at matjordarealet skal være økt innen 2040. Det har vi fordi vi har landets beste naturgitte forutsetninger for å produsere mat og at matproduksjon og tilhørende næringsmiddelindustri skaper svært stor verdiskaping i fylket. Selv små og store infrastrukturtiltak må ta hensyn til dette.

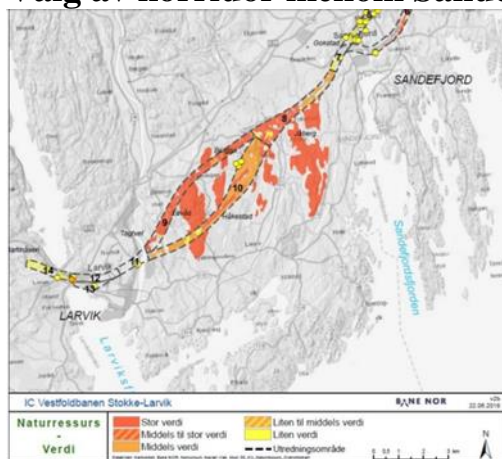
Vi innser samtidig at det ikke er mulig å få ny dobbeltsporet jernbane gjennom Vestfold uten at det vil berøre dyrka og dyrkbar mark. Det viser de aktuelle korridorene som er på høring i kommunedelplanene i både Sandefjord og Larvik.

Vi ber Bane NOR og kommunene særlig merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA – som slår fast at vi i Vestfold skal begrense beslaglegging av matjorda til et minimum ved utforming av infrastruktur og at eventuell omdisponering krever kompenserende tiltak. Dette er helt i tråd med en stadig innskjerpet nasjonal jordvernpolitikk.

Det betyr at Bane NOR i dette prosjektet, og i alle prosjekter dere gjennomfører i Vestfold (i prioritert rekkefølge) må:

1. Unngå å legge jernbanen over matjord, dvs velge de korridorene som berører minst matjord.
2. Begrense inngrepet/bredden til et minimum hvis man må krysse matjord. Det vil si at det gis føringer for en linjeføring slik at minst mulig matjord blir berørt og at utformingen av alle tilhørende anlegg må gjøres på en så skånsom måte som mulig i forhold til dyrka og dyrkbar jord på strekningen.
3. Sørge for at planbestemmelser og retningslinjer tar tilstrekkelig hensyn til jordvernet i tråd med RPBA og at kompenserende tiltak innlemmes på en forpliktende måte. Det vil blant annet si at det må utarbeides en matjordplan med gode kompenserende tiltak i de tilfellene hvor det ikke kan unngås at matjord går tapt.

## Valg av korridor mellom Sandefjord og Larvik?



Figur 0-2 Verdikart alle korridorer Stokke – Larvik

Vi har fått med oss at Bane NOR anbefaler Stålaker Øst mellom Sandefjord- Larvik. Vi registrerer også forskjellene på «anbefaler ikke» og «fraråder» mtp framtidige innsigelser.

Alle alternativene mellom Sandefjord og Larvik beslaglegger dessverre veldig mye matjord, 250 daa (Verningen), 300 daa (Stålaker vest) og 250 daa (Stålaker øst).

Tilsvarende arealbeslag av skog er, 220 daa (Verningen) og 100 daa (både Stålaker øst og vest) hvor det også er en del dyrkbar jord (ikke

spesifisert).

***Siden forskjellene på permanent beslag av antall dekar dyrka mark er tilnærmet lik for Stålaker øst og Verningen og det er usikkerhet rundt den dyrkbare jorda velger Jordvern Vestfold å holde oss nøytrale til valg av trasé.***

***Jordvern Vestfold vil derfor påpeke at på strekningen Sandefjord-Larvik vil det utvilsomt være svært viktig å detaljplanlegge innenfor den korridoren som velges på en slik måte at minst mulig matjord blir berørt, samt å fokusere på kompenserende tiltak og å flytte/nytte berørt matjord på en slik måte at potensialet for matproduksjon opprettholdes.***

***Kommunedelplanen må sikre en fornuftig etterbruk av dagens jernbane, dvs. tilbakeføring til dyrka mark der banen krysser eller ligger inntil matjord.***

## Kompenserende tiltak

For det første vil vi peke på at det gjennom RPBA prosessen i Vestfold er utviklet en veileder for matjordflytting som vi mener må legges til grunn for flytting av matjord.

Noen eksempler på kompenserende tiltak:

- Ha en god reguleringsplan for massehåndtering hvor areal som egner seg for oppdyrking og mottak av egnet undergrunnsjord og matjord kommer klart fram. Utarbeide en egen matjordplan i forbindelse med plan for massehåndtering.
- *Gjennomføring* av matjordplanen er avgjørende for at potensialet for matproduksjon skal ivaretas og krever kompetanse blant både planleggere og entreprenører som skal flytte matjorda.
- Tilbakeføre eksisterende bane til dyrka mark der den ligger inntil eksisterende dyrka mark eller område som egner seg for oppdyrking. Dette er superaktuelt på store deler av denne strekningen.
- Store skjæringer eller fyllinger beslaglegger mye areal. Hvis det ikke kan ligge i tunnel er det best at det i størst mulig grad ligger på eksisterende bakkenivå. Alternativt vurdere å legge traséen såpass lavt og i en miljøtunell hvor matjorda kan tilbakeføres oppå (jfr erfaringer fra E18 ved Gulli).
- Sørge for gode krysningsmuligheter, gode tilførselsveier til landbruksarealene og gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre at framtidig drift av jordbruksarealene ivaretas best mulig

Se for øvrig mulighetsstudiet for flytting av matjord som ble utarbeidet for Nykirke – Barkåker.

### **Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer**

For det første mener vi kommunedelplanen også må ta med seg dagens trasé i planområdet! I utkastet som er på høring gis det en retningslinje om at etterbruk av eksisterende jernbanespor skal vurderes i eget planarbeid. Dette mener vi blir feil, da erfaringer fra tilsvarende prosess for Nykirke – Barkåker er at eksisterende trasé er det mest egnede området for tilflytting av jord, i hvert fall i forhold til å opprettholde potensialet for matproduksjon. Vi mener eksisterende jernbanespor er en vesentlig del av både miljøoppfølgingsplanen og plan for bruken av jordressursene og at det må kobles sammen i det planarbeidet som følger av denne kommunedelplanen. Det samme gjelder for så vidt det som står under retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.

I så fall må bruk av eksisterende trasé nevnes i oppstillingen i planbestemmelsenes § 3-1. I de generelle planbestemmelsene §3-2 mener vi det allerede nå er så opplagt at hensyn til jordvernet er en så viktig del av en miljøoppfølgingsplan at det bør tilføyes en setning til avsnittet;

*«Flytting av matjord og andre kompenserende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges særlig vekt.»*

Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker har noen retningslinjer som det er viktig at også tas inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket. Se f.eks retningslinje § 4-7 i kommunedelplanen vedtatt av Horten kommune (under hav vi gjengitt de punktene vi mener må tas med her også):

***Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål.***

***Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.***

***Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.***

***Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.***

***Det må foreligge bekreftelse fra Mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre. (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere».***

I høringsutkastet er det egne retningslinjer for Naturressurser på s. 5 hvor egen plan for jordflytting nevnes. Som sagt vil det sikre en fornuftigere bruk av jordressursene hvis dette sees på i sammenheng med planene for massehåndtering, miljøoppfølgingsplanen og at eksisterende jernbanetrasé innlemmes i disse planene. Uansett må det vises til nevnte veileder for matjordflytting som er utarbeidet i RPBA. Vi mener det også bør vises til erfaringer fra arbeidet med jordflytting i planene for Nykirke - Barkåker.

Vi mener kommunedelplanen må legge klarere føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Dette gjelder også p-arealer i tilknytning til stasjonsområdene. RPBA har klare føringer for arealeffektiv utnyttelse av sentrumsområdene og egne føringer for p-plasser. Dette er viktig for alle stasjonsområder i Vestfold, da våre byer og tettsteder er omkranset av førsteklasses matjord.

Jordvern Vestfold kan allerede nå signalisere at vi gjerne bistår i arbeidet med utforming av matjordplaner og eventuelle mulighetsstudier knyttet til dette. Lykke til med videre planprosess!

Med vennlig hilsen

Jordvern Vestfold

Hans Huseby, leder

Arne Nøkland, nestleder