



Til
Jernbanelverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Stokke, 02.07.2012

HØRINGSUTTALELSE – KVV Intercity Vestfoldbanen

Jordvernforeningen i Vestfold viser til Konseptvalgutredning (KVU) Intercity Vestfoldbanen som er lagt ut på offentlig høring med frist 29. juni 2012. Deres ref er 2009 04984.

Generell kommentar

Vern av matjord, både dyrka og dyrkbar mark, må være et overordnet kriterium i all arealplanlegging i Vestfold. Stortinget har nylig vedtatt en ny landbruks- og matmelding som sier at det skal produseres mer mat i tråd med befolkningsveksten, både av etiske hensyn og av hensyn til landets matvaresikkerhet¹. Skal vi klare det må vi ta vare på matjorda og faktisk **øke** matjordarealet. Vestfold har nemlig landets beste matjord og naturgitte klimatiske fortrinn for å produsere mat. I Regionalt Næringsprogram for landbruket i Vestfold, som nylig ble vedtatt av Fylkestinget, er da også overordnet målsetting formulert slik;

Matproduksjonen i Vestfold skal økes gjennom å sikre og utvikle de matproduserende arealene

At den beste matjorda finnes i og rundt byene og tettstedene, hvor jernbanen og annen infrastruktur også skal fram, gjør at dere som skal utforme og vedta planer for arealbruken har et stort forvalteransvar. I den sammenheng ønsker vi å peke på Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging som sier følgende:

Punkt 3.2: *“Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder.”*

Punkt 3.3: *“3.3 Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks og naturområder. Beslutninger om utbyggingsmønster med transportsystem må baseres på brede vurderinger av konsekvenser, med særlig vekt på samfunnsøkonomiske kostnader, virkninger for langsiktige mål i landbruket og hensynet til å ta vare på natur og kulturmiljøet.”*

¹ Vestfolds, Norges og verdens befolkning øker. Det antas at Norges befolkning vil øke med 1 % i året. Da må matproduksjonen økes tilsvarende. FNs egen matvareorganisasjon, FAO, mener verdens matvareproduksjon må dobles innen 2050 for å brødfø verdens befolkning. Det betyr at vi i framtiden vil trenge mer areal for å produsere nok mat til alle. Når FN går ut med såpass dramatiske meldinger om verdens matvaresituasjon **bør jordvern være et overordnet kriterium** i all framtidig arealforvaltning.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet”

De samme retningslinjene sier videre i punkt 3.3: *“En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder.”*

Retningslinjene sier altså helt tydelig at en skal ta vare på store sammenhengende arealer med verdifull dyrka mark. Flere av de foreslåtte konseptene ligger i store sammenhengende jordbruksområde, og jordvernet kan derfor ikke vike.

Mat må faktisk sies å være vel så nødvendig som både InterCity, infrastruktur, næringsarealer og andre formål som i sum tar store arealer som egner seg for matproduksjon hvert år! Denne nedbyggingen er irreversibel og fratår fremtidige generasjoner en ressurs som er svært begrenset i Norge:

- ✓ I Norge er 3 % av arealet egnet til jordbruk, men kun **1,3 %** er egnet til matkornproduksjon. Den beste matjorda ligger typisk i sentrale strøk, nettopp fordi man i tidligere tider har bosatt seg der det er lettest å skaffe seg mat. Derfor er også den beste matjorda mest utsatt for nedbygging.
- ✓ Generelt viser det seg at begynner man først å bygge i et jordbruksområde, følger ofte annen nedbygging og ytterligere arealtap med. I Vestfold er det et stort utbyggingspress pga befolkningsveksten og presset på matjorda er stort.
- ✓ Nydyrking av skog/myr i andre områder av landet for å erstatte de tapte arealene, vil ikke gi tilsvarende kvalitetsjord som den jorda som bygges ned, slik at andelen matkornjord vil fortsette å minke og avlingsmengden produsert per dekar vil være lavere på nydyrka jord.

Dette er viktig å ha som bakteppe når ny Intercity (IC) planlegges gjennom matfatet i Vestfold. Vi mener at Jernbaneverket ikke får fram verdien av matjorda godt nok i sin KVV, hvor den bare blir en av mange ikke-verdsatte hensyn som skal tas. I dokumentet ”Vurdering av miljøverdier og konfliktpotensial” blir hensynet til matjorda i tillegg plassert lite synlig som en av 3 elementer under naturressurser.

Plassering av jernbanestasjoner gir veldige ringvirkninger. Jernbaneverket har selv i informasjonsmøter vært tydelige på at de forventer at samfunnet skaper utvikling rundt en stasjon. Det er samtidig blitt opplyst om at Jernbaneverket forholder seg til gjeldende arealplaner når de vurderer plassering av stasjoner. Dette synes merkelig når vi vet det langsiktige perspektivet som knytter seg til jernbanen. Vi ber om at det gis et tydelig signal oppover til Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet (som er overordnet myndighet for landets arealplanlegging) om at nye stasjoner i større grad plasseres der det er mulig å utvikle byer/tettsteder uten at det krever omdisponering av mye matjord. Vi kommer tilbake med eksempel på dette.

Vi vil samtidig berømme Jernbaneverket v/ prosjektleder Terje Grennes for at han satte av tid til et eget orienterings- og diskusjonsmøte med oss og en del andre matjordvenner i begynnelsen av juni.

Spesielt for KVV Intercity Vestfoldbanen

Vi er inneforstått med at KVVen først og fremst er ment som et grunnlag for å bestemme *om* det skal bygges ny IC mellom Oslo og Skien og ikke eksakt *hvor* den skal ligge. Vi er også inneforstått med at

en ny IC vil ha byggetekniske krav som gjør det umulig å ikke bygge ned noe matjord i vårt fylke hvis det vedtas å bygge IC.

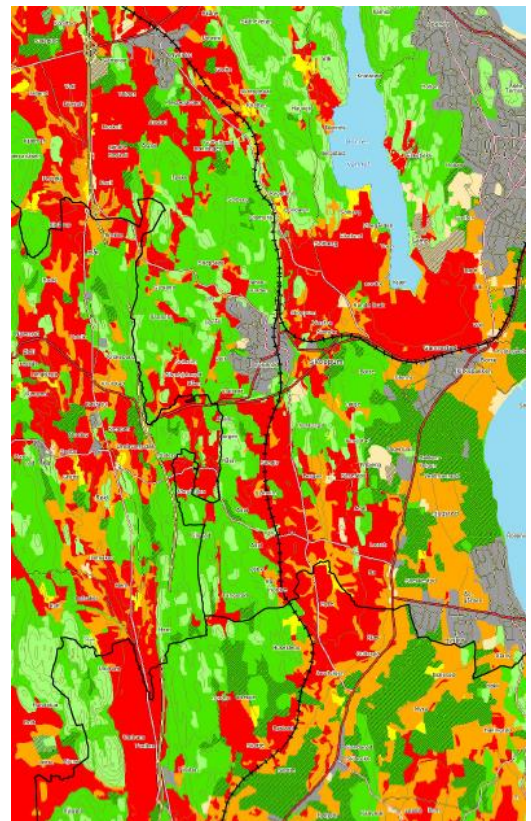
Det er derimot viktig for oss å påpeke at de konseptvalgene som tas nå vil kunne få store konsekvenser for hvor mye matjord som blir berørt av en ny IC. Eksempler på dette er valg av konsept ut av Tønsberg og valg av konseptalternativ gjennom Horten. Vi er veldig enige med KVUens konklusjon om at det er bedre å legge jernbanen ut av Tønsberg under Nøtterøy/Vestfjorden i stedet for ut over de store sammenhengende matjordarealene mot Jarlsberg. På samme måte vil alternativet om Skoppum Vest legge beslag på langt mindre matjord enn om man velger alternativet om Bakkenteigen.

Vi støtter derfor sterkt opp om de signalene som har kommet fra flertallet i Horten kommune og fylkestinget om at Skoppum Vest virker til å være det beste alternativet og må utredes ekstra nøye. Skoppum er dessuten et godt eksempel på et tettsted som egner seg veldig godt for utvikling, med lite matjord og mye fast fjell rundt sentrum i mot nordvest (se verdiklassifiseringskartet). Dessuten har dette tettstedet kort vei til E18. Tilsvarende viser kartet at korridoren for konseptet via Bakkenteigen i hovedsak ligger på svært verdifull og verdifull matjord (Borreskåla og hele Adals-området) og at området rundt en eventuell stasjon ved Bakkenteigen består av mye verdifull matjord og dyrkbar mark. Andre kart som er utarbeidet av Fylkesmannen i Vestfold i forbindelse med Regional Plan for Bærekraftig Arealpolitikk Vestfold viser dessuten at området rundt Bakkenteigen også er spesielt rikt på kulturminner og biologisk mangfold. En utbygging østover fra en stasjon ved Bakkenteigen kommer fort i konflikt med 100 metersbeltet mot sjøen.

Så lenge Jernbaneverket forutsettes stor utvikling rundt en jernbanestasjon, vil det å legge en stasjon til Bakkenteigen dermed være det samme som å legge opp til mange konfliktfylte arealplanprosesser i framtiden. Dette håper vi Jernbaneverket ser og forsøker å unngå. I så måte bør også en stasjon i Skoppum Vest vurderes lagt nord for RV 19 mellom E18 og Horten hvis det gir bedre tilknytting til et tettsted og kan begrense den totale avgangen av matjord.

Generelt støtter vi de arealeffektive løsningene hvor stasjonene i Vestfoldbyene legges under bakkenivå. Det frigjør dagens stasjonsarealer og bidrar til mindre press på matjordressursene i og rundt byene.

I forhold til konseptene rundt Horten stiller vi oss sterkt undrende til arealregnskapet i dokumentet "Vurdering av miljøverdier og konfliktpotensialet" hvor jordbruksarealet under planlagt bro gjennom Borreskåla ikke er inkludert i omfangsvurderingen av Bakkenteigenkonseptet. Den anleggstrafikken bygging av en slik bro vil medføre, vil føre til jordpakking av en sånn art at



Verdiklassifiseringskart over matjord rundt Horten (Fylkesmannen i Vestfold/Skog og landskap). Det røde er svært verdifull matjord, det oransje er verdifull matjord og det skravert grønne er skogarealer som egner seg for matproduksjon (dyrkbare mark).

matproduksjonen under denne reduserer betraktelig. Dessuten vil bare brukarene i sum ta en god del arealer.

I kapittel 3.3 *Krav* er et av kravene som utledes av viktige behov at en skal begrense inngrep i viktige naturressurser som dyrket og dyrkbar mark, friluftsområder, naturmiljøer og kulturmiljøer. Ut i fra argumentasjonen i våre generelle kommentarer ber vi om at Jernbaneverket i sine KVUer oppgraderer hensynet til matjorda til et "særlig viktig krav".

De absolutte kravene i KVUen er knyttet til å utvide kapasiteten og pålitelighet for persontransporten. Dette må settes opp mot kostnadene ved å bygge ned matjorda. "Matregnskapet" kan settes opp slik, hvis en tar utgangspunkt i arealbeslaget i tab. 16 på side 76 i KVUen og bruker anbefalte konsept 4C :

- Grovt sett kan man si at 1 daa hvor det produseres matkorn gir nok mel til 1000 brød på den verdifulle matjorda i Vestfold. Eller 1 brød per kvadratmeter.
 - Ved å velge konseptet via Skoppum Øst vil Vestfoldbanen totalt bygge ned 640 daa matjord. Ny InterCity gjennom Vestfold vil da med andre ord bygge ned et matjordareal som nå produserer nok matkorn til over 640 000 brød. *Hvert år i all framtid.*
 - SSB opererer med et årsforbruk på 57 brød per person. 640 daa matjord, gitt at det produseres matkorn på dette arealet, vil i så fall dekke årsforbruket av brød til over 11000 personer!
- **Klarer Jernbaneverket å velge konsept/traséer som sparer 100 daa matjord har dere samtidig opprettholdt muligheten for å produsere 100 000 brød.** *Hvert år i all framtid.* Det kan bli mange hundre daa + eller – avhengig av hvilke konsept og traséer som velges rundt Horten, i Tønsberg, rundt Akersvannet og Stokke, ved Torp, rundt Sandefjord og videre ned mot Larvik.

Et slikt matregnskap viser hvor viktig det er å velge de konseptene som tar minst matjord og å legge traséene slik innenfor de korridorene dere har skissert i KVU at mest mulig matjord skånes. Samtidig viser matregnskapet noe av matjordas utfordring - verdien av den er vanskelig å tallfeste i forhold til andre samfunnsøkonomiske kostnader og inntekter. Den blir i stedet en av mange ikke-verdsatte hensyn som vurderes i KVUen.

Jernbaneverket har i informasjonsmøtene pekt på de sterke kravene til stigning og kurvatur når jernbanetraséene skal dimensjoneres for høye hastigheter. Dermed blir det fort sånn at "jernbanen må fram, koste hva det koste vil". Vi ber om at Jernbaneverket er seg sitt forvalteransvar bevisst og tør å dimensjonere for noe lavere hastigheter hvis det kan medføre at traséen kan gå rundt og ikke tvers i gjennom svært verdifulle jordbruksområder. Det vil i hvert fall være et viktig bidrag til "samfunnets matregnskap", som vi alle har interesse av og et ansvar for at skal gå opp også i framtiden. Vi mener at samfunnet er tjent med å komme noen minutter senere fram med toget, hvis alternativet på sikt er mangel på mat.

"The nation that destroys its soil destroys itself" (Roosevelt 1937).

Vennlig hilsen

Jordvernforeningen i Vestfold



Rolf Berg

leder

Mobil 90931168,

e-post: rs.berg@online.no