



DET KONGELIGE  
LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENT

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
13/3047	13/340	11.10.2013

**Høringsbrev - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Vi viser til høringsbrev fra Miljøverndepartementet (MD) oversendt pr e-post den 03.09.2013.

**Generelt:**

Landbruks- og matdepartementet (LMD) vil innledningsvis komme med noen generelle synspunkter.

Først og fremst vil vi minne om at erfaring med gjeldende rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging (RPR-ATP) tilsier at nye retningslinjer på dette området blir et viktig og mye benyttet dokument. Statlige planretningslinjer gir grunnlag for innsigelse, og gir derfor sterke føringer for arealplanlegging. Derfor er det etter vår oppfatning svært viktig at de nye retningslinjene gjenspeiler ønsket politikk på en tydelig måte, og at en tar seg tid til å utarbeide gjennomtenkte formuleringer.

Spørsmålet om vern av sentralt beliggende og verdifull dyrka mark er et viktig punkt i de nye retningslinjene. MD uttrykker selv i høringsbrevet at jordvern er et av de sentrale politikkområdene hvor retningslinjene trenger fornyelse og oppdatering. Essensen i problematikken, sett fra LMD sin side, går ut på at Norge har svært lite dyrka mark av høy kvalitet. Kun 1,3% av landets areal er egnet for matkornproduksjon, og det er begrenset potensial for nydyrking. Den beste jorda befinner seg i hovedsak der utbyggingspresset er størst, som i nærheten av eksisterende byer, tettsteder og knutepunkter for kollektivtransport. Dersom det i arealpolitikken legges avgjørende vekt på å bygge inntil eksisterende

kollektivknutepunkter, vil det gå med svært mye god matjord i tiden framover.

LMD er enig i at transportveksten i byområder med fordel kan tas med kollektiv, sykkel og gange. Flere faktorer taler for dette. Likevel mener vi det er kortsiktig å bruke klimahensyn som argument for å bygge ned sentrumsnære jordbruksområder. Bilindustrien benytter store ressurser på å redusere CO2-utslipp. (Bilindustrien bruker ca 40 milliarder dollar i året på FOU, hvorav en stor andel er rettet mot reduksjon av utslipp gjennom forbedret motor- og drivstoffteknologi.) Det er gjort store framskritt i arbeidet med å redusere CO2-utslipp fra nye biler, og denne utviklingen vil med stor sannsynlighet fortsette.

LMD mener på denne bakgrunn nye statlige planretningslinjer ikke må inneholde formuleringer som oppfordrer eller legger opp til nedbygging av matkornarealer i større grad enn det som er absolutt nødvendig.

#### Virkemidler for jordvern:

Plan- og bygningsloven (pbl) med hjemmel for å utarbeide statlige planretningslinjer er trukket fram som et av de aller viktigste virkemidlene for å ivareta jordvern. Vi viser til Meld. St. 9 (2011-2012) *Landbruks- og matpolitikken* s. 241: ”Regjeringen vil ta i bruk virkemidlene i plan- og bygningsloven for å sikre dyrka mark for fremtidig matproduksjon. I tillegg skal jordvernhensyn klargjøres og forsterkes i statlige planretningslinjer som er en videreføring av rikspolitiske retningslinjer.”

LMD minner om at det relativt nylig har vært oppe spørsmål om å benytte sterkere virkemidler enn pbl for å ivareta jordvern, jf anbefalinger fra en arbeidsgruppe i 2008 som tok til orde for å utarbeide en vernehjemmel for dyrka mark. I forbindelse med forslag om å utarbeide en slik vernehjemmel i 2009, pekte MD på virkemidlene i pbl, og mente disse burde få en sjanse til å vise seg virkningsfulle før man vurderer vern. LMD er denne bakgrunn opptatt av at vern av dyrka mark få tilstrekkelig plass i de nye statlige planretningslinjene som nå er under utarbeidelse.

#### Dyrka mark som ressurs:

Dyrka mark er grunnlag for matproduksjon. Men dyrka mark som ressurs har flere dimensjoner enn dette. Å bevare arealer med potensial for kornproduksjon, vil også være et ledd i å opprettholde en god beredskap. Videre vil det å ta vare på den aller beste jorda, være en faktor med sikte på å fremme et mest mulig kostnadseffektivt landbruk.

Ut over å være et medium for matproduksjon, har dyrka mark betydning som et ”kollektivt gode” for befolkningen. Dette gjelder også i urbane områder. LMD merker seg at grønne arealer som ressurs omtales i MD sin nye publikasjon utgitt august 2013: ”Den moderne bærekraftige byen”. Her uttrykkes at det gjennom helhetlig arealplanlegging skal legges mer vekt på å forhindre nedbygging av viktige naturområder for ferdsel og friluftsliv i nærheten av boområder (s. 20). Og på s. 35 omtales bl.a. at sammenhengende grøntområder med turstier og sykkelveier er med på å binde de ulike bydelene sammen, og at det skal være tilgang til

trygg ferdsel, lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grøntstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområde. Dyrka mark er kulturlandskap, og LMD mener dyrka mark kan ses på som en del av grøntstrukturen i mer urbane områder. Ved å legge sykkel- og turstier inn mot eller igjennom kulturlandskapet, kan det skapes attraktive områder for fysisk aktivitet. By- og tettstedsnære jorder fungerer også som mye benyttede leke- og skiområder vinterstid.

#### Plangrep:

Generelt mener LMD det kan gjøres flere typer grep for å minimere inngrep i sentrumsnær dyrka mark. Foreliggende utkast til retningslinjer inneholder mye bra, bl.a. om kompakt byutvikling og langsiktige klare grenser mot viktige landbruksområder. Imidlertid ønsker vi at følgende faktorer blir tydeliggjort i retningslinjene, jf også tidligere innspillsrunder:

1. Det må prioriteres å bygge der det er færrest mulig arealkonflikter. Helt unntaksvis kan det være nødvendig å bygge ned mindre og inneklemt områder med dyrka mark i pressområder. Vi mener imidlertid at det bør bygges inn i retningslinjene tydelige føringer om å tenke mer langsiktig, og i mindre grad legge eksisterende knutepunktstruktur til grunn. Det må vurderes hvilke kollektivknutepunkter det bør satses på sett hen til hva en ytterligere utbygging vil medføre av arealkonflikter. Langs toglinjer og andre skinner kan dette få som konsekvens at enkelte knutepunkt ikke bør videreutvikles, mens andre ligger slik til at de bør satses på. Utbygging bør som utgangspunkt styres mot områder med færrest mulig arealkonflikter.
2. Ny infrastruktur bør brukes for å styre utbygging i ønsket retning. LMD mener dette er en viktig del av samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. LMD er enig i retningslinjenes intensjoner om å hindre byspredning, bygge konsentrert der det er press, osv. Dette bidrar til å ivareta mange hensyn, herunder jordvern. Likevel må det være rom for såkalte "satellitter" dersom disse gir grunnlag for hensiktsmessig kollektivbetjening.
3. Kollektivtransport er mer enn det som går på skinner. Mange steder er buss det viktigste kollektivtransportmiddelet, og vil være det i overskuelig framtid. Vi vil peke på at kollektivtilbudet kan følge etter en utbygging dersom denne er omfattende nok. Bussen går ikke på skinner, er mer fleksibel og ruten kan legges om og innrettes etter behov. Buss er egnet for ulike drivstoffalternativer.
4. I de tilfellene man ikke kommer utenom dyrka mark, må det stilles strengt og absolutte krav om å utnytte annet omdisponert areal fullt ut først. Det må foreligge behovsvurderinger, alternativvurderinger, konsekvensutredninger, osv, jf vårt brev av 08.05.2013.
5. Dersom en skal operere med begreper som gangavstand og kollektivknutepunkter, må det framgå i selve retningslinjene hva som ligger i disse begrepene. Hvor mange meter som defineres som gangavstand, er helt avgjørende for hvor mye areal som vil bli omfattet av retningslinjene. Begrepet "fortetting" bør også klargjøres.

### **Innspill til teksten i høringsutkastet:**

Jordvernpolitikken er forsterket siden de forrige retningslinjene trådte i kraft i 1995. Det samme er politikken knyttet til fortetting rundt kollektivknutepunkter. Verdifull dyrka mark vil bli ytterligere utsatt for press som følge av følge av det uttrykte målet (høringsutkastets pkt 3, 5. ledd) om å legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, kombinert med målet om å bygge nær kollektivknutepunkter. Statlige planretningslinjer er trukket fram som et av de aller viktigste virkemidlene for jordvern. LMD mener derfor at vern av dyrka mark må inn som en del av målformuleringen i pkt 3.

LMD er fornøyd med at det i høringsutkastet pkt 4.2 nå er tatt inn formuleringer om å styre ny utbygging mot områder med færrest mulig arealkonflikter og om å planlegge for å redusere nedbygging av dyrket mark. LMD mener disse momentene må forsterkes, gjerne ved å uttrykke klart at ikke alle eksisterende kollektivknutepunkter nødvendigvis må videreutvikles, jf våre betraktninger om hensiktsmessige plangrep foran (pkt. 1). Vi ønsker også en supplerende setning som får fram at ny infrastruktur bør brukes for å styre utbygging i ønsket retning, jf våre betraktninger foran, pkt 2.

Høringsutkastets pkt 4.3 inneholder følgende formulering: *"I regioner eller områder med et effektivt kollektivtilbud, eller hvor det på sikt er grunnlag for å utvikle et slikt tilbud, skal utbyggingsmønsteret styrke grunnlaget for kollektivtrafikken."* Vi mener som nevnt i forrige avsnitt at det også må vektlegges i retningslinjene at infrastrukturen kan komme først og generere ny utbygging der det ikke er arealkonflikter.

Høringsutkastet pkt 4.3 bruker ordet *"fortetting"*. LMD er som nevnt foran, opptatt av at dette begrepet ikke misbrukes. Begrepet bør defineres, enten i selve retningslinjene eller i en utdypende veiledning. Også begrepet *"gangavstand"*, jf utkastets pkt 4.4 bør defineres.

LMD er ikke fornøyd med utkastets pkt 4.4, andre ledd. Dette er formulert slik: *"Ved planlegging av nye utbyggingsområder, og ved fortetting og transformasjon, skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, viktig naturmangfold og kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter i bebygde områder. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen."* LMD mener at også dyrka mark og kulturlandskap må inn på linje med andre grønne interesser som ressurser i by- og tettstedsutvikling, jf våre betraktninger foran samt innspill i tidligere runder.

Høringsutkastets pkt 4.5 omhandler overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler, og inneholder følgende formulering om innfartsparkering: *"Innfartsparkering bør lokaliseres slik at det ikke hindrer mulighetene for høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter"*. Vi mener god innfartsparkering er en vesentlig faktor for å få flere over fra bil til kollektivtransport. Mange bor utenfor det som er praktisk gangavstand til nærmeste kollektivholdeplass, ikke minst i mindre sentrale strøk. Nye retningslinjer kan med fordel forsterke betydningen av innfartsparkering.

Høringsutkastets pkt 5.4 lyder slik: *"Dersom det foreslås omdisponering av verdifull dyrkbar eller dyrket jord skal potensialet for fortetting og transformasjon være kartlagt."* LMD ønsker som nevnt i tidligere innspillsrunder at setningen suppleres med: *" ... kartlagt, og utnyttet fullt ut."*

Med hilsen

Geir Dalholt (e.f.)  
avdelingsdirektør

Brynhild Resell  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*