

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar
postmottak@banenor.no

Kopi:
Ringsaker kommune, postmottak@ringsaker.kommune.no

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

19.02.23

Høringsvar, IC Dovrebanen – kommunedelplan dobbeltspor Brumunddal – Moelv

Jordvernalliansen i Innlandet er dannet av en rekke organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse, og arbeider for bevaring av dyrket mark og matjord, og mot en stadig forverring av norsk sjølforsyningsgrad og matsikkerhet. Alliansen består blant annet av LO Innlandet, Naturvernforbundet, Bondelaget, Natur og Ungdom, Bonde- og Småbrukarlaget, Kokkenes Mesterlaug, Bygdekvinnelaget og Bygdeungdomslaget.

Vi viser til utsendt «Planforslag til offentlig ettersyn – kommunedelplan (KDP) dobbeltspor Brumunddal – Moelv», med høringsfrist 15. februar 2023. Vi er innvilget utsatt høringsfrist til 19. februar. Videre viser vi til «Mulighetsstudie for fysisk kompensasjon av dyrka mark» i forbindelse med kommunedelplanarbeidet, hvor Jordvernalliansen deltar i referansegruppa.

Hovedkonklusjon:

Jordvernalliansen har som primærstandpunkt at alternativ B må velges som trasé for nytt dobbeltspor. Dette alternativet kommer best ut når det gjelder beslag av matjord på 3 av 4 delstrekninger. Hvis alternativ A likevel velges, MÅ det utarbeides bedre løsninger nord for Moelv stasjon og nord for Rudshøgda. Det beslaglegges unødvendig mye matjord i den foreslåtte trasé A med forbikjøringsspor helt fram til Vea. Forbikjørings-spor må anlegges nærmere, eller inne på, Moelv stasjon for å spare matjord.

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 i kommunedelplanarbeidet. Omfattende gårdsregistreringer er en viktig forutsetning for å lykkes med å minimere matjordbeslaget og finne gode løsninger for avbøtende tiltak. Den vedlagte mulighetsstudien synes vi gir en god 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 arealer for kompensasjon.



JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET

HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD

2322 RIDABU

TLF: 62 55 53 10

EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NONETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

Jordvernalliansen synes det er meget bra at *Bane NOR har en ambisjon om «null netto tap» av viktige natur- og jordbruksområder i sine utbygginger*. 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. Dette vil være nødvendig for å kompensere fullt ut for tapt avlingspotensiale på nydyrkede arealer.

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. Planforslaget 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 høringsutkastet 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. Vi vil minne om at det viktigste punktet i tiltakshierarkiet likevel vil være å *unngå* nedbygging av matjord, og at dette må være førende i det videre planarbeidet.

Jordvernalliansen registrerer at Bane NOR i sitt høringsutkast til KDP anbefaler trasé A. På delstrekningsnivå anbefales traséene A – A – A-B – A for de 4 delstrekningene. Vi synes ut fra et jordvern hensyn at dette er en beklagelig anbefaling. Til alt overmål gjør dette valget at estimatene for permanent erverv av fulldyrka jord øker, i forhold til de «rene» traséalternativene A og B. I mulighetsstudien for kompensasjon av dyrket mark, viste foreløpige arealberegninger at trasé A tar 127 dekar fulldyrka mark, mens ditto for trasé B var 90 dekar. Nå viser estimatet for «modifisert» trasé A, et permanent beslag av 140 dekar fulldyrka jord. I tillegg er det estimert et midlertidig erverv i byggefasen på hele 220 dekar fulldyrket matjord.

Vi er ikke kjent med hvordan arealbeslag er beregnet på dette planstadiet, og vi er innforstått med at dette er estimater som vil bli mer nøyaktig beregnet i det videre planarbeidet. Vi vil likevel påpeke noen forhold ved høringsutkastet, som gjør at vi har grunn til å anta at arealbeslagene kan bli høyere enn beskrevet i KDP.

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

For delstrekning 1, er det i tabell 5 beskrevet at Fagerlundvegen skal legges om i en sløyfe/bue over tunnelportalene for nytt dobbeltspor og rømmingstunnel. I illustrasjonen i figur 24 vises tunnelpåhugg mot Fangberget, uten rømmingstunnel og uten at Fagerlundvegen er lagt om. Vi blir da usikre på om arealbeslag er beregnet utfra figur 24, eller utfra tekst i tabell 5. Uansett beregning, bør det her finnes bedre løsninger for krysning av Fagerlundvegen. En løsning kan være å senke tunnelpåhugget, slik at Fagerlundvegen kan gå i rett bru over dobbeltsporet. Alternativt kan Fagerlundvegen saneres fra tunnelpåhugget og østover til Dæhlivegen. Det er ikke behov for Fagerlundvegen som en gjennomkjøringsvei. Den kan fint gå fra tunnelpåhugget og vestover, for derved å kunne brukes som transportvei ved rømming o.l. av Fangbergstunnelen. På denne måten kan Fagerlundvegen østover saneres som veg, og dyrkes opp som fulldyrka jord for derved å få et stor sammenhengende jorde på østsiden av tunnelen.

Det går ikke klart fram for oss hva som er begrunnelsen for at en i KDP har valgt kombinasjonstrasé A-B på delstrekning 3. Mulig dette har med kurvatur videre nordover å gjøre. Men beslaget av fulldyrka jord fra Rudshøgda og nordover mot Tande framstår som unødig høyt. Her må dagens jernbanespor kunne gjenbrukes i stor grad for å spare matjord av svært høy kvalitet.

Som nevnt i vår hovedkonklusjon innledningsvis, er anbefalingen av trasé A fra Moelv og nordover sterkt beklagelig for jordvernet. Det synes totalt unødig å ha et forbikjøringsspor for godstog som går helt nord til Veå. Utfra våre vurderinger må det uansett gjøres så store ombygginger/endringer inne på dagens Moelv stasjon, særlig med tanke på atkomst til et evt. nytt Mjøssykehus, at å legge forbikjøringsspor inne på stasjonen må bli den beste løsningen. Uansett må det utarbeides løsninger som gjør at forbikjøringsspor og dobbeltspor må stoppe i Smestadskogen, og ikke føres helt fram til Veå. Her er det mulig å spare anslagsvis ca. 25 dekar med fulldyrket jord. Vi har tiltro til at videre planarbeid skal finne gode løsninger for å bevare matjorda nord for Moelv.

Det framkommer i høringsutkastet, basert mulighetsstudien for kompensasjon av dyrka mark, 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 nytt dobbeltspor, jfr. det vi skriver over om å få et arealregnskap i «pluss».

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

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET

HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD

2322 RIDABU

TLF: 62 55 53 10

EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NONETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

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 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 over 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 Jordvernalliansen 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 Mjørund

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