



Til
Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Stokke, 02.07.2012

HØRINGSUTTALELSE – KVU for godsterminal, sporarealer og –kapasitet i Drammensområdet

Buskerudbyen Jordvernallianse og Jordvernforeningen i Vestfold viser til Konseptvalgutredning (KVU) for godsterminal, sporarealer og –kapasitet i Drammensområdet som er lagt ut på offentlig høring med frist 30. juni 2012. Vi takker for å ha fått noen dagers utsatt frist. Deres ref er 201202605-3.

Generell kommentar

Vern av matjord, både dyrka og dyrkbar mark, må være et overordnet kriterium i all arealplanlegging i Vestfold og i Drammensområdet. 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 og nedre del av Buskerud har nemlig landets beste matjord og naturgitte klimatiske fortrinn for å produsere mat. At den beste matjorda i tillegg 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."

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."

¹ Vestfolds, Buskeruds, 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.

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 godsterminal, infrastruktur, næringsarealer og andre formål som i sum tar store arealer som egner seg for matproduksjon hvert år! Denne nedbyggingen er irreversibel og fratar 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 nedbygning og ytterligere arealtap med. Drammensregionen og Vestfold har nå 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.

Spesielt for KVVU for godsterminal m.m i Drammensområdet

KVVU arbeidet er ment å gi svar på om det er

- behov for ny godsterminal,
- nødvendigheten av samlokalisering havn/vei/bane og
- valg av lokaliseringalternativer.

Vårt innspill er først og fremst til det siste kulepunktet, men vi ønsker å stille et vesentlig, kritisk innledende spørsmål;

Er det i det hele tatt riktig å satse videre på noen av konseptene ***når alle konseptene har en negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi*** på mellom 2,8 milliarder og 5,5 milliarder?

KVVU konkluderer med ja, men vi er skeptiske til den konklusjonen. Særlig tatt i betraktning av at de 3 konseptene som anbefales videreført (Ryggkollen, Skoger og Semsmøyren) alle tar svært mye førsteklases matjord, og åpner for ytterligere nedbygging rundt. Mye av den totale transporten til og fra Drammensområdet er dessuten lastebiltransport over kortere avstander hvor jernbanen uansett ikke kan konkurrere (jfr. tab 24, s. 88).

KVVUen viser til konflikt med dyrka mark på ulike steder i dokumentet og har valgt å plassere vern av matjord under "meget viktige krav" som skal stilles til konseptene i kap 5.6.2. Ut i fra argumentasjonen i våre generelle kommentarer *ber vi om at Jernbaneverket i sine KVVUer oppgraderer hensynet til matjorda til et "særlig viktig krav"*. Vi mener det blir feil når "frigjøring av arealer til byutvikling" ("særlig viktig krav" i denne KVVUen) fremstilles som viktigere enn matproduksjon.

Tabell 21 under kapittel 8.3.7 i KVUen viser ca forbruk av dyrket mark i de ulike konseptene. Vi har fått Institutt for Skog og landskap til å hjelpe oss med å analysere jordkvaliteten på de 3 anbefalte traséene. Analysen fra Institutt for Skog og landskap viser:

- Alternativ 4 Skoger vil ta 259 daa matjord (198 daa svært god, 58 daa god og 3 daa dårlig matjordkvalitet).
- Alternativ 5 Ryggkollen vil ta 214 daa matjord (139 daa svært god og 75 daa god matjordkvalitet).
- Alternativ 6 Semsmyr vil ta 401 daa matjord (389 daa svært god og 12 daa god matjordkvalitet).

Våre arealer avviker noe fra arealene i tab. 21, blant annet fordi tilførselsveier ikke er tatt med, men viser at det er mye god og svært god matjordkvalitet som vil bli bygd ned i konseptalternativene. I tillegg vil det bli en del innklemte matjordarealer rundt godsterminal og nødvendig infrastruktur som ikke fremkommer i verken jernbaneverkets eller våre arealregnskap (gjelder spesielt for Ryggkollen-alternativet). Erfaring tilsier at disse arealene også vil bli veldig utsatt for nedbyggingspress.

”Gevinsten” i KVUens regnskap er ikke større enn 350 trailerturer hver dag. Dette må settes opp mot hvor mye mat som kan produseres på de samme arealene.

Et ”matregnskap” for Ryggkollen, som brukes som eksempel i konklusjonen på s. 88, vil med Skog og Landskap sitt arealregnskap se slik ut :

- Grovt sett kan man si at 1 dekar (1000 kvadratmeter) hvor det produseres matkorn gir nok mel til 1000 brød. Dvs 1 brød per 1 kvadratmeter. På dette arealet vil det med andre ord kunne produseres nok matkorn til over 200 000 brød. Hvert år i all framtid!
- Statistisk sentralbyrå opererer med et gjennomsnittlig årsforbruk på 57 brød per person. **De 214 daa på Ryggkollen dekker i så fall årsforbruket av brød til 3750 personer!**

Tilsvarende regnskap for de to andre anbefalte terminalene, Sande/Skoger og Semsmyren, er tap av matjord som kan dekke årsforbruket av brød til henholdsvis 4500 og 7000 personer. **Dette viser at ingen av de tre alternativene er akseptable ut i fra behovet for mer mat i framtida!**

Antall reduserte trailerlass kontra antall brød viser 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 KVUens kapittel 8.3.

Vi stiller oss undrende til opprinnelig utvelgelse av de ulike alternativene i KVUen blant annet basert på påstanden i fotnote 36 på s. 63: *”Terminalene skal ha rettlinjede lastegater og ligge flatt i terrenget. Naturlig nok vil da de fleste lokaliseringsområdene være dyrket mark i dag.”*

En godsterminal vil være et så stort terrenginngrep uansett hvor det legges og vil kreve så mye masseforflytning at det neppe er belegg for å si at en godsterminal ”naturlig nok” må ligge på dyrket mark. Med dagens avanserte GIS-verktøy og terrengmodellering mener vi det må være mulig å finne andre egnede områder som ikke er flate jorder.

Det nevnes flere ganger i rapporten andre store fremtidige vei- og jernbaneprosjekter i regionen som vil ha betydning for terminalen. Disse prosjektene vil med stor sannsynlighet også kunne legge beslag

på verdifull matjord. Vi mener at man bør se disse prosjektene i sammenheng, og tenke nytt når det gjelder plassering slik at minst mulig av den verdifulle matjorda i området går tapt. Det finnes store arealer med ikke-dyrket mark å ta av. Dette krever en ny og mer omfattende utredning.

Nesten alle de vurderte konseptene i KVUen vil legge beslag på store dyrka og dyrkbare arealer. Buskerud Bondelag arrangerte 11.juni 2012 en befaringsreise til mange av tomtealternativene, der blant annet lokalpolitikere og Jernbaneverket deltok. Alternativer som ikke medfører at førsteklasses matjord går tapt i samme grad som de andre konseptene, er for eksempel Hellefoss-Burud, og Lierstranda -Holmen. Lierstranda-Holmen vil dessuten være det eneste som kan gi en helintegrert terminal (kombilast, vognlast og havn), noe som synes å være en fornuftig løsning med tanke på miljø, og mindre biltransport.

Vi ber Jernbaneverket vurdere disse alternativene nøye og ta de med videre i prosessen. Vi vil også be Jernbaneverket gjøre en ny grundig terrenganalyse for å finne ut om det er andre alternativer som med litt sprengning og masseforflytning kan egne seg for godsterminal uten å beslaglegge førsteklasses matjord.

Det vil muligens kreve en ny KVU, men vil være et viktig bidrag til "samfunnets matregnskap", som vi alle har interesse av og et ansvar for at skal gå opp også i framtiden.

"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

Buskerudbyen Jordvernallianse

Hilde Dahler Nordlid, sign

leder

Mobil : 99 49 89 64

e-post: nordlid@yahoo.no

Vedlegg:

Matjordanalyser fra Institutt for Skog og landskap for konsept 4 og 6 datert 07.06.12 og for konsept 5 datert 26.06.12