

Til
Bane NOR

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, 05.02.2019

Kommunedelplan Sandefjord saksnr. 201811235 – Del av Ny Intercity Tønsberg – Larvik

Jordvern Vestfold viser til sitt innspill til planprogram for ny InterCity mellom Tønsberg og Larvik i fra april 2017. I denne uttalelsen konsentrerer vi oss om Ny InterCity mellom Stokke – Sandefjord.

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.

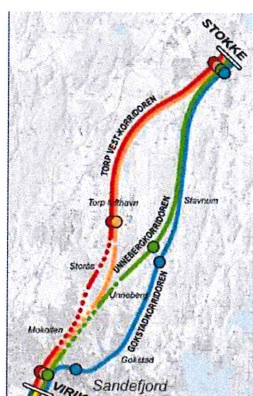
Vi innser samtidig at det ikke er mulig å få ny dobbeltsporet jernbane gjennom Vestfold uten at det vil berøre dyrka og dyrkbar mark. Det viser de aktuelle korridorene som er på høring i kommunedelplanene i både Sandefjord og Larvik.

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. Sørg 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 Stokke og Sandefjord?



Delstrekningene Stokke – Virik

- Torp vest-korridoren via Storås
- Torp vest-korridoren
- Unnebergkorridoren
- Gokstadkorridoren

vest – korridoren). Det er noe mer ulikheter når det gjelder arealbeslag av skog, her i området mellom 60 daa (Gokstadkorridoren) til 180 daa (Torp vest – korridoren) hvor det også er en del dyrkbar jord. Dessverre er det jo anbefalt korridor som berører mest matjord.

På en annen side vet vi at en korridor på østsiden av Torp flyplass ville skapt stort utviklingspress på dyrka og dyrkbar jord som kommunene har signalisert at de har ønsket å utvikle hvis ny trasé og stasjon hadde blitt lagt på østsiden.

Fra Torp til Sandefjord anbefaler Bane NOR en korridor som berører Unnebergjordene i større grad enn om alternativet med tunell gjennom Storås blir valgt. Vi registrerer også at friluftinteressene og kommunen er tydelig på at de ønsker alternativet med tunell gjennom Storås. Vi ber derfor Bane NOR ta en ny vurdering og ikke møte dette alternativet med innsigelse.

Jordvern Vestfold vil for øvrig påpeke at på strekningen Stokke- Sandefjord vil det utvilsomt være viktigst 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. Hvis Torp Vest blir valgt vil vi blant annet be Bane NOR se på muligheten for å heve jernbanetraséen noe inn mot Torp stasjon for å unngå så store og arealkrevende skjæringer over matjorda. Alternativt vurdere å legge stasjonen og traséen såpass lavt og i en miljøtunell hvor matjorda kan tilbakeføres oppå (jfr erfaringer fra E18 ved Gulli).

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.

Vi har fått med oss at Bane NOR anbefaler Torp Vest mellom Stokke og Sandefjord, og Stålaker Øst videre mot Larvik. Vi registrerer også forskjellene på «anbefaler ikke» og «fraråder» mtp framtidige innsigelser.

Alternativene inn mot Sandefjord beslaglegger jordbruksareal i samme størrelsesorden, fra 190 daa

(Gokstadkorridoren) til 220 daa (Torp

- Store skjæringer eller fyllinger beslaglegger mye areal – eks inn mot Torp stasjon. Hvis det ikke kan ligge i tunnel er det best at det i størst mulig grad ligger på eksisterende bakkenivå.
- 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 kompensierende 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.

Vi vil avslutningsvis oppfordre Sandefjord kommune til å være bevisst på all utvikling som følger rundt de nye stasjonsområdene. Denne utviklingen må skje på en så effektiv måte som mulig og innenfor de langsiktige utviklingsgrensene vi er blitt enige om i RPBA. Vi vil også advare mot at området mellom Torp og Fokserød må få et sterkt vern, slik at det ikke utvikler seg til noen båndby/-næringspark langs tilførselsveien mot Torp. Det vil få store konsekvenser for førsteklasses matjord.

Vi 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

Dag N. Kristoffersen, leder



Arne Nøkland, nestleder