

Til

Samferdselsdepartementet

Felles uttalelse fra de regionale jordvernforeningene til «Grunnlagsdokument NTP 2018 – 2029»

Det vises til Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029 som er på høring, med høringsfrist 1. juli. De regionale jordvernforeningene og -alliansene i Buskerud, Oslo og Akershus, Møre og Romsdal, Telemark, Rogaland, Hedmark og Vestfold, samt Jordvernforeningen i Bømlo sender her inn en felles uttalelse, og legger til grunn følgende, todelte premiss;

Nasjonal transportplan har som overordnet mål å legge rammene for utvikling av «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Samtidig legges det til grunn, at det grønne skiftet og en gradvis overgang fra den såkalte fossiløkonomien til en ny bioøkonomi, vil bli en svært viktig del av vår framtidige verdiskapning og lavere utslipp.

Bioøkonomi defineres som økonomisk aktivitet basert på omdanning av biomasse til produkter, som mat, materialer og energi. Den viktigste ressursen for en effektiv produksjon av biomasse, er jord med høy bonitet, og dette er de arealene som enten allerede er dyrket mark, eller som kan opparbeides til dette formålet. Bare ca. 3% av norsk landareal er dyrket, og oppdyringsreservene av jordressurser med høy bonitet er svært begrensede. I forbindelse med samferdselsprosjekter som veier, jernbane og flyplasser, har det i mange tiår blitt omdisponert enorme arealer som har vært dyrket eller dyrkbare, både i Norge og globalt. Dette har ledet til et økende behov og en stigende interesse for jordvern.

Stortinget vedtok den 8. desember 2015 regjeringens jordvernstrategi. Et av målene i denne, er at omdisponeringen av dyrket mark innen 2020 skal reduseres fra maksimalt 6000 dekar til 4000 dekar årlig. Denne jordvernstrategien vil få betydning for gjennomføringen av nasjonal transportplan. Til tross for dette, er jordvern og tap av jordressurser for produksjon av mat og biomasse så vidt vi kan se, ikke nevnt med et ord i grunnlagsdokumentet, til tross for et mulig tap av tusenvis av dekar dyrka og dyrkbar mark i forbindelse med gjennomføringen av denne planen. Bare i Hedmark har man regnet på at utbyggingen av E6, rv 3/25 og E16, samt dobbeltsporet jernbane til sammen vil beslaglegge 1500 dekar matjord.

Det nærmeste vi kommer å finne noe i dokumentene som er lagt ut i høringen som kan tendere mot jord som ressurs, er begrepene naturmangfold og naturressurser (det siste nevnt i dokumentet «Samlede virkninger, kapittel 1.6, ikke prissatte konsekvenser»). I underkapittel 9.2 på side 88 i grunnlagsdokumentet, er «grønn infrastruktur» omhandlet, og det står litt om «behovet for nye metoder og verktøy for å styrke kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget knyttet til naturmangfold.» ***Dette må også gjelde for jordvernet, som må inn i dette kapitlet.*** Dette må innbefatte registrerings- og kartleggingsprosesser, samfunnsmessig verdivurdering og -fastsettelse, avbøtende tiltak osv. Kunnskapen finnes, og mye av metodikken. I NIBIO, hos fylkesmennene og i fagkonsulentmiljøene kan den supplerende kompetanse som fagmiljøene i etatene selv måtte mangle, hentes.

Samferdselsdepartementet er klar over behovet for jordvern, men velger bevisst å ikke legge dette inn som en premiss i Nasjonal transportplan. I stedet velger en å overlate hele dette store samfunnsansvaret til de ordinære planprosessene. Dette er svært uheldig, og faktisk ris til egen bak for samferdselsetatene. Et eksempel på dette er planlegging og bygging av ny E18 gjennom Ås og Ski i Akershus, der jordvern har hatt stor betydning og gitt et høyt konfliktnivå over lang tid, og bidratt til dyre prosesser og manglende gjennomføring. Det mest alvorlige, er imidlertid at samferdselsdepartementet i Nasjonal transportplan ikke tar hensyn til vår fremtidige matsikkerhet og verdiskaping i deler av vårt næringsliv.

Vi ber derfor om at Samferdselsdepartementet sørger for at den nye jordvernstrategien med innstrammet jordvernmål får følger for de retningslinjene som samferdselsetatene legger til grunn når de starter planlegging av nye tiltak, at det defineres nye og offensive virkemidler for å ta bedre vare på matjorda i den videre prosessen mot ny Nasjonal transportplan for 2018-2029.

I forbindelse med utbygging av samferdselsanlegg er det vanligvis ikke mulig å unngå tap av matjord. Men det kan gjøres mye for å minimalisere eller redusere tapet. De viktigste tiltakene i så måte er:

- **Endre prosesser, standarder og retningslinjer, slik at jordvern er et premiss i planleggingen.** Jordvernhensyn og beregninger av konsekvenser for matjord må som følge av dette være en fast del av grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan. Videre må jordvernhensyn inn som en forpliktende del av Statens Vegvesens vegnormaler. Tilsvarende må det legges til grunn i forskrift overfor Jernbaneverket.
- **Utrede korridorer som er skånsomme i forhold til forbruk av matjord.** I dag velges ofte korte utbyggingsparseller som har utgangspunkt i nåværende vei- eller jernbaneanlegg. Dette hindrer ofte valg av de mest matjordvennlige løsningene.
 - Foreslåtte «Lierdiagonalen» går tvers over ytre Liers svært verdifulle produksjonsområder for grønnsaker
- **Bidra til å lede vekst (boliger og arbeidsplasser) bort fra områder med god matjord, f.eks ved utvikling av nye knutepunkter som ikke ligger «midt i matfatet».** Jernbaneverkets valg av InterCitytrasé og -stasjon på Skoppum Vest er et godt eksempel på dette.
- **Unngå å legge motorveikryss på eller i tilknytning til den beste matjorda**
 - I Vestfold finnes det eksempel på at et nytt veikryss på nye E-18 (ved Sørby i Stokke) forbruker over 100 daa dyrka jord. Dette kunne vært unngått ved riktig plassering og mindre arealkrevende utforming. I tillegg virker ofte nye veikryss som en magnet på etablering ny næringsvirksomhet. Nye kryss som legges tett opp til matjord gir derfor også sterkt nedbyggingspress på omkringliggende matjord.
 - E6-prosjektet Kolomoen-Moelv er beregnet å legge beslag på 550 dekar dyrket mark. Strekningen på 43 km planlegges med hele 12 vegkryss! Denne strekningen går stort sett i gjennom et område med sammenhengende matjord så her må man vurdere svært kritisk behovet for så mange avkjøringer. Vi mener at hensynet til matjorda for eksempel bør veie tyngre enn behovet for 3 adkomstkryss til Brumunddal.
- **Ha fokus på matjordbesparende tiltak også etter at nye trasévalg er gjort**
- Det må fastlegges som gjennomgående norm i egnet regelverk at **nedlagt jernbane skal reetableres til jordbruksareal.** Dette gjelder i områder hvor jernbane blir nedlagt og erstattet med ny trasé, og den gamle jernbanen går gjennom jordbruksområder. Samferdselsminister Kjetil Solvik Olsen svarte på spørsmål fra stortingsrepresentant Knut Storberget om tilbakeføring av nedlagt jernbanetrasé følgende 18.05.16: «Der det er relevant, vil

Jernbaneloverket etter en konkret vurdering som hovedregel reetablere areal til jordbruksformål. For den konkrete saken i Stange kommune opplyser Jernbaneloverket at det derfor tas sikte på å tilbakeføre deler av gammel trase til jordbruksformål.»

Dette var en viktig politisk avklaring. Nå trengs også en forvaltningsmessig fastlegging.

- Jernbaneloverket må **anlegge hensettingsspor utenom dyrket mark**. Med innstrammet jordvernmål må hensettingssporene så langt som råd anlegges på annen grunn enn dyrket mark. I prosjekt Hensetting Østlandet planlegges så mange som 14 hensettingsspor på ulike deler av Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen/Sørlandsbanen og Gjøvikbanen.
- Det må **etableres praksis og økonomisk handlingsrom for bruk av kulvert/betongtrau for jernbane/veg gjennom jordbruksområder**. Dette gjelder områder hvor jernbane/veg blir anlagt i skjæringer, for å unngå unødig arealtap til skråninger i jordbruksområder.
- **Midlertidig massedeponier må begrenses til et minimum**, blant annet med god planlegging og logistikk knyttet til overskuddsmasser, siden jordkvaliteten og dyrkingspotensialet ofte blir vesentlig forringet for en lang periode etter midlertidige massedeponier.
- Det må etableres praksis for at **bekkefar legges i rør for å spare dyrket mark, når bekker må legges over i nytt løp i forbindelse med samferdselsutbygginger**. Det er ikke akseptabelt at det må tas store mengder dyrket mark for å sørge for nytt bekkeløp ved utbygging.
 - Et eksempel på dette er Brenneribekken i Ottestad i Stange. Bekken må legges om på grunn av Jernbaneloverkets nye dobbeltspor. Hvis den ikke blir lagt i rør, vil det nye løpet for bekken legge beslag på så mye som 109 dekar dyrket mark.

Vern av matjord slik at den fortsatt kan produsere mat og biomasse som grunnlag for framtidens verdiskapning, er et nasjonalt ansvar på linje med å bygge vei og jernbane. Punktene over viser at samferdselsmyndighetene kan være viktige bidragsytere for å spare god matjord. Vi håper det vil komme tydelig frem i videre prosessen fram mot endelig NTP for 2018-2029.

Juni 2016

Sigbjørn Fjærvoll

Sigbjørn Fjærvoll

Leder i Jordvern Vestfold

og på vegne av

Øyvind Kjølberg (sign)
Jordvern Oslo og Akershus

Kirsti Marie Lager Lyngås (sign)
Buskerud Jordvernallianse

Torstein Ruben Kaasa (sign)
Jordvernforeningen i Telemark

Kolbjørn Gaustad (sign)
Jordvern Møre og Romsdal

Olaf Gjedrem (sign)
Jordvernforeningen i Rogaland

Lars Opsal jr (sign)
Jordvernalliansen i Hedmark

Jan Sigve Særsten Robberstad
Jordvernforeninga i Bømlo