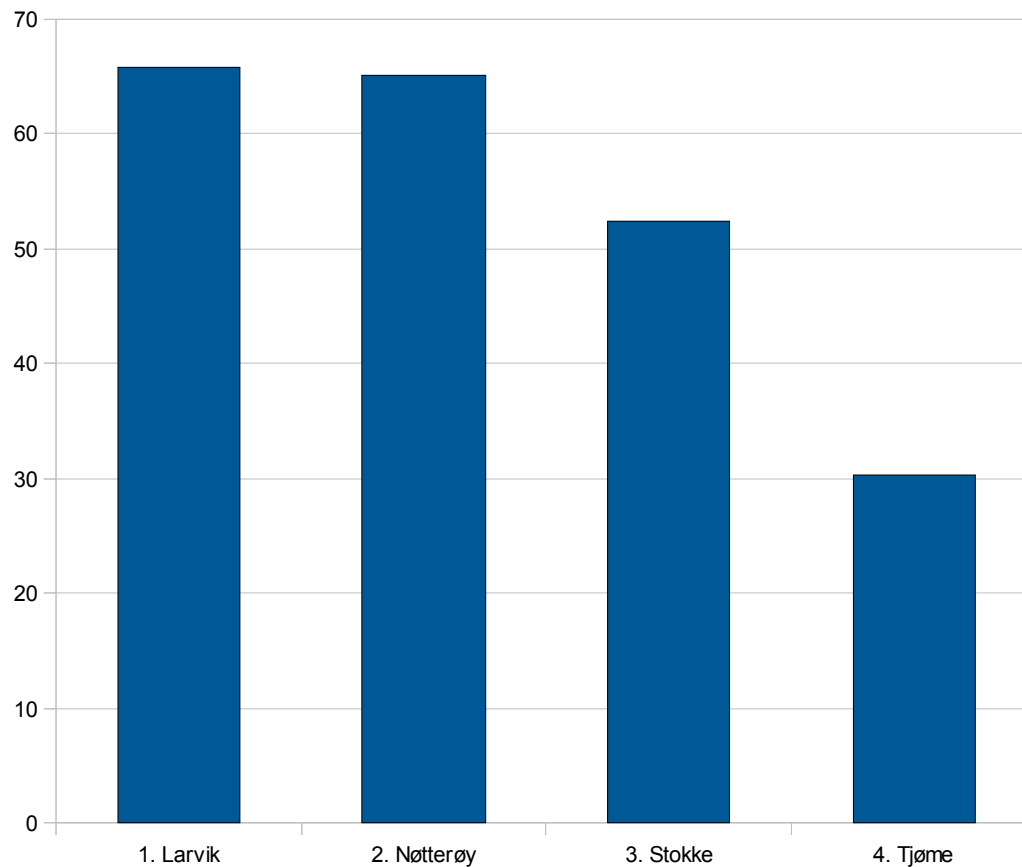


Klima i Vestfold



Klimakonkurranse

4 av 12 kommuner
konkurrerer om å
bli Vestfolds beste
klimakommune



Arealplaner – handel utenfor sentrum – mer trafikk

IKKE REDD for Kilen-pla

Vi går eventuelt til departementet med et forslag. ”

SLIK BIGNUM HOS FM

og næringsliv

MOTBØR: Ståle Jan Frøyenes og Jarlsberg Travbane AS n

TØNSBERG: Samtidig som Olav Thon, Stein Erik Hagen og Bjørn Rune Gjelsten legger gedigne handelsplaner på Kilen, blåser det motvind for kjøpesenterplanene på Jarlsberg.

– Nei, det tar jeg ikke så mye i det hele tatt. Vi er midt som gjennomgår en normal behandling nå, og jeg for meg til det, sier Frøyenes.

Forundret
Entreprenørselskapet Berund Prosjektutvikling gis

HELT NYTT: Den gamle bygningsmassen på travbanen blir revet og erstattet med helt nye bygg.

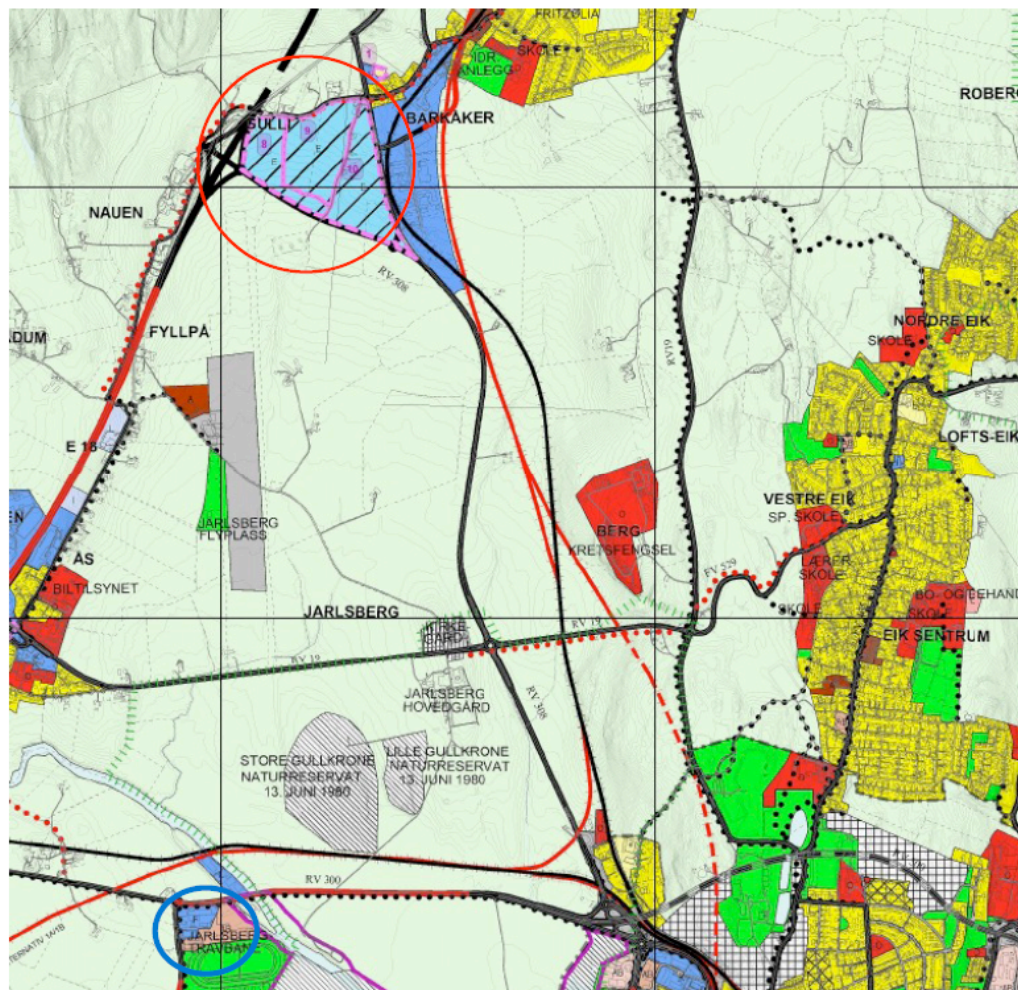
Tegning: Link arkitekter

Smart Club i boks

...her av høringsuttalelsene til regulering for regionalt handelssenter på Jarlsberg er ne-

Arealplaner – jordvern - klimagassutslipp

Utsnitt av kommuneplanen for Tønsberg



Seminar – konkrete, gode eksempler på gjennomførte tiltak og på tilgjengelig teknologi



Politisk debatt før kommunevalget

Inspirerte Nøtterøy Ap til handling → Nøtterøy kommune vil bli karbonnøytral inspirert av Ashon Hayes, www.goingcarbonneutral.co.uk



Debatt om samferdsel

vorfor jernbane når f eller vil kjøre bil og fl

kommentar

Landet i Vestfold
aksjonen for ut-
essfjellbanen har
en både stor
eksoset og til-
ett forskjellige
er i regionen. I Na-
landet i Vestfold ha-
men er et uttrykk
et

«Jernbanen er og
kommer i uoverskuelig
framtid til å være det
mest miljøvennlige
transportalternativet
sammenlignet med
fly og bil»

Klimagassutslippene dramatisk.
Norges befolkning er generelt
enige i at vi ikke kan kjøpe oss fri
fra våre utslipp og må ta ansvar
også for å redusere utslippene i
Norge.

Utslipp knyttet til bil- og fly-
trafikk er blant de mest betydeli-
ge kildene til våre utslipp i Nor-
ge, og veksten i både passasjer-
trafikk og ikke minst godstrafikk
på veinettet har vært formidabel
de siste årene. Flytrafikken har

samtidig økt
enormt, og
prognoser tyder
på at den vil
fortsette å øke i
årene framover,
og slik vil være
en stadig større
kilde til klima-
gassutslipp.
Stadig raskere
motorveier og
stadig billigere

flytrafikk vil derfor være en
sterk og entydig satsing på jern-
banen som transportmiddel,
ikke minst på strekningene
mellom de store byene og i Øst-
landsregionen, herunder Vest-
foldbanen.

Jernbanen er og kommer i
uoverskuelig framtid til å være
det mest miljøvennlige trans-
portalternativet sammenlignet
med fly og bil. For eksempel
brukes flytrafikken 54 ganger så
mye energi som togtrafikk per
passasjerkilometer. Godstrafik-
ken som i dag foregår med laste-
bil brukes likeledes 5,1 ganger så
mye energi som på det vannkraft-
drevne tog. Selv dieseldrevne
tog vil være klart konkurrans-
dyktige i forhold til både person-
og godstrafikk med bil eller fly i
forhold til utbygging av firefelts
motorveier og også jernbanerut-
bygging et langt mindre areal-
krevende tiltak - løft blikket has-



MILJØVENNLIG: Et viktig skritt for å redusere klimagassutslippene i en sterk og entydig satsing på jernbanen som transportmiddel, ikke i store byene og i Østlandsregionen, berunder Vestfoldbanen, skriver i

Samferdsel, løfte fram gode eksempler



Foredrag, naturvitenskapelig grunnlag



**HIMMEL
OG HAV**
-om klima og endring

Foto: Elben Spøngstad Moen

Hør meteorologene **Inger Hanssen - Bauer** og **Cecilie Mauritzen** snakke om klimaendringer. Hva er fakta, hva er myter og hva er rene spekulasjoner i klimadebatten? Hva kan vi gjøre for å unngå at været løper løpsk?

MILJØVERNDEPARTEMENTET

KLIMALØFTET

Storm
WEATHER CENTER

Meteorologisk institutt
met.no

NATURVERNFORBUNDET
I VESTFOLD

Design: Storm Weather Center

Brygga Kino, Tønsberg **Torsdag 11. oktober kl. 19.00** **Gratis entré**

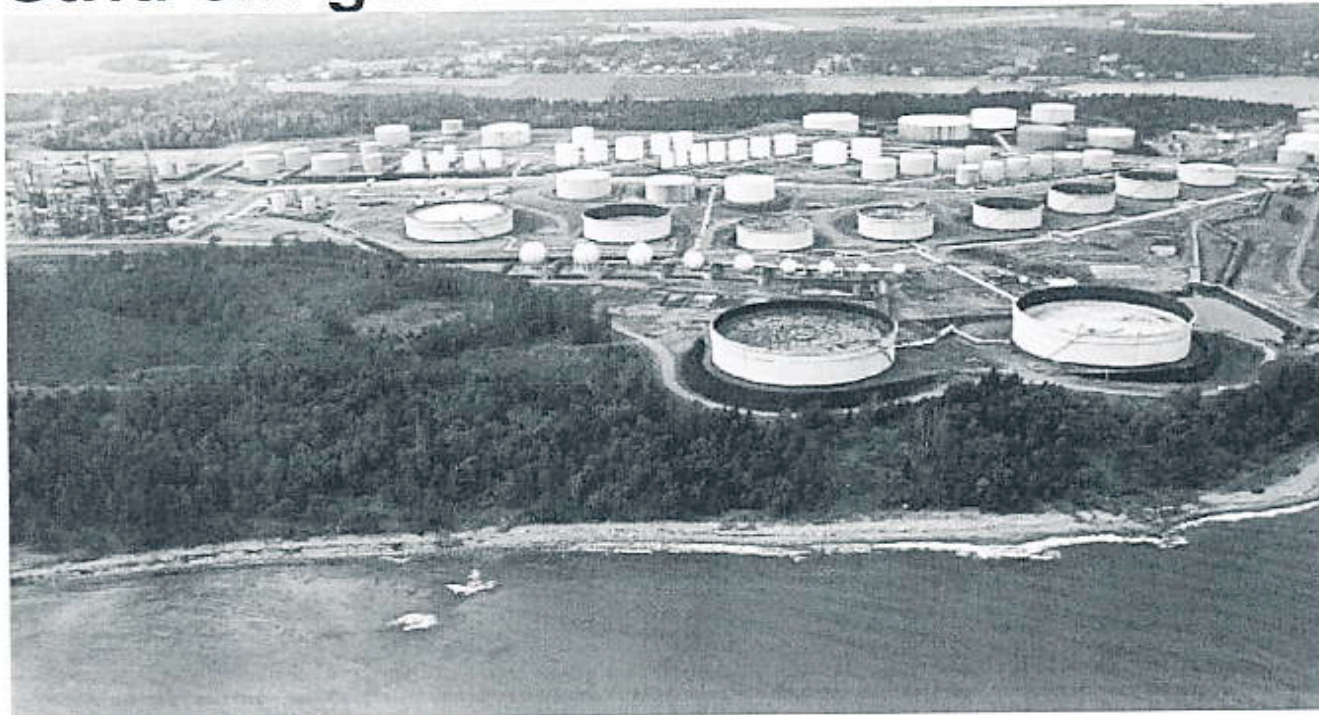
Energiforsyning, fossilgass til oppvarming og til kraftproduksjon

NRK

Vestfold

09.10.2007

Strid om gasskraft



Gasskraft på Slagentangen er ikke et miljøprosjekt, mener naturvernere.

- Det finnes ingen juridiske avtaler som sikrer at man legger ned kullkraftverk i Danmark, Polen eller Tyskland den dagen man bygger gasskraftverk i Norge. Det sier

Aktiv bruk av pressen

øke klimagassutslippet fra veisektoren betydelig, skriver Hans Ivar Nesse i Naturvernforbundet.

MATJORD-AREAL: Omdisponering av matjord bør bare tillates for særdeles viktige formål i samfunnet, mener artikkelforfatteren.

Foto: Privat

AVGRENSNING: Kommuneplanens forslag til avgrensning av arealet på Gulli.

Ja til matproduksjon på Gulli

Aktuell kommentar

Hans Ivar Nesse
Naturvernforbundet i
Vestfold



Bystyret i Tønsberg går inn for at det skal bygges butikker, lager og parkeringsplasser ved Gulli ved Barkåker. Ca. 215 mål dyrket jord av beste sort vil i så fall bli lagt under asfalt og betong. Før bystyret det som det vil, vil det aldri mer bli mulig å dyrke mat på dette arealet. På 215 mål matjord av beste sort kan det dyrkes 65 til 95 tonn korn i året.

Bystyret ønsker å få IKEA, Bauhaus, Biltema og andre såkalte «regionale handelsaktører» til å etablere seg på prima matjord ved Gulli. Men hva skal vi med kjøpesenter hvis vi ikke har mat?

Spørsmålet kan kanskje virke rart, i og med at de fleste av oss

nordmenn har tilgang på så mye mat vi lyster.

Vil vi alltid kunne spise oss mette? Naturvernforbundet er for bruk av matjord til matproduksjon. I dag importerer Norge halvparten av kaloriene vi spiser. Verdens befolkning øker raskt, og andelen som sulter likeså. Det i seg selv skulle tilsi at nedbygging av matjord ikke var akseptabelt. Redusert selvforsyningsgrad er dessuten ensbetydende med mer ressurskrevende og forurensende matvareimport. Skal matjord bygges ned, må det i så fall være til et formål som virkelig er viktig for oss og våre etterkommere. I perioden 1991 til 2007 har Tønsberg bygd ned mer matjord enn noen annen kommune i Vestfold (kilde: Fylkesmannens Landbruksavdeling).

Et kjøpesenter ved Gulli vil øke klimagassutslippene fra biltransport drastisk. Spredt handel er ensbetydende med mer

transport av folk og varer. Vi snakker selvfølgelig ikke om en lokalbutikk for befolkningen på Barkåker. Bystyret ser for seg et regionalt handelssenter som skal trekke til seg folk fra hele Vestfold. Handelen skal trekkes ut av byen. I byen er det kort avstand mellom butikkene, og mange bor i og rundt byen. Byen er dessuten et kollektivknutepunkt. Det vil selvfølgelig Gulli aldri bli. Suger man handel ut av byen og plasserer den på et jorde noen kilometer utenfor, øker biltrafikken dramatisk.

Bystyret vil kanskje hevde at å få IKEA, Biltema og Bauhaus hit vil redusere klimagassutslippene. Hvis vi får disse butikkene nær oss, slipper vi å reise til IKEA i Asker og Bauhaus på Lierne, ergo blir klimagassutslippet mindre. En logikk å la 2 + 2 = 4 i denne sammenhengen har store brister. All erfaring fra både Norge, Europa og USA viser at etablering av handel utenfor et sentrum vil medføre kraf-

tig trafikkvekst. Da bystyret ville etablere kjøpesenter på Jarlsberg, konkluderte trafikkkyndige konsulenter med at trafikken på Semslinna ville øke med nesten 40 %, og at det derfor måtte bygges firefelts vei. Det er grunn til å tro at trafikkøkningen ved etablering av kjøpesenter på Gulli vil bli minst like stor.

Handelen på og rundt Tønsberg torg går dårlig. Bystyret mener at etablering av kjøpesenter på Gulli og Jarlsberg ikke vil påvirke handelen i Tønsberg sentrum. Kjøpesentrene ved Gulli og Jarlsberg skal kun være for såkalte regionale handelsaktører som tiltrekker seg kunder fra hele Vestfold. Bystyret tror, eller ønsker å tro, at de gjennom Plan- og bygningsloven kan regulere hva som skal selges i butikkene. Det eneste de i realiteten kan regulere gjennom Plan- og bygningsloven er hvorvidt området ved Gulli skal legges ut til handel eller ikke. Fra før vet vi at IKEA, Bauhaus og Biltema ikke bare har store varer, men haugevis av detaljvarer som også handelsstanden i sentrum ønsker å selge. Og den dagen Biltema eller IKEA ønsker å selge sin tomt til en hvilken som helst annen bu-

tikkjede, f.eks. OBOS, har bystyret ingen lovhemmel til å prøve å stoppe det. Etablering av kjøpesentra utenfor byen og tettsteder påvirker også kulturlandskapet vårt. Landbrukslandskapet gir mulighet til rekreasjon. Etableres kjøpesenter ved Gulli, vil åkerlandskap med svaiende kornåkre bli erstattet av asfalt betong og stål. Ønsker vi det?

Bystyret bør prioritere matsikkerhet klima. Naturvernforbundet arbeider for at den dyrkbare jorda forbeholdes matproduksjon. Omdisponering av matjord bør bare tillates for særdeles viktige formål i samfunnet. Alle lokalsamfunn, inkludert Tønsberg kommune, har dessuten et stort ansvar for å redusere klimagassutslippet. Etablering av handel ved Gulli vil øke klimagassutslippet fra veisektoren betydelig.

Det virker ikke som om bystyret i Tønsberg kommune er opptatt av å levere jorda i god stand til sine etterkommere. Derfor ber vi regionale myndigheter om å stoppe Tønsberg kommunes planer om utbygging av kjøpesenter ved Gulli.

Holdningsskapende aktivitet, gi en smak av en mer klimarettferdig måte å leve på



Hvordan bli en folkebevegelse i Vestfold?

Ikke fokusere på det vi ikke vil ha uten samtidig å vise hvor bra det blir hvis vi får bestemme...

Vise at det klimarettferdige samfunnet ikke er farlig og trist: Høyere strømpriser og færre parkeringsplasser, men ikke kalde hus og dårlig mobilitet...

Samarbeid med kultur og idrett. Uten musikk, dans, drama og ikke minst fotball, blir vi ingen folkebevegelse! Framtidens klimaaktivister viser at klimarettferdige valg er kult og helt nødvendig for deg og meg.