

Bane NOR
Plan og teknikk, Utbygging
v/arealplanlegger Stine Rygg Fjørstad (Stine.Rygg.Fjorstad@banenor.no)

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET
HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD
2322 RIDABU
TLF: 62 55 53 10
EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NO
NETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

22.08.22

Innspill til mulighetsstudie for fysisk kompensasjon av dyrka mark, IC Dovrebanen – kommunedelplan dobbeltspor Brumunddal – Moelv

Jordvernalliansen i Innlandet viser til *Mulighetsstudie for fysisk kompensasjon av dyrka mark* i forbindelse med kommunedelplanarbeidet for nytt dobbeltspor på strekningen Brumunddal-Moelv, samt til møte i referansegruppa 8. juni 2022.

Vi er tilfredse med at vårt innspill til planprogrammet om å utarbeide en mulighetsstudie på linje med det som ble gjort for strekningen Sørli – Åkersvika, er tatt til følge. Omfattende gårdsregistreringer er en viktig forutsetning for å lykkes med en slik studie. Dette bør bli den nye standarden for planlegging av samferdselsprosjekter framover, og krav om en mulighetsstudie bør inn i planverket.

Den framlagte mulighetsstudien synes vi gir en god og detaljert beskrivelse av utfordringen med matjordarealene i dette prosjektet. Dokumentet er omfattende og detaljert, og det er vårt inntrykk at det er gjort ett grundig arbeid med å indentifisere mulige areal for kompensasjon. Vi synes at den innledende ordlista i dokumentet er med på å gjøre studien mer lettfattelig og forståelig for alle – det er bra!

Likevel vil vi komme med noen kommentarer og presiseringer til mulighetsstudien. Jordvernalliansen synes det er meget bra at *Bane NOR har en ambisjon om «null netto tap» av viktige natur- og jordbruksområder i sine utbygginger*. Det forutsettes at dyrket mark klassifiseres som viktig jordbruksområde. Vi vil her påpeke at nydyrkede arealer som hovedregel bruker mange år før arealet gir sammen avlingsmengder som det nedbygde arealet. Slik vi forstår mulighetsstudien, er det indentifisert større arealer for mulig nydyrking enn det arealet som blir nedbygd. Vi vil derfor oppfordre til at det videre arbeidet legges opp til å komme i «pluss» i arealregnskapet, ved at det dyrkes opp mer areal enn det som bygges ned.

Tiltakshierarkiet som legges til grunn i planleggingen, med å unngå – begrense – istandsette og kompensere, gir etter vårt skjønn et godt bilde på hvordan det bør jobbes i planleggingen av en slik utbygging. Studien gir også detaljerte beskrivelser av hva dette innebærer på et overordnet nivå. Vi vil



spesielt trekke fram viktigheten av de begrensende tiltakene, som etablering av landbrukskulverter og skråningsutslag for å unngå tap av areal. Vi vil i tillegg peke på at ved behov for støydempende tiltak, må støyskjermer benyttes og ikke arealkrevende jordvoller e.l. Vi har ikke funnet noe i mulighetsstudien som beskriver behov for arbeidsveger parallelt med det nye dobbeltsporet, men erfaringsmessig er det ofte et ønske/behov for dette. Slike evt. arbeidsveger må ikke anlegges på dyrket mark.

Jordvernalliansen er tilfreds med at det planlegges flere tunneller på strekningen. Med stigningsforholdene fra Brumunddal til Rudshøgda, vil en eventuell daglinje lett gi stor fare for arealtap pga. skjæringer og fyllinger. Vi forventer derfor at det holdes fast på de foreslåtte tunellene i den videre planleggingen, uten at vi på dette stadiet tar stilling til noen av linjealternativene (lengre tunneller i alt. B enn i A). Vi vil likevel påpeke at vi stiller oss noe undrende til den store forskjellen i arealbeslag for de foreslåtte linjealternativene (90 dekar i B mot 127 dekar i A). Etter hva vi forstår, skyldes dette i det alt vesentlige et forbikjøringsspor nord for Moelv stasjon (Vea). Her bør videre planlegging finne bedre alternativer, da dette arealbeslaget framstår som unødvendig.

Mulighetsstudien beskriver detaljert hvor mye areal som varig beslaglegges ved de to linjealternativene. Vi savner en beskrivelse av midlertidige arealbeslag i anleggsfasen, men regner med at dette vil framkomme i neste planfase.

Det framkommer flere ganger i studien at det er et overskudd av mulige deponiområder for prosjektet, sammenlignet med behovet for å deponere masser. Dette ser vi på som positivt. Både fordi en da kan velge deponiområder som gir den beste forutsetningen for nydyrking, men også fordi en da kan/bør legge opp til å nydyrke større arealer enn det som går tapt til ny bane, jfr. det vi skriver over om å få et arealregnskap i «pluss».

I mulighetsstudiens konklusjon, er det i pkt. 6.2 beskrevet anbefalinger til reguleringsplanfasen. Vi stiller oss bak disse anbefalingene, og vil spesielt framheve behovet for å søke etter arealer for nydyrking også utenfor planområdet, uansett om det er behov for ytterligere fysisk kompensasjon, jfr. forrige avsnitt. Konklusjonen beskriver også behovet for avveining mot andre samfunnsinteresser. Vi vil da påpeke at et godt jordvern er viktigere enn noen gang tidligere, og at dette må hensyntas i slike avveininger.

I vedlegg til mulighetsstudien er det beskrevet noe om oppbygging og håndtering av jordmasser. Vi vil minne om at matjordlaget (A-sjikt) varierer mye i tykkelse. I vedlegget er det beskrevet ca. 30 cm. I virkeligheten kan dette variere fra knapp pløyedybde (snaut 20 cm) til opp mot 1 meter. Dette har

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET
HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD
2322 RIDABU
TLF: 62 55 53 10
EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NO
NETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

betydning for håndtering av masser som må fjernes ved ny bane, slik at all matjord blir tatt vare på og håndtert forsvarlig.

Slik vi forsto det i møte i referansegruppa, vil det kunne bli aktuelt å bygge ut deler av strekningen i forskjellige etapper. Vi forventer likevel at hele strekningen blir ferdig planlagt samlet, slik at alle gode planer for å unngå tap av matjord blir fulgt opp. Vi forstår at økonomi er viktig i utbyggingen av nytt dobbeltspor, men erfaringen fra bl.a. Stange viser at kulverter og andre gode tiltak kan bli redusert i endelig reguleringsplaner med økonomi som begrunnelse. Vi frykter at en bygger ut områdene ved Løkjedalen og Rudshøgda først, hvor arealbeslagene er størst, og at strekninger med dyre tunneller blir skjøvet ut i tid eller ikke utbygd. Dette må unngås! Det er der hvor ny bane legges i tunell, at potensialet for å tilbakeføre eksisterende bane til dyrket mark er størst.

Avslutningsvis vil vi påpeke viktigheten av at arbeidet som er lagt ned i mulighetsstudien, og da særlig med gårdsregistreringer, følger prosjektet hele veien. I dette legger vi vekt på at detaljerte beskrivelser av bl a matjordhåndteringen blir kommunisert tydelig til entreprenører og videre til underentreprenører. Dette er byggherren, altså Bane NOR, sitt ansvar å følge opp.

Vi ser fram til fortsatt godt samarbeid i videre planleggingsfase av dette prosjektet.

Med vennlig hilsen arbeidsutvalget i Jordvernalliansen i Innlandet,

Elektronisk godkjent, uten underskrift

Lars Opsal jr

Odd Erik Kokkin

Stephan Viehmann

Lars Arne Mjørland

Innlandet Bondelag

LO i Innlandet

Naturvernforbundet i Innlandet

Innlandet Bondelag

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

NATURVERNFORBUNDET – INNLANDET BONDELAG – INNLANDET NATUR OG UNGDOM – LO INNLANDET – KOKKENES MESTERLAUG HEDOPP
NORSK NÆRINGS- OG NYTELSESMIDDELARBEIDERFORBUND – BONDE- OG SMÅBRUKARLAGET – BYGDEKVINNELAGET
INTERNASJONAL KVINNELIGA FOR FRED OG FRIHET AVDELING HEDMARK/OPPLAND – BYGDEUNGDOMSLAGET
NORGES MILJØVERNFORBUND REGION ØSTLANDET