



Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023
 Vegdirektoratet
 Postboks 8142 Dep
 0033 OSLO

Vår saksbehandler
 Mina Mjærum Johansen
 22 05 45 42

Vår dato
 29.06.2012
 Deres dato
 01.03.2012

Vår referanse
 12/00501-11
 Deres referanse
 2010002181-349

Høringssvar på planforslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023

Norges Bondelag viser til brev av 1. mars 2012 om høring på planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Norges Bondelag har sendt planforslaget ut til høring til våre 18 fylkesslag, og svarene fra disse er med på å danne grunnlaget for vårt høringssvar.

Landbruksnæringa har et stort transportbehov, og Norges Bondelag er opptatt av at hele verdikjeda for matproduksjon få fraktet tjenester, varer og produkter på en kostnadseffektiv og sikker måte, slik som transportetatene framholder i sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (heretter kalt NTP 2014-2023). Dette gjelder fra primærproduksjonen på den enkelte landbruksbedrift, via foredling gjennom næringsmiddelindustrien, distribusjon til dagligvarehandelen, og helt til den enkelte forbruker får varene med seg hjem.

Norges Bondelag støtter i hovedsak hovedstrategiene i NTP 2014 - 2023. Dette gjelder tiltak som omhandler at i) trafikkveksten i de største byområdene må tas gjennom gange, sykling og kollektivtransport, ii) at infrastruktur mellom regioner og byer bygges ut for å bedre framkommelighet, redusere avstandskostnader og bidra til regional utvikling, og iii) at godstransport over lange avstander i størst mulig grad må legges fra veg til sjø og bane. Norges Bondelag sitt hovedanliggende er økt fokus på å ta vare på landets matjordressurser.

1. Ta vare på landets matjordressurser for framtidige generasjoner!

Matjord, som omfatter både de allerede dyrkede arealene og de potensielt dyrkbare arealene, er en svært begrenset og ikke-fornybar ressurs. I Norge er kun tre prosent. av landarealet dyrka arealer, og i følge Institutt for Skog og landskap finnes det et tilsvarende areal med dyrkbare arealer. Til sammenlikning består 38 prosent av landarealene av skog og 44 prosent av fjell og vidde (Kilde: SSB). Av det dyrkede arealet er kun 1/3 egnet til matkornproduksjon, og disse områdene befinner seg i områdene rundt de største byene og tettstedene, og det er også her nedbyggingspresset er størst.

Bondelagets Servicekontor AS

Postadresse:
 Postboks 9354 Grønland
 0135 OSLO

Norges Bondelag
 Bondelagets Servicekontor AS

Besøksadresse:
 Landbrukets Hus,
 Schweigaardsgate 34 C
 0191 OSLO

Org.nr.: 939678670
Org.nr.: 985063001 MVA

Telefon:
 22 05 45 00

Bankkonto: 8101.05.12891
Bankkonto:: 8101.05. 91392

E-postadresse:
 bondelaget@bondelaget.no

Internett:
 www.bondelaget.no

Vår dato
29.06.2012

Vår referanse
12/00501-11

Norge har med sine 2,8 prosent en lavere andel fulldyrka mark i forhold til de fleste land det er naturlig å sammenlikne seg med, og på verdensbasis er andelen 10,7 prosent i følge Verdensbanken.

For å kunne mette verdens befolkning i 2050 på ni milliarder mennesker, viser de siste beregningene fra FAO (FNs matprogram) at den globale matproduksjonen må økes med ca 70 prosent i forhold til dagens nivå. SSBs befolkningsutviklingsprognoser viser at med en middels befolkningsvekst vil vi i Norge passere 6 millioner innbyggere innen 2030. En slik befolkningsvekst vil gi betydelige utfordringer knyttet til areal- og transportpolitikken. I tillegg til matproduksjon, binder jordmonnet betydelig mengde CO₂ og må derfor anses som en av de viktigste naturressursene for kommende generasjoner.

Gjennom FN påligger det en hver nasjon et ansvar å sørge for matsikkerhet for sine innbyggere. Det er med dette som bakteppe at regjeringen gjennom St. Meld 9 (2011-2012) Om landbruks- og matpolitikken – *Velkommen til bords*, har satt følgende produksjonsmål: *Det skal legges til rette for at den landbaserte matproduksjonen kan øke i takt med etterspørselen til en økende befolkning i Norge.* Det vil si å øke matproduksjonen i Norge med 20 prosent innen 2030, eller med andre ord en prosent per år de kommende 20 år. Produksjonsmålet er ambisiøst, og kan bare nås ved å ta vare på de dyrka og dyrkbare ressursene, som er utgangspunktet for all matproduksjon. Regjeringa har i den samme meldinga satt det nasjonale jordvernmålet til omdisponering av maksimalt 6 000 dekar dyrka mark.

2. Samferdselstiltak eskalerer omdisponering av matjord

Samferdsel er den tredje største sektoren som omdisponerer dyrka og dyrkbare arealer på landsbasis, jf KOSTRA-tall 2005-2010 (Kilde: SSB/SLF). Trenden for omdisponering til samferdselsformål er økende, fra 945 dekar i 2005 til 1 859 dekar i 2010. Vi er sterkt bekymret over denne utviklingen fordi samferdselstiltak er pgrunnlaget for de to formålene som omdisponerer mest, nemlig bolig og næring. Erfaring viser at der det legges veg, etableres det raskt næring langs den nye vegen og boliger langs tilfartsårene.

Regjeringa har derfor i sine retningslinjer for arbeidet med nasjonal transportplan 2014-2023 (Retningslinje 2, datert 6. april 2011) tatt inn nytt miljømål (M4) som heter *Begrense inngrep i dyrket jord*. I tillegg har regjeringa i sine nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, datert 24. juni 2011, uttrykt følgende forventning i kapittel 5 om Samferdsel og infrastruktur; at planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-ATP fra 1993), står det i punkt 3.3 andre ledd, første setning: *Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet.*

3. Underestimert omdisponering

I transportetatens forslag til NTP 2014-2023, framkommer det i kapittel 8 *Virksomheter* at riksveginvesteringene vil beslaglegge ca 1 300 dekar dyrka jord med planteknisk ramme. I tillegg kommer 31 dekar dyrka mark som følge av jernbaneprosjekter. Hvis man legger en + 45 prosent ramme vil tallene bli omdisponering av henholdsvis 4 900 og 440 dekar dyrka

mark til veg og bane. Dette vil si en total omdisponering på 5 340 dekar, eller 78 prosent mer enn for inneværende NTP (2010-2019), som åpner for en maksimal omdisponering på 3 000 dekar dyrka mark i planperioden.

All erfaring tilsier at det er grunn til å anta at omdisponeringstallene i forslaget til NTP 2014-2023 er underestimert. Disse er kun grove estimater, og ikke tar opp i seg de konsekvensene et samferdselstiltak medfører av framtidig arealbeslag til for eksempel inneklemte arealer, sideveger, gang- og sykkelveger, og påfølgende nærings- og boligbebyggelse. Regjeringa vektlegger gjennom RPR-ATP at by- og tettstedsutvikling skal skje gangavstand til kollektivknutepunkter. Det betyr at dyrket jord innenfor en radius på en kilometer til jernbanestasjonene vil stå i fare for å bli bygget ned. Dette igjen vil gi en mangedobling av dekar tapt matjord. I det jorda blir brukt til utvikling av veg og bane, eller til by- og tettstedsutvikling som følge av dette, er disse verdifulle områdene borte for alltid. En slik utvikling er ikke forenlig med målsettingene om økt matproduksjon til en økende befolkning. **Norges Bondelag mener at matjord i gangavstand til kollektivknutepunktene behandles like strengt som arealet utenfor. Vi mener at det ligger et stort potensial for fortetting og transformering av allerede bebygde arealer. I tillegg mener vi at det i framtida blir viktig å planlegge utvikling av nye byer og tettsteder i områder som har liten arealkonflikt, slik det framkommer av prosjektet Fremtidens Byer, som Akershus Bondelag hadde i samarbeid med arkitektfirmaet Snøhetta.**
<http://www.bondelaget.no/forsiden/vil-bygge-nye-byer-i-akershus-article62666-6.html>

4. Vernet av matjorda må bedres vesentlig

Norges Bondelag mener transportetatens forslag legger opp til en alt for stor omdisponering av dyrka arealer, og at dette strider i mot regjeringas uttalte politikk gjennom landbruks- og matmeldinga, retningslinjer for NTP og regjeringas forventninger til regional og kommunal planlegging. I tillegg mener Norges Bondelag at de tallene det opereres med er underestimerte, både med tanke på selve tiltakene og de framtidige konsekvensene av disse. **Norges Bondelag krever at regjeringa i større grad vektlegger vern av matjord, og det gjennom planarbeidet legges opp til at veg og bane i hovedsak legges på uproduktive arealer.**

Norges Bondelag erkjenner videre at det vil være områder der det vil være helt uunngåelig å benytte matjord til veg eller bane. I disse tilfellene må de traséalternativene som omdisponerer minst mulig matjord velges, og man må benytte arealbesparende veg- og rekkverksutforming. I tillegg krever Norges Bondelag at det dobbelte av det omdisponerte arealet må nydyrkes innen samme klimatiske- og topografiske området, og at matjordlaget fra omdisponerte områder blir tilbakeført til dyrka og/eller nydyrka arealer.

Vår dato
29.06.2012

Vår referanse
12/00501-11

5. Unødvendig med en tredje rullebane på Gardermoen

I planetatenes forlag til NTP 2014-2023 framgår det at det i 2030 er behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen, og at det allerede er satt i gang en planprosess for å ivareta lufthavnens behov for utvikling i perioden 2012-2050. Norges Bondelag viser til at en ny rullebane kan beslaglegge opp til 3 500 dekar dyrka mark. **Med tanke på at det i dag allerede finnes tre flyplasser i Oslo-regionen (Gardermoen, Rygge og Torp), mener Norges Bondelag at man bør se på kapasiteten på disse tre flyplassene under ett, snarere enn å bygge en tredje rullebane på Gardermoen.**

Norges Bondelag stiller gjerne opp på møte for ytterligere utdyping av vårt høringssvar, og ønsker lykke til med det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

Arild Bustnes

Mina Mjærum Johansen

Elektronisk godkjent, uten underskrift