

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 Hamar

### **Høringsuttalelse fra Buskerud Jordvernallianse. Jernbaneverkets forslag til planprogram for Sørlandsbanen: Gulskogen-Hokksund og Hensettingsanlegg**

Buskerud jordvernallianse viser til utsendt forslag til planprogram for Kommunedelplan med konsekvensutredning og hovedplan for dobbeltspor og hensettingsanlegg på Sørlandsbanen strekningen Gulskogen – Hokksund.

#### **Nasjonale føringer**

Stortingsmelding nummer 9 (2011-2012) om landbruks- og matproduksjonen «Velkommen til bords» fastslår at norsk matproduksjon skal økes med 1 % i året for å holde tritt med befolkningsveksten. Regionalt næringsprogram for Buskerud fastslår det samme. Frem til 2030 betyr det at matproduksjonen må øke med nær 15 %.

Endelig har Stortinget 8. desember 2015 vedtatt en nasjonal jordvernstrategi (Prop. 127S 2014-15) der den årlige omdisponeringen av dyrket mark skal reduseres betydelig. Og nå under 4000 dekar i 2020.

#### I Nasjonal transportplan står det følgende under miljø kap 12:

- Føre en restriktiv linje for omdisponering av dyrket jord til samferdselsprosjekt
- Ta hensyn til jordvern og reindrift ved valg av vegstandard og trase, synliggjøre alternativer til inngrep i dyrket jord.

#### Stortingets mål for nedbygging av dyrket mark

Stortinget har vedtatt en nasjonal jordvernstrategi ( prop. 127S 2014-15) der avgangen av dyrket mark skal være maks 4.000 dekar i året. For å nå dette målet, må alle planleggende instanser ta inn over seg at nye tiltak må så langt som mulig planlegges utenom dyrket mark.

#### Landskapskonvensjonen

Norge har ratifisert Den europeiske landskapskonvensjonen (2004). Formålet med landskapskonvensjonen er å fremme vern av landskap gjennom forvaltning og planlegging.

#### **Buskerud jordvernallianse sine merknader til planprogrammet**

Ved valg av traséer, stasjonsplasseringer, fremtidig by- og tettstedsutvikling er det viktig at man i størst mulig grad søker løsninger med minst mulig arealkonflikter, og der langsiktige samfunnsoppdrag over mange generasjoner, veier tyngre enn økonomiske gevinster med et kortere perspektiv.

Den aktuelle strekningen som skal utredes har noen av de beste sammenhengende jordbruksarealer i hele Buskerud og dermed dyrkede arealer og eksisterende landbruksmiljøer av nasjonal verdi.

Generelt står det svært lite om jordbruksarealene i planen. En så viktig ressurs som har nasjonal verdi og som ikke er fornybar, bør vies større plass. Det skal utredes hvordan tapt matproduksjon i energi og produktmangfold som følge av de ulike alternativene, skal erstattes. Det skal utredes løsningen innenfor hver korridor som tar minst mulig dyrket mark, uavhengig kostnad. Det skal utredes hva som er sannsynlig arealdisponering på inneklemt arealer. I tillegg til beregningene med bakgrunn i arealressurskart (AR5) fra Skog og landskaps geografiske informasjonssystemer, skal det foretas en grundig jordkartlegging med bakgrunn i jordprøver og analyser av biologi, klima og andre faktorer som er av betydning for jordkvaliteten og produksjonspotensialet.

### **Korridorvalg som bør tas ut**

Nordligste alternativet på Dalen/Ytterkollen.

Begrunnelse:

Traseen vil for det meste gå over dyrka mark og dele flotte sammenhengende jorder. Deler av traseen er langs elva og kan være vanskelig å gjennomføre på en forsvarlig måte både teknisk, estetisk og miljømessig. Selve traseen vil beslaglegge store arealer fulldyrka areal. I tillegg vil store dyrka mark områder ligge inneklemt mellom en ny trase og Drammensveien. Det vil være store arealer dyrka mark av svært god kvalitet som vil bli berørt (arbeid i anleggsperioden, tilførselsveier ol.) og som i mange tilfeller aldri vil komme tilbake igjen til landbruket evt i en dårligere stand enn opprinnelig. Det er svært uheldig.

Stort sett alle landbrukseiendommene blir delt og disse vil få dårligere arrondering og lengre kjørevei for å komme til arealene sine på begge sider av en evt ny trase.

De negative konsekvensene er så store at dette alternativet bør tas ut.

Sydligste alternativet på Steinberg

Begrunnelse:

Traseen vil gå på dyrka mark i sin helhet, ca 3,7 km. Det vil måtte bli mange underganger og tilførselsveier til de forskjellige teigene som igjen omdisponerer arealer i tillegg til jernbanesporet.

Konsekvensene vil bli mye det samme som beskrevet i det nordligste alternativet på Dalen/Ytterkollen.

De negative konsekvensene er så store at dette alternativet bør tas ut.

Buskerud jordvernallianse mener at hensetting ikke kan plasseres andre steder enn en fjellhall i Strømsø. Investeringskostnader i denne sammenheng kan ikke tillegges stor vekt. Bortsett fra ved alternativet fjellhall Strømsø er det ikke mulig å innplassere et hensettingsareal av denne størrelsen uten at det kommer i konflikt med andre verdifulle interesser. Verdien av disse interessene i et langsiktig perspektiv må tillegges stor vekt. Hensetting fjellhall Strømsø må utredes videre.

Vi hevder derfor at

- den nordlige korridoren på Ytterkollen bør tas ut av planen
- korridoren sør for E134 på Steinberg bør tas ut av planen
- forslagene til hensettingsspor på dyrka mark bør tas ut av planen

Med vennlig hilsen

Buskerud Jordvernallianse

Leder: Kirsti Marie Lager Lyngås

Styremedlem: Per Olav Krekling