



Jernbaneverket

Landbruks- og Matdepartementet
Postboks 8007 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Sigrun Nygård
Tlf.: 22 45 53 13
Faks: 22 45 54 99
E-post: siny@jbv.no

Landbruks- og matdep.	
Saksnr.: 2008/132	Deknr.: 15
Mottatt: 17 MAR 2008	
ASR/MA/	470
	Avskr.:

Dato: 14.03.2008
Saksref.: 08/00536 SI 008
Deres ref.: 200800132
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorvet 7

Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar

Telefon:

Telefaks:
22 45 54 99

Sentralbord
Jernbaneverket:
05280

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.02191

www.jernbaneverket.no

Jordverngruppens rapport - Klimaskifte for jordvernet Høringsuttalelse fra Jernbaneverket

Det vises til Deres brev av 25.januar 2008 vedrørende høring av ovennevnte rapport.

Jernbaneverket vil særlig framheve følgende:

- Jernbanen er arealeffektiv i forhold til transportkapasitet
- Jernbanen går fra/til sentrum i byer og tettsteder
- En jernbanestrekning går som regel gjennom flere kommuner/fylker og/eller landsdeler
- Jernbanen er en viktig del av en helhetlig transportplanlegging og bidrar til samordning av kollektivtrafikken

Et jernbanetiltak (for eksempel en linjeomlegging eller en trasèendring) kan gi meget store negative konsekvenser lokalt for jordvernet, men sett ut fra et mer overordnet perspektiv vil ofte slike jernbanetiltak medføre store samfunnsfordeler i form av redusert reisetid med jernbane, flere personreisende og gods på bane, mindre CO₂-utslipp, osv. Slike fordeler kan vanskelig måles lokalt (i den enkelte kommune), men blir først tydelige på mer overordnet nivå (for eksempel på fylkesplannivå/regionplannivå).

Helhetlig planlegging er det viktigste for Jernbaneverket. Vi imøteser derfor de foreslåtte endringene i plan- og bygningsloven hvor det legges vekt på en styrking av regionale planer (Ot.prp. nr. 32 (2007-2008)). I tråd med endringer i plan- og bygningsloven, og mulig endring fra dagens fylkesinndeling til større regioner, mener vi at en eventuell styrking av jordvernet bør skje på regionnivå (fylkesnivå).

Rikspolitiske retningslinjer (RPR), eventuelt erstattet av statlige planretningslinjer, er viktige. Regionale planer og overordnede føringer vil være hensiktsmessige både for samferdselstiltak og for jordvernet.

Jordverngruppa foreslår at det utarbeides en hjemmel for vern av jordressurser i jordlova eller naturvernloven med formål å sikre muligheten for fortsatt biologisk produksjon på arealer med høyt produksjonspotensial.

Vern av jord i annet lovverk enn gjennom bruk av Inf-områder i kommuneplanenes arealdeler vil kunne gi noen utilsiktede effekter. Ved at områder i en kommune underlegges et så sterkt vern at omlegging av jernbanetraséer vanskelig kan gjøres på den totalt sett mest hensiktsmessige måte, vil løsninger med andre uheldige konsekvenser kunne bli valgt. Eksempelvis ved at arealer i nabokommuner underlegges vern på en måte som hindrer god linjeføring i en større sammenheng enn innen den enkelte kommune. Det vil være en fare for økt omdisponering av jord til andre formål totalt sett dersom enkeltarealer blir underlagt et strengt vern som etter naturvernloven, og traséer må legges utenom disse arealene. Ved at overordnede planer gis en sterkere status slik som foreslått i den nye plandelen av plan- og bygningsloven, vil faren for dette kunne reduseres. Det bør alternativt kunne differensieres mellom omdisponering til nasjonalt eller regionalt viktige samferdselsformål og andre utbyggingstiltak.

Det er viktig at trasévalg for jernbane fastsettes i et regionalt eller nasjonalt perspektiv. Likeledes er det viktig at det foretas en avveining av hensyn før arealer underlegges et vern som krever en svært omstendelig prosess ved omdisponering til samfunnsnyttige formål. Slike vurderinger må gjøres i et overordnet perspektiv og ikke bare ut fra lokale hensyn.

Det kan være vanskelig å få gehør for beslagleggelse av areal til nye traséer som lokalt vil medføre tap av landbruksjord. Planlegging av jernbanelinjer som gir redusert reisetid mellom bosteder og arbeidsplasser kan bidra til redusert press på grønne arealer i et større perspektiv.

Jordverngruppa skriver i rapporten under kap 5.7 på side 54 og 55 et ønske om å gi samferdselsmyndighetene et klarere ansvar for å vurdere hvilke ringvirkninger tiltaket vil få på andre arealer, og at kunnskap om dette skal inngå i beslutningsgrunnlaget for tiltaket.

Jernbaneverket skal først og fremst planlegge for jernbanens behov og et politisk ønske om å overføre mer trafikk fra veg til bane. Risikoen for at samferdselstiltak vil gi ringvirkninger i form av økt press på omdisponering av jord antas å være mye større ved vegtiltak enn ved jernbanetiltak.

Jordverngruppa anbefaler at sentrale myndigheter i blant annet Nasjonal Transportplan sørger for å prioritere utbygging av transportsystemet som er nødvendig for å dreie utbyggingsmønsteret mot områder med mindre arealkonflikter.

Til dette vil vi bemerke at de regionale planprosessene gir viktig grunnlag for prioritering av transporttilbud som kan dreie utbyggingsmønster mot områder med mindre arealkonflikter. Prioriteringen av prosjekter i Nasjonal transportplan bygger i stor grad på regionale planer og prioriteringer.

Ordning med ekstern kvalitetssikring (KS1) for statlige investeringer over 500 millioner kroner i samferdselssektoren, kan brukes til synliggjøring av konflikter knyttet til direkte og indirekte effekter for jordvern, i en tidlig fase. Med bakgrunn i KS1 for et prosjekt, kan Regjeringen gi føringer for hvordan jordvern skal håndteres i det videre arbeidet med planleggingsprosesser etter plan- og bygningsloven.

Passasjer- og godstransport med tog er mer arealeffektivt enn passasjer- og godstransport på veg. En moderne dobbeltsporet bane kan i rushtiden frakte like mange personer som to firefelts motorveger som ligger ved siden av hverandre. Det går også frem av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 at det årlig omdisponeres i underkant av 2000 dekar dyrket jord til transportformål. Jernbaneverket vil påpeke at

jernbanesektorens investeringer for hele planperioden 2010-2019 vil legge beslag på i underkant av 300 dekar dyrket jord. Regjeringens politikk for å overføre mer trafikk til sjø og bane vil dermed også bidra til å styrke jordvernet.

Avslutningsvis vil vi peke på at forslagene fra jordverngruppa kan øke omfanget av påkrevde utredninger og øke saksbehandlingstiden i forhold til dagens nivå i saker etter plan- og bygningsloven. Av den grunn er det behov for en vurdering av de økonomisk-administrative kostnader som de foreslåtte endringene av virkemiddelbruken kan medføre.

Med hilsen



Veronica Valderhaug

Seksjonssjef Miljø

Banedivisjonen Teknikk Premiss og Utvikling