

Til
Vestfold fylkeskommune

GJENNESTADTUNET 85
3160 STOKKE
TLF.: 410 67 532
VESTFOLD@JORDVERN.NO
WWW.JORDVERN.NO
ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 10.09.2015

Regional plan for klima og energi 2016 – 2020 – Høringsuttalelse

Sammendrag og konklusjon

Regional plan for klima og energi er en meget viktig plan. Det er mange positive elementer i planen. Forslaget om årlige tiltak er meget godt fordi gjennomføringsansvaret ikke overføres til andre. Som et rikt land med god tilgang på teknologi må Norge i følge Climate Action Tracker bidra med mer enn 40 % reduksjon av vårt klimagassutslipp innen 2030. Vestfold har gode forutsetninger for å bidra mer enn andre regioner i Norge. **Da bør vårt mål være høyere enn 40 %.**

Det er viktig for Jordvern Vestfold at hensynet til klima og hensynet til matjorda ikke blir motstridende interesser. Regional plan for Bærekraftig arealpolitikk (RPBA) inneholder viktige elementer både for klima og for en bærekraftig forvaltning av matjorda i Vestfold. Det at RPBA ligger som en grunnforutsetning for klimaplanen er bra. Det understreker at Vestfolds byer og tettsteder må fortettes og transformeres, uten å bygge på matjord, og at dette er bra for både klima og behovet for mer mat framover. Mange kommuneplanrevisjoner gjennomført etter vedtatt RPBA, viser at det er vekslende kommunal vilje til å følge opp denne arealpolitikken. Jordvern Vestfold er meget opptatt av at kommunene følger opp RPBA i samsvar med mål og retningslinjer og håper klimaplanen vil øke forståelsen for at Vestfold må utvikles arealeffektivt og at matjorda trengs til framtidig matproduksjon.

Jordvern Vestfold er også interessert i hvordan neste versjon av RPBA og klimaplan blir utformet. **Positiv utvikling i kollektivtransport, mindre bilbruk og ny og smartere bilteknologi kan gi andre føringer enn dagens med hensyn til hvor vi kan bygge i framtida.** For å ivareta den svært verdifulle matjorda på utsida av raet, er det svært viktig at RPBA's retningslinjer (som sier at selv den sentrumsnære matjorda først kan bygges ned når fortetting og transformasjon er gjennomført) følges og at vi allerede i dag begynner å planlegge hvordan vi kan åpne opp for vekst og utvikling på innsida av raet når dagens byer og tettsteder er "ferdig fortettet". Vi tillater oss å komme med noen konkrete forslag som at Skoppum vest etableres som nytt regionalt trafikknutepunkt, at Fylkeskommunen, i samarbeid med kommunene og statlige myndigheter søker å etablere noen vekstpunkter/trafikknutepunkter på innsiden av raet (E-18) og at klimaplanen følges opp med en grundig vurdering av bosettingsmønster og klimagassutslipp.

Det er **positivt at matavfall, hogstavfall etc. benyttes til produksjon av biogass til drivstoff** til deler av fylkets busser. Alt som kan bidra til økt kollektivtransport på bekostning av privat bilbruk er positivt, fordi behovet for nye, matjordforbrukende veianlegg, parkeringsplasser etc. blir mindre.

1. Innledning

Foreliggende høringsforslag vedlagt forslag til handlingsprogram er oversiktlig og kortfattet. Klimaplanen baserer seg i stor grad på arbeidet som er utført i fem faggrupper. Det er en viktig plan. Om vi globalt skal nå 2 graders målet, er det handling som gjelder **-nå!** De rike land og den vestlige

verden har et særskilt ansvar. Store deler av befolkningen ønsker å bidra. Vi trenger politisk lederskap. Planen slår fast at klima skal være en overordnet føring i alle planer. Det blir en krevende jobb å få dette på plass. I denne høringen tar Jordvern Vestfold i all hovedsak opp forhold som direkte påvirker matjorda som framtidig grunnlag for matproduksjon.

Det er mange viktige spørsmål knyttet til klimatrusselen som ikke kan påvirkes av det regionale nivået. Det er følgelig ikke hensiktsmessig å kommentere slike spørsmål. Et eksempel på dette kan være elbilpolitikken.

Jordvern Vestfold ønsker å uttale seg til følgende punkter:

2. Strakstiltak

Dette er tiltak med positiv virkning på utslipp av klimagasser som kan igangsettes umiddelbart uten behov for ytterligere utredning, planlegging eller politiske vedtak. Moderne billettsystemer som kan bidra til at folk prioriterer å reise kollektivt er ett eksempel på egnet strakstiltak. Mange reisende benytter flere kollektive transportmidler på en reise (særlig buss og tog). En løsning med gjennomgående billett vil gjøre det enklere å bruke kollektive transportmidler. Dette vil redusere behovet for bruk av matjord til nye veier, parkeringsplasser med videre.

3. Mål for utslippreduksjon av klimagasser

FNs klimapanel har satt en temperaturøkning på 2 grader som øvre grense for at kloden kan berges. Dette fordrer at de globale utslippene av klimagasser reduseres med 40 % fram til 2030 med 2010 som utgangspunkt. Nevnte mål er meldt inn som Norges ambisjonsnivå til klimatoppmøtet i Paris i desember 2015. Den regionale klimaplanen for Vestfold har også 40 % reduksjon som mål. Climate Action Tracker vurderer Norges ambisjon som uforenelig med togradersmålet. Som rikt land må Norge redusere mer enn 40 %.

I innledningen til klimaplanen framgår det at Vestfold har spesielt gode muligheter mht reduksjon av utslipp. Bør Vestfold utnytte dette potensialet og redusere mer enn Norge samlet sett har planer om å gjøre?

I følge figur 1 på side 9 viser de totale utslippene i Vestfold en svak nedadgående trend (2009 – 2012). Omregnet pr innbygger tilsvarer dette ca 5 tonn utslipp av klimagasser. Landsgjennomsnittet er mer enn dobbelt så stort. Det er forhold som tyder på at nasjonale utslipp, blant annet fra flytrafikk og oljeutvinning, ikke fordeles ned på fylkene. Dette burde det ha vært opplyst om i planen. I siste avsnitt på side 2 sies det at "Mer satsing på klimavennlig utvikling betyr ikke nødvendigvis at vi må stramme inn livreima og redusere produksjon og forbruk." Det er stor tro på at teknologien skal redde oss og at forbruk og vekst kan fortsette som før. Er dette realistisk? Kan det "grønne skiftet" implementeres raskt nok og massivt nok til at togradersmålet nås, isen slutter å smelte, artsdøden stopper opp og lufta og vannet blir rent igjen? Er det ikke snarere slik at det dreier seg om et "både og". Vi må både stramme inn livremma og bruke ny og smartere teknologi?

4. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Slik Jordvern Vestfold leser klimaplanen, er RPBA en av grunnforutsetningene i den.

Av klimaplanens handlingsprogram for 2016 er "Styrke kommunenes oppfølging av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (pkt. 2.1)" oppført som et tiltak. Jordvern Vestfold mener at dette både er viktig og nødvendig. Det er mye i RPBA og klimaplanen som bra for jordvernet (arealeffektivitet og god byutvikling = godt jordvern), men det er grunn til å peke på at arealplanlegging med for stort fokus på å redusere CO2 også er en utfordring for jordvernet siden den beste matjorda tross alt ligger i og rundt dagens byer og tettsteder i Vestfold. Klima og vern av matjorda vår må ikke bli fiender

I det følgende vil Jordvern Vestfold bruke noe plass til å kommentere både praktiseringen av planen og en av forutsetningene den bygger på. Endelig foreslås det nye tiltak knyttet til en revisjon av RPBA.

4.1. Praktiseringen av RPBA

En konsekvens av at kommunene får tilgang på utbyggingsgrunn, også på matjord, nær byer og tettsteder er:

- Behovet for både arealer til boligbygging og regionale næringsarealer er dekket fram til 2040
- Det settes en sammenhengende utviklingsgrense ("markagrense") rundt byer og tettsteder. Det er ikke anledning til sentrumsutvikling utenfor langsiktig utviklingsgrense. Langsiktig utbyggingsgrense skal vises på arealplankartet
- Sterke og konkrete retningslinjer om intensiv utnytting av både nye utbyggingsarealer og allerede utbygde arealer
- Rekkefølgebestemmelser innenfor utviklingsgrensa som sier at kommunen må utsette utbygging på matjord til slutten av planperioden for RPBA (som går fram til 2040)
- Utenfor langsiktig utbyggingsgrense er det ikke anledning å bruke matjord til boligformål

Etter at RPBA ble vedtatt våren 2014 er det fremmet mange reviderte kommuneplaner i Vestfold. Jordvern Vestfold er skuffet over at det i flere kommuner synes å mangle tilstrekkelig vilje til å følge retningslinjene i RPBA.

4.2. Nye boligområder i gang/sykkelvstand fra sentrum/trafikknutepunkt

RPBA bygger på tanken at dersom boligveksten skjer med fortetting og ved bygging nær opp til eksisterende byer og tettsteder, vil bilbruken, og dermed CO2 utslipp, reduseres. I gjeldende RPBA er det verken åpnet opp for å etablere nytt/nye regionalt(e) trafikknutepunkt(er) eller på tiltak for å flytte vekst innenfor E-18.

Fortetting, transformasjon og rekkefølgebestemmelser er positive virkemidler i forhold til å ta vare på den verdifulle, bynære matjorda i Vestfold. De fleste kommuner har annet areal enn matjord som byggegrunn innenfor de langsiktige utviklingsgrensene. Dersom rekkefølgebestemmelsene praktiseres strengt, vil dette ha flere positive virkninger:

- Utbyggerne må tenke kreativt for å bruke annet enn flate jorder som byggegrunn
- Bedre bomiljøer (utsikt, flomsikkert etc.)
- Sparer matjord som byggegrunn

Rekkefølgebestemmelsene er etter Jordvern Vestfolds vurdering en av styrkene i RPBA. De gir oss tid til å bruke annen byggegrunn enn matjord. Videre gir den oss tid til å ta inn over oss at både bilteknologien og kollektivtransporten kan endre seg mye i forhold til i dag. En endring som gjør at folk gjerne kan bo i et område noen kilometer unna sentrum uten at dette gir negative bidrag til CO2 regnskapet. Det kan også være grunn til å minne om at i Kyoto regnskapet tas det med bare størrelser som kan telles. Det er mange andre faktorer som påvirker klimaet og miljøet i uheldig retning.

Vi må starte nå med å legge til rette for morgendagens samfunn. I forhold til matjorda, kulturlandskapet og de kystnære rekreasjonsarealene er det ikke bærekraftig at veksten også etter 2040 fortsatt skal baseres utelukkende på dagens byer og tettsteder. Nye trafikknutepunkter og avlastningsområder innenfor raet må vurderes i utbyggingsammenheng.

Forslag

Jordvern Vestfold foreslår:

1. Rekkefølgebestemmelsene praktiseres strengt fram mot 2030. Det vil resultere i at kommunene utnytter andre alternativer enn matjord til byggegrunn og bynær og verdifull matjord vil dermed bli spart
2. I RPBA dokumentet er det foreslått at planen revideres innen 8 år (2022). I denne sammenheng foreslås det at følgende tema tas opp til behandling:
 - a. Skoppum vest etableres som nytt regionalt trafikknutepunkt
 - b. I samarbeid med kommunene og statlige myndigheter søker Fylkeskommunen å etablere noen vekstpunkter/trafikknutepunkter på innsiden av ræet (E-18)
 - c. Foreta en grundig vurdering av bosettingsmønster og klimagassutslipp

5. Biodrivstoff

Det har lenge vært produsert biodrivstoff fra korn (USA), fra sukker (Brasil) og palmeolje (Indonesia). I USA har bakgrunnen for produksjonen vært å redusere oljeavhengigheten (før skiferoljen). USA hadde overskudd av korn, og bøndene fikk bedre betalt for korn til biodrivstoff enn å selge det som mat. Dette var lenge før noen snakket om problemene knyttet klimagassutslipp i atmosfæren.

I dag er ikke denne produksjonen bærekraftig verken i forhold til verdens matvareforsyning eller en langsiktig forvaltning av verdens regnskoger. Dette er imidlertid forhold som det regionale nivået i liten grad kan påvirke.

Den foreslåtte biogassproduksjonen i Vestfold skjer ikke på bekostning matproduksjon. Forslaget om å erstatte dagens drivstoff i deler av fylkets busser med biodrivstoff produsert på matavfall og lignende er meget positivt.

6. Gjennomføring av planen

Det er meget bra det som skrives om årlige handlingsprogram i begynnelsen av kapittel 7. Da unngår en at dagens politikere vedtar mål som framtidens politikere blir ansvarlige for å gjennomføre. Dette bør med i lista, for eksempel slik: "- Konkrete årlig tiltak"

En kommentar til "Oppsummert" på side 13. Teknologien for overgang til fornybar energi finnes. Denne teknologien blir prøvd ut i stor skala, blant annet i Tyskland. Er det derfor noen grunn at til at vi i Vestfold skal avvente utprøving? FoU vil forbedre framtidens teknologi, men slik vil det alltid være. Det forhindrer ikke at vi må ta i bruk det beste som finnes i dag.

Vi ønsker Vestfold fylkeskommune lykke til med gjennomføringen av en viktig og krevende plan.

Vennlig hilsen



Vidar P. Andresen

Leder

Mobil 90841995/ 41067532

vestfold@jordvern.no