

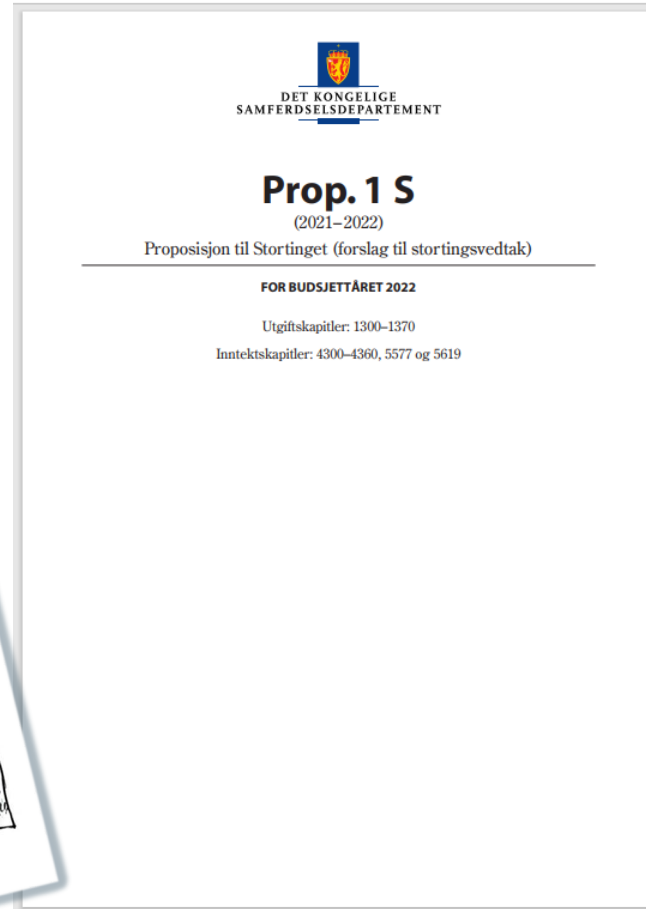
Naturen har fått sin Parisavtale – hvilke konsekvenser får det for veiutbygging?





Hva Statens vegvesen skal gjøre og hvordan framgår av:

Fra regjering (NTP), Storting(prp) og SVVs interne gjennomføringsplan



NTP- målene er likestilt – viser sektorens bidrag til FNs bærekraftsmål

NTP-mål

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem

NTP delmål

Mer for pengene



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfylling av Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet



FNs bærekraftsmål



Tillegg mht likestilling, antidiskriminering og anstendig arbeidsliv.

Nasjonal transportplan 2022-2033

- Mer strategisk
- Natur :
 - Ta hensyn til naturmangfold og vannmiljø ved utbygging, drift og vedlikehold
 - Ikke planlegge veger i verneområder og unngå kryssing av vernede vassdrag
 - Tiltakshierarkiet
 - Utrede pilot for naturnøytral veg
 - Redusere salting
 - Styrke arbeidet mot plastavfall og mikroplast

[Nasjonal transportplan – NTP - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)



Ny nasjonal transportplan forberedes

- SVV leverer sitt forslag til prioriteringer i slutten av mars 2023
- NTP Stortingsmelding i 2024

«Dagens nasjonale transportplan er ikke lenger realistisk gitt utfordringene Norge står overfor. Vi må ha en transportplan som er oppdatert og tilpasset Norges framtidige transportbehov, samtidig som de økonomiske rammene er mulig å følge opp, sier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.»

Lavere rammer - og det gir i seg selv mindre inngrep.



Byvekstavtaler med nullvekstmål – bra for naturen ?

- Basert på forhandlinger mellom stat, fylkeskommuner og bykommuner
- Staten bidrar med midler til kollektivsatsing og tiltak for miljøvennlig transport eks bybane, Fornebubanen
- Oslo-, Bergen-, Trondheims-området og Nord- Jæren har inngått avtaler. Fem byområder til er aktuelle
- Lokale parter forplikter seg til arealbruk som støtter opp om infrastrukturinvesteringer dvs. fortetting langs kollektivakser og ved knutepunkter – arealeffektivt i. SVV er pådriver for oppfølging av byvekst
- SVV følger opp planretningslinjer for SABTP generelt



Utbedrer når vi kan – bygger nytt når vi må

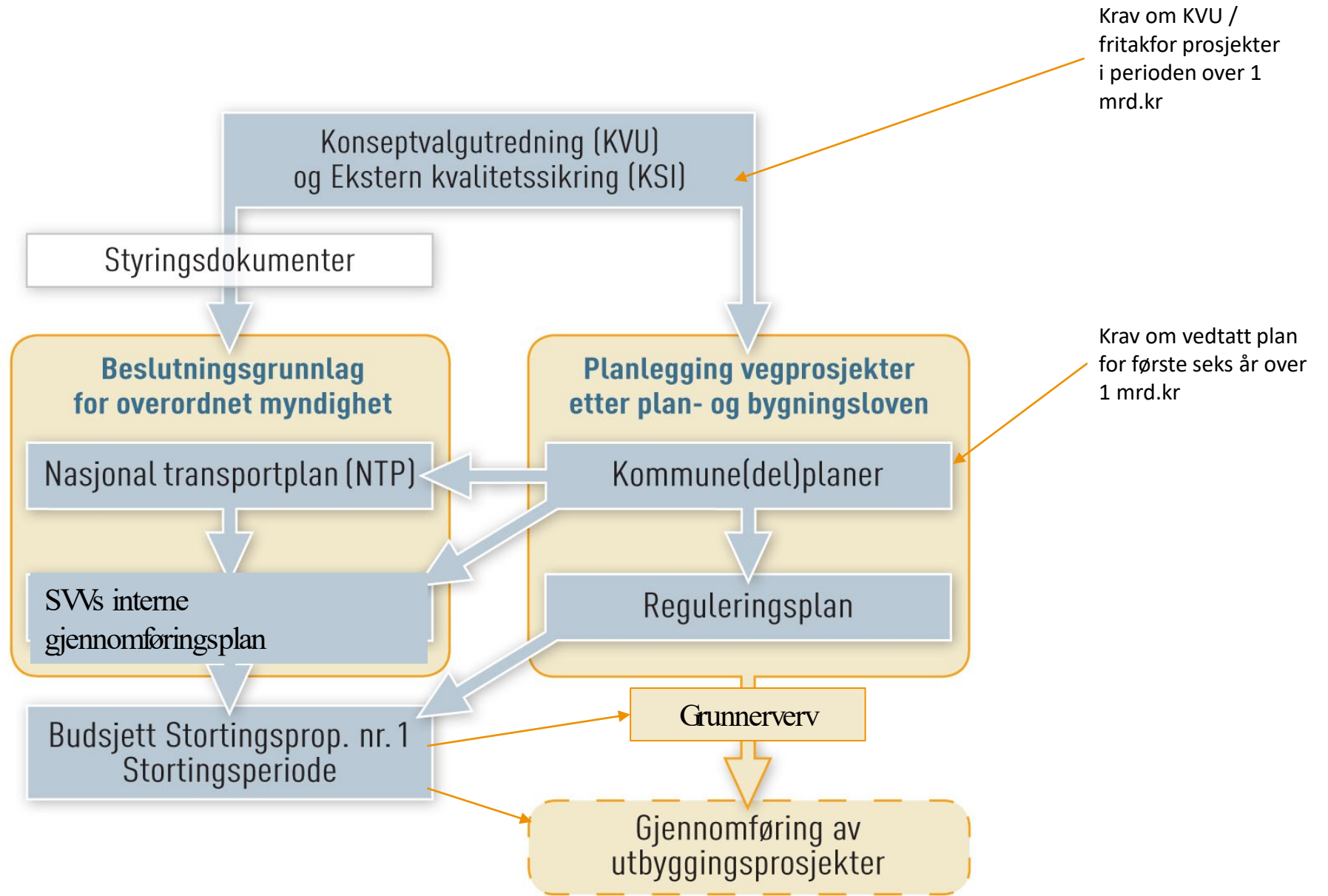
SVV har større innsats enn tidligere på utbedring av eksisterende veg

Eks. Rv. 9 utbedring av eksisterende veg,

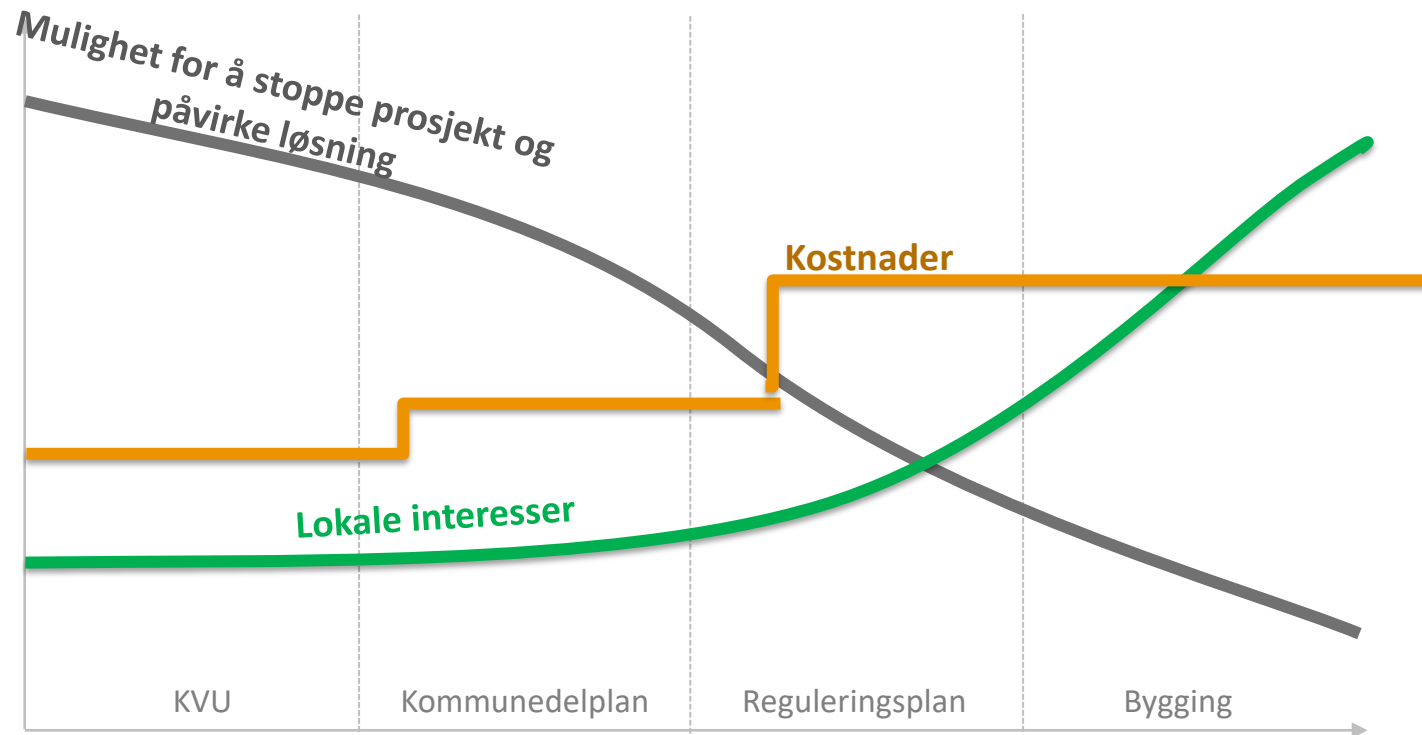
- noe nybygging
- breddeutvidelse, til 7,5 m.
- punktvis tiltak for trafiksikkerhet
- holdeplasser, gang- og sykkelveger
- kryssutbedringer
- sideterreng osv.



KVU og vegplanlegging - NTP, GP og budsjett

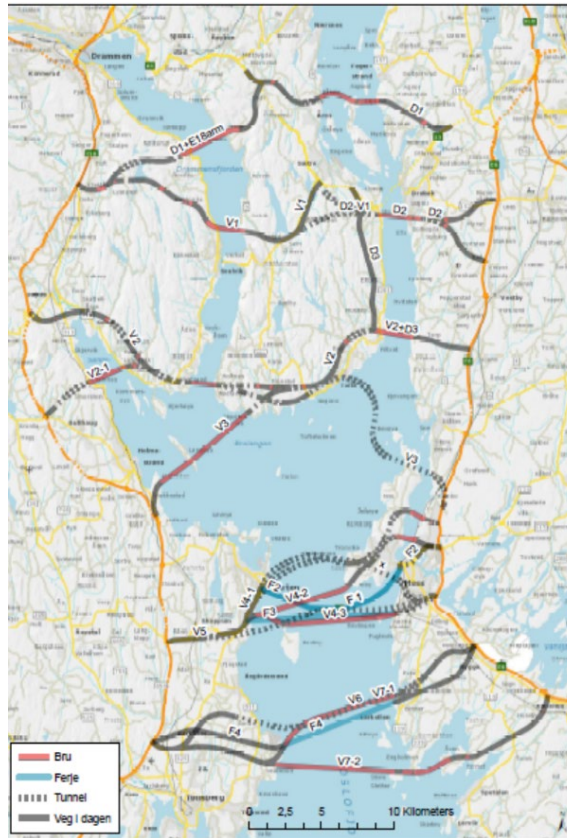


Generelle drivkrefter i prosjektutvikling

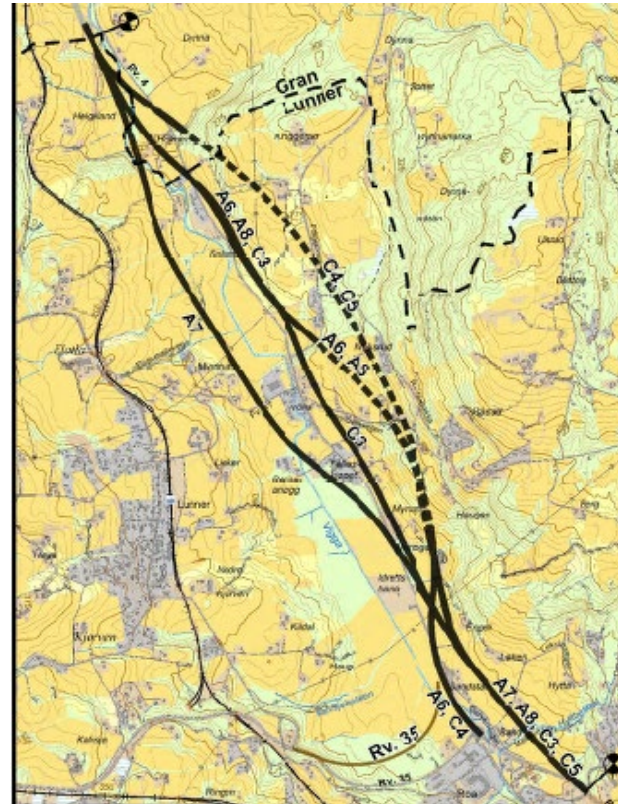


Optimalisering i hver fase

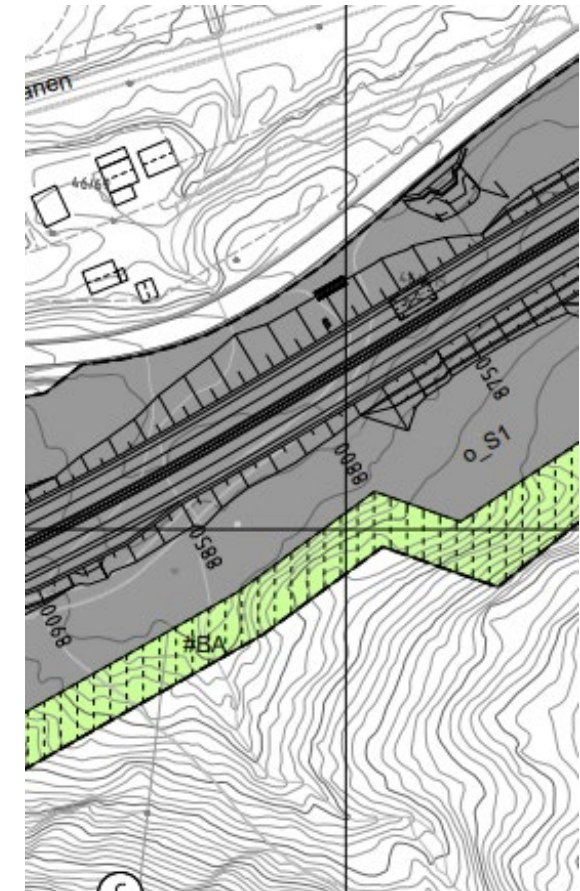
KVU



Kommunedelplan



Reguleringsplan



God kompetanse og kreativitet – gode løsninger

- Tverrfaglighet –intern kompetanse
- Rekruttering, opplæring, kunnskap
- Gode prosesser internt og eksternt
- Alternativsøk - siling
- Kreative idedugnader mm benyttes for å komme opp med gode korridorer, alternative traseer og detaljløsninger

Mange bidreg til ny E39-strekning

E39 Storehaug-Førde er inne i NTP, og no bidreg fagfolk frå fjern og nær i planlegginga.

Av: Ole Kristian Åset Publisert: 22. oktober 2021 kl. 12.00



Tidlegare denne månaden var planleggingsgruppa samla i Førde. Her er store delar av gruppa foran skråninga i bakgrunnen der ny tunnel skal munne ut om få år. Frå venstre: Anne Grethe Elvagjeng, Odd Rune Våge, Magna Vangsnes, Øystein Bueie Holstad, Svein Reidar Dale, Anniken Kleivdal Hella, Gyril Fimreite, John Arne Holsen, Marius Slinde, Arya Priambodo Bastiko, Siri Guldseth, Amalie Krog Klette og Unni Høivik. (Foto: Ole Kristian Åset)

Fire –trinnsmetodikken benyttes

Mest brukt i KVU (som er et krav) der SVV ser behov for større investeringer(over 1 mrd.kr)

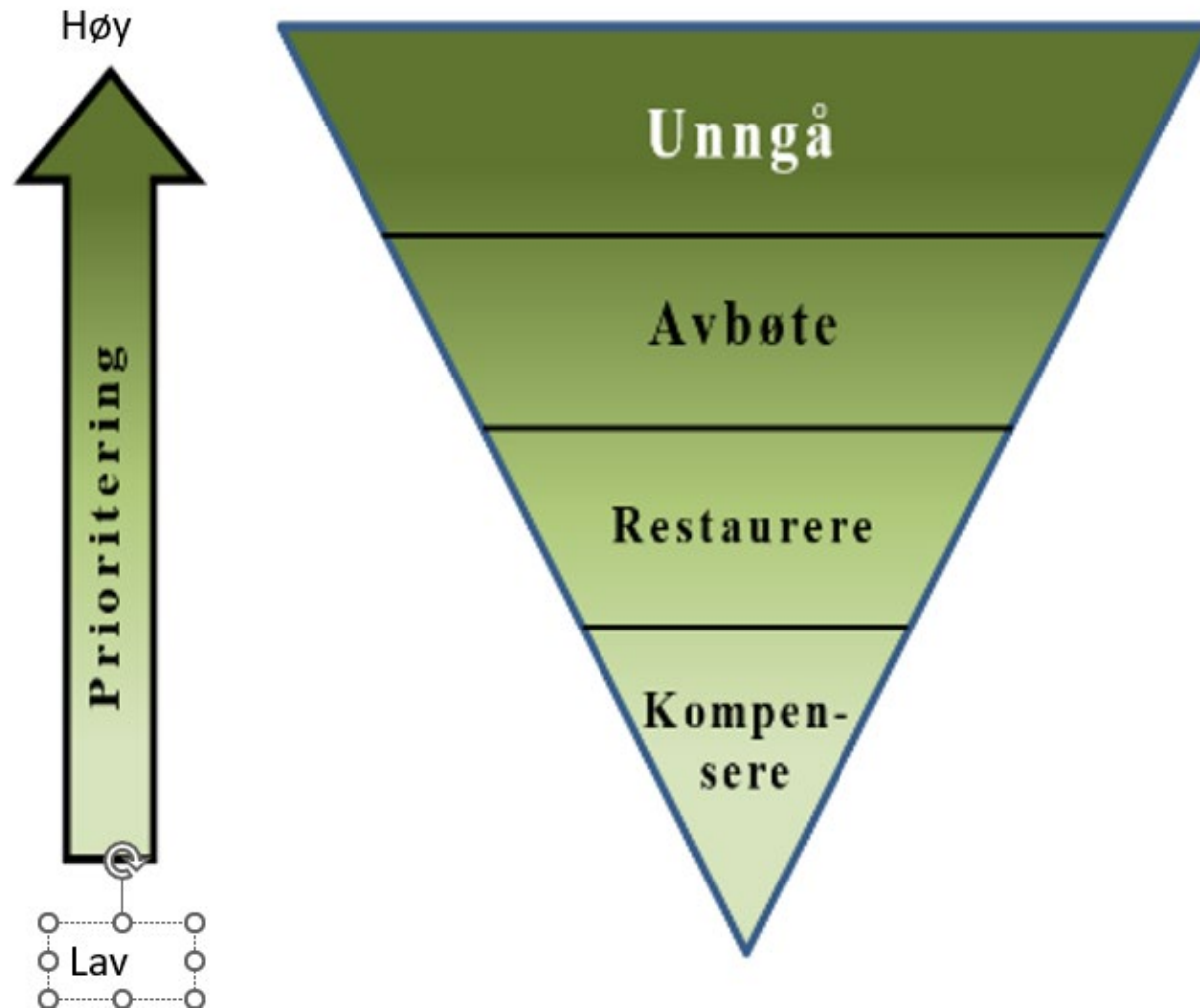
- Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell
- Trinn 3: Mindre utbyggingstiltak
- Trinn 4: Nye, store utbyggingstiltak

Ender derfor ofte med en anbefaling om trinnvis utvikling der tiltak fra alle trinn inngår

Vi løfter fram denne metodikken for å nå klima- og miljømål, særlig i by, men også ellers

Naturmangfold og planlegging

Tiltakshierarkiet legges til grunn



Fra St.meld. 14 (2015-2016) Natur for livet

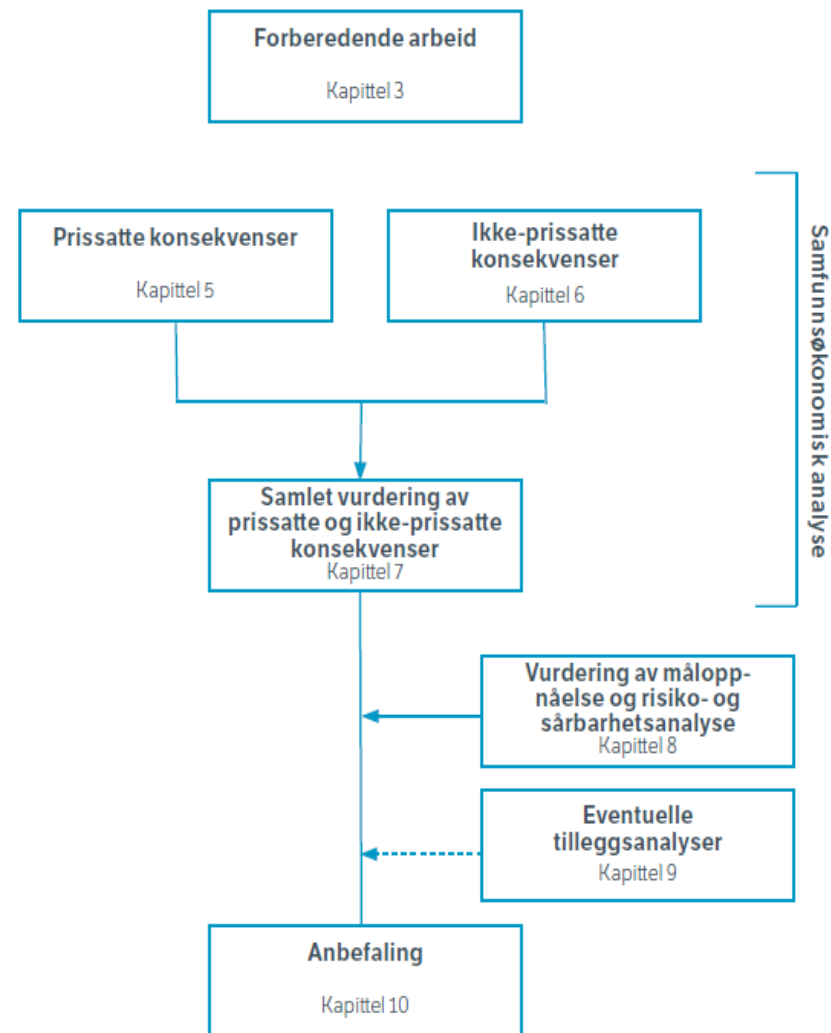
V712 Konsekvensanalyser -beslutningsgrunnlaget

SVVs metodikk for vurdering av konsekvenser og måloppnåelse og følger opp krav fra Finansdepartementet, KU-forskriften og Utredningsinstruksen – «anerkjent metodikk»

Grunnlag for balansert anbefaling, og grunnlag for politisk beslutning

[Håndbok V712 Konsekvensanalyser \(vegvesen.no\)](http://vegvesen.no).

Figur 1-1 viser hovedgrepet i konsekvensanalysen og bokens oppbygging.



N100 Veg- og gateutforming

Nye standard for 2/3-felt og fire felt har vært på høring – forslag :

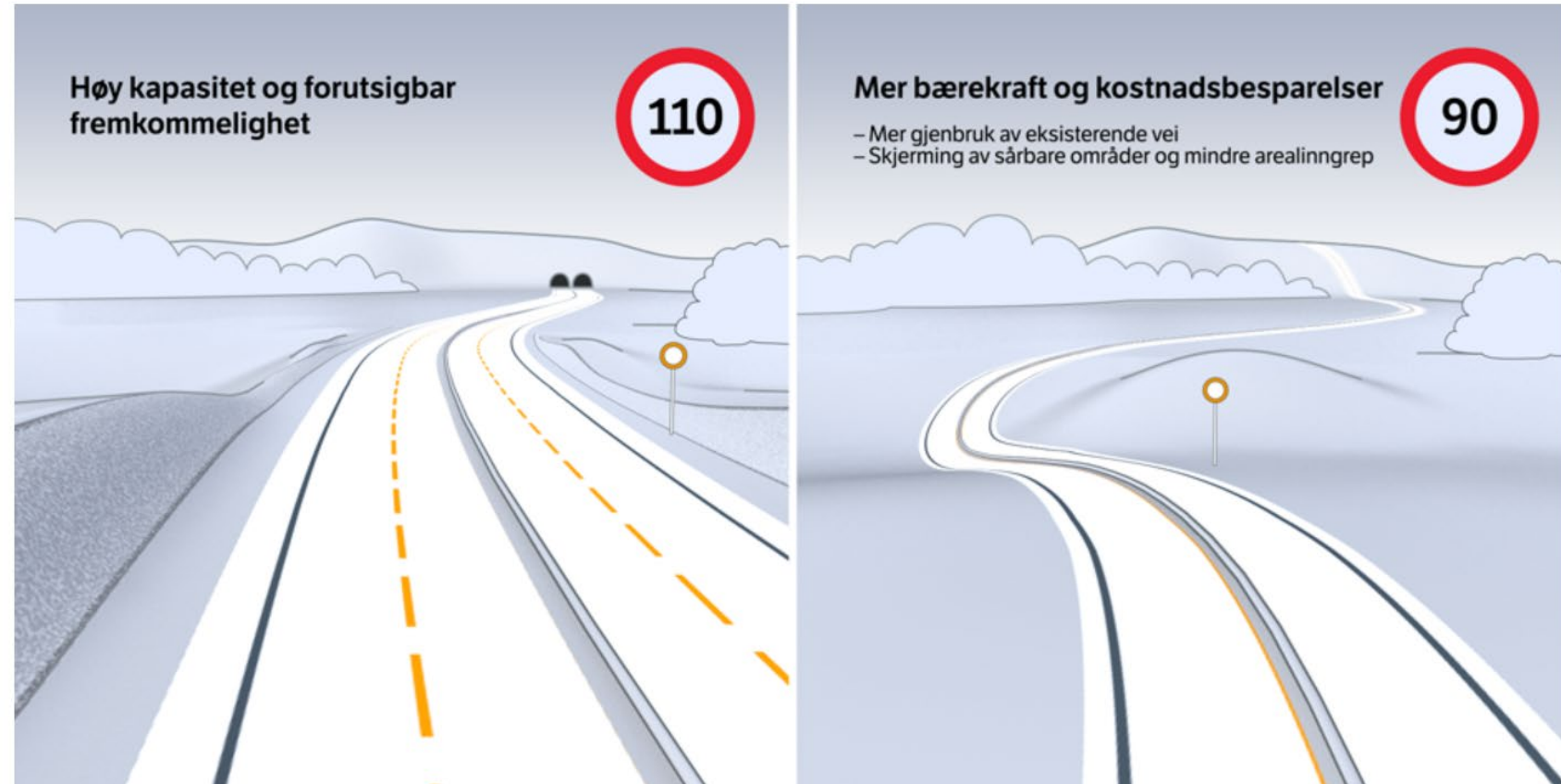
- Hevet innslagspunkt for krav til fire felt fra 12 – 15000 ÅDT
- Standarder for 90 og 100 og fire felt
- Hevet nedre ÅDT for innslagspunkt for bruk av 4 felt istedenfor 2/3-felt fra 6 til 8000 ÅDT (hvis lønnsomt)

Gir bedre mulighet for:

- å benytte eksisterende trase
- unngå verdifulle områder
- Redusere arealbeslag

Romkurven viktig :

- R_h min for 90 er 400m
- 100 er 550m
- 110 er 800m



SVV har gått gjennom prosjektporteføljen for NTP 2022 - 2033 og vurdert nedskalering basert på forslag til endring i normaler

SVVs portefølje av prosjekter over 1 mrd.kr (tabell 12.2 m.fl.) har firefelts veger med 50 -110 km/t.

Kun et par prosjekter vil kunne påvirkes av ev. vegnormalendringer.
For disse vurderes dette konkret i videre planlegging



Foto: AMCDissing og Weitling



Boreonemoral regnskog

Foto: Eli Mundhjeld, Statens vegvesen

Statens vegvesens bærekraftstrategi – tydeliggjør innsatsen



Klimagassutslipp og klimatilpasning

Vi skal kutte klimagassutslipp fra transportsektoren i tråd med Norges forpliktelser

Mål

- Vi skal gjøre vegnettet motstandsdyktig gjennom helhetlig arbeid med klimatilpasning
- Vi skal redusere klimagassutslipp fra vegtransporten med 55 % innen 2030
- Vi skal redusere klimagassutslipp fra anlegg og drift med 55 % innen 2030*
- Vi skal redusere klimagassutslipp fra egen virksomhet med 55 % innen 2030



Ressursbruk og sirkulærøkonomi

Vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må

Mål

- Vi skal være en pådriver for sirkulærøkonomi i planlegging, bygging og drift av veg



Biologisk mangfold og økosystemer

Vi skal ta vare på naturen og ha null netto tap av biologisk mangfold

Mål

- Vi skal unngå tap av viktig natur
- Vi skal redusere den totale arealbruken til utbyggingsporteføljen



Ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter

Vi skal ha et trygt og tilgjengelig transportsystem som legger til rette for miljøvennlige fremkomstmidler

Mål

- Nullvisjonen for drepte eller hardt skadde i trafikken
- Nullvekstmålet for persontransport i byer
- Nasjonalt sykkelmål om 8 % sykkelandel på landsbasis og 20 % i de største byområdene
- Vi skal redusere negative helsevirkninger som følge av støy fra vegtrafikk
- Vi skal legge til rette for universelt utformet reisekjede



Seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden

Vi skal ha nulltoleranse for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i leverandørkjeden og transportnæringen

Mål

- Vi skal følge opp tiltakene i regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren
- Vi skal være pådriver for utvikling av bedre rammebetingelser for seriøsitet og gode arbeidsforhold i leverandørkjeden

* Dette inkluderer klimagassutslipp fra: materialproduksjon, materialtransport, ferge, massetransport, anleggsmaskiner og driftsmaskiner, og arealbruksendringer.

Biologisk mangfold og økosystemer

Dette gjør SVV bygging, drift og vedlikehold:

- minimere påvirkning
- forhindre tap av natur med nasjonal og vesentlig regional verdi.
- redusere den samlet arealbruk
- optimalisere arealbruk
- bekjempe fremmede og skadelige arter, forhindrer forringelse av vannmiljø, naturlig revegetering.
- tar vare på verneverdige planter og økosystemer, sørge for at vegskråningers biomangfold
- avbøtende tiltak som viltoverganger/underganger, fiskevandring gjennom kulverter, økologisk kompensasjon i ht naturmangfoldloven, etc
- **bedre grunnlag for styring gjennom alle faser, eierstyring, naturmangfoldindikator, arealregnskap m.m.**





Takk for oppmerksomheten!
gyda.grendstad@vegvesen.no

