



Statens vegvesen

STRATEGISK MILJØPLAN

Region nord

2008



Forord

Statens vegvesen har et sektoransvar for miljø ved planlegging, bygging og drift av alle europa- og riksveger, og etaten har ansvar for å bidra til at de delene av Regjeringens miljøpolitikk som berører vår sektor blir fulgt.

Som en del av dette ansvaret fattet Regionledermøtet 28.08.07 vedtak om å utarbeide en *strategisk miljøplan* for Region nord.

Formålet med planen er å gjøre Statens vegvesen Region nord i stand til å:

- Tilby et vegnett som er tilpasset framtidige klimaendringer iht. gjeldende prognoser
- Redusere miljøulempene gjennom å begrense motorisert transportarbeid og gjøre transporten mer miljøvennlig
- Ta miljøhensyn i all virksomhet

Regionvegsjefen og avdelingssjefene har vært styringsgruppe for prosjektet. Prosjektgruppa har bestått av representanter fra de ulike enhetene ved regionvegkontoret: Jostein Myrbostad (Strategistaben), Egil Revhaug (Utbyggingsavdelingen.), Torhild Lind Olufsen (Administrasjonsavdelingen), Elisabet Kongsbakk (Ressursavdelingen),

Knut-Arne Henriksen (Veg- og trafikkavdelingen) og Rigmor Tonstad (Strategistaben, prosjektleder)

Flere av distriktskontorene har medvirket i utforming av mål og prioritering av tiltak.

Det er gjennomført fire idédugnader i regionen, der også eksterne aktører, herunder offentlige instanser (fylkesmenn, fylkeskommuner og kommuner) og ulike interesseorganisasjoner har deltatt. Idédugnader er gjennomført i distriktene Helgeland, Salten, Midtre Troms og Øst-Finnmark.

Miljøplanen skal legges til grunn for regionens arbeid med Nasjonal transportplan, handlingsprogram og årsbudsjett. Miljøplanen inneholder mål på overordnet nivå, virkemidler og tiltak for Statens vegvesens virksomhet i regionen.

Mål og tiltak ble vedtatt av Regionledermøtet 05.03.08. Miljøplanen inngår i Strategisk plan for Region nord og skal rulleres hvert 4 år.

*Statens vegvesen
Region nord
30.05.08*

*Layout: Toril Heimdal
Forsidefoto: Lisa Sundstrøm*

INNHOOLD

1. INNLEDNING	3
2. RAMMEBETINGELSER	4
2.1 Overordnede føringer	4
2.2 Styringssystem	5
3. UTFORDRINGER OG MÅL	6
3.1 Miljøutfordringer	6
3.2 Region nord	8
3.3 Mål for Region nord	10
4. KILDER OG NETTSTEDER	12



1. Innledning

Transportetatenes oppgave er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, som skal dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling.

Statens vegvesen har et sektoransvar for miljø og skal være pådriver og samarbeidspartner i gjennomføringen av regjeringens politikk. Statens vegvesen har et spesielt ansvar for å gjennomføre tiltak og være pådriver overfor andre etater når det gjelder kollektivtransport og sykkel.

For å utøve dette ansvaret på en best mulig måte, må etaten gå foran med et godt eksempel og ivareta miljøhensyn i all virksomhet, fra planlegging og bygging til drift og vedlikehold.

Miljøutfordringene i Region nord er til dels sammenfallende med landet for øvrig, herunder behovet for reduksjon i biltrafikken og mer samordnet areal- og transportplanlegging i byene og de største tettstedene. Regionen består imidlertid også av mange små tettsteder og store avstander der potensialet for alternative transportformer er begrenset.

Med bakgrunn i transportetatenes miljømål i forslag til NTP 2010-19, er det utarbeidet til sammen åtte miljømål for Region nord. Planforslaget inneholder også konkrete tiltak som skal bidra til oppnåelse av målene.

Mål og tiltak skal følges opp via etatens etablerte styringssystem og gjennom regionens handlingsprogram og resultatavtaler. Miljøplanen skal revideres hvert 4. år.



2. Rammebetingelser

2.1 Overordnede føringer

Med ”**klimaforliket**” (17.01.08) har Stortinget vedtatt St.meld. nr. 34 (2006-2007) **Norsk klimapolitikk** (klimameldingen)¹. Meldingen inneholder et nasjonalt mål om reduksjon i klimagassutslipp fra transport med 2,5 – 4 mill. tonn i 2020 i forhold til en referansebane².

St.meld. nr. 26 (2006-2007) om **Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand**³ ble behandlet i Stortinget 14.02.08. Stortingsmeldingen inneholder bl.a. mål for bærekraftig areal- og transportpolitikk, bevaring av naturens mangfold og friluftsliv, bevaring av kulturminner og rent hav/vann.

Transportetatens forslag til **Nasjonal transportplan**⁴ (NTP) 2010-2019 har følgende hovedmål for miljø:

”Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet”.

Transportetatens **miljøvisjon** fra NTP 2006-2015 videreføres i planforslaget for 2010-2019:

”Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø”.

Sentrale prinsipper i miljøvisjonen er:

- Transportløsninger som gir minst helse- og miljøskader på lang sikt skal prioriteres.
- Der miljøskader er uunngåelig må de kompenseres med avbøtende tiltak og miljøforbedringer, slik at miljøkvalitetene totalt sett opprettholdes eller bedres

- I byområder skal investeringer i økt transportkapasitet inngå i en helhetlig transport- og arealplan, der det sikres at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt del av trafikken, og at arealbruksutviklingen bygger opp under dette.
- Ved utvikling av transportnettet bør alternativer til nybygging vurderes i prioritert rekkefølge:
 - Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel.
 - Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy.
 - Begrensete ombyggingstiltak
 - Større ombygging/nybygging

De nasjonale målene innen de ulike miljøområdene er fastsatt av Stortinget basert på tålegrenseprinsippet, som innebærer mål i forhold til naturens bæreevne. Etappemålene i NTP faller i stor grad sammen med de nasjonale målene.

Etappemål for miljø i forslag til NTP 2010-19:

1. Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2.5 – 4.0 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020
2. Redusere NO_x-utslippene i sektoren
3. Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy
4. Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner
5. Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord
6. Utslipp av olje eller andre kjemikalier til sjø.

Etappemålene i NTP er lagt til grunn for arbeidet med Strategisk miljøplan og videreført i mål og tiltak for Region nord.

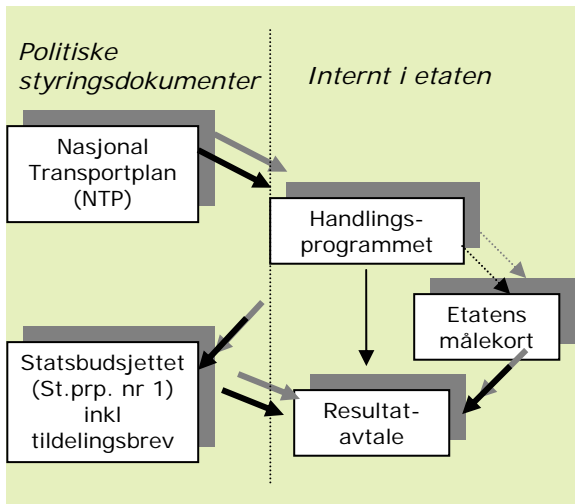


2.2 Styringssystem

I Statens vegvesen er det utviklet to styringsverktøy:

1. Mål- og resultatstyringssystemet benyttes i målfastsetting og oppfølging av mål og måloppnåelsen (hva skal vi gjøre og hva skal vi oppnå).
2. Prosesstyringssystemet⁵ skal sikre kvalitet og effektivitet i hvordan vi løser oppgavene

Følgende sentrale planer/dokumenter inngår i styringssystemet (*se figur*)



Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringens retningsgivende dokument for de neste 4-10 år. Stortingsbehandlingen av denne meldingen varsler kommende årlige oppgaver overfor Statens vegvesen.

I tilknytningen til det enkelte års **Statsbudsjett** utformer departementet et eget tildelingsbrev til Statens vegvesen, der bestilling og bevilgning spesifiseres.

Handlingsprogrammet er etatens gjennomføringsplan for å nå målene i NTP. Handlingsprogrammet synliggjør koblingen

mellom ressurser, ytelser og mål i regionene og vegdirektoratet.

Målene i handlingsprogrammet nedfelles i etatens **målekort**. Målekortet er inndelt i fem strategiske fokusområder som dekker helheten av virksomheten vår.

For hvert fokusområde er det definert kritiske suksessfaktorer med tilhørende måleindikatorer, slik at vi kan måle at vi er på riktig veg. Fokusområdene er samfunn, brukere, økonomi, utvikling og medarbeidere.

Målekortet på etatsnivå følges opp av etatsledermøtet (RLM) i en prosess med øvrige ledere.

Resultatavtalen er en skriftlig avtale mellom lederen og lederens overordnede, der krav til resultater er balansert med tilgjengelige ressurser. Vegdirektøren inngår resultatavtaler med regionvegsjefene og leder for avdelinger og staber i Vegdirektoratet. Regionvegsjefene inngår resultatavtaler med sine avdelingsledere, distriktssjefer og prosjektledere for større prosjekter.

Strategisk miljøplan er en del av styringssystemet:

- Miljømålene for Region nord tar utgangspunkt i miljømålene for NTP (jf kap 2.1).
- Målene i miljøplanen skal legges til grunn i regionens arbeid med handlingsprogrammet og synliggjøre regionens miljøarbeid i neste fireårsperiode.
- Ansvar for oppfølging av miljøtiltakene framkommer av de enkelte resultatavtalene.

Strategisk miljøplan skal rulleres hvert fjerde år.



3. utfordringer og mål

3.1 Miljøutfordringer

I 1987 beskrev *Verdenskommisjonen for miljø og utvikling* bærekraftig utvikling slik: ”En bærekraftig utvikling skal ivareta den nåværende generasjons behov uten å ødelegge mulighetene for kommende generasjoner til å tilfredsstille sine behov”

Dagens transportmønster er ikke i tråd med prinsippene i en bærekraftig utvikling, og fører til forurensning av luft og vann, forringelse av naturen og tap av biologisk mangfold. Utfordringene er mange og sammensatte, og spenner over mange felt.

Utslipp av klimagasser og lokal luftforurensning

Global oppvarming er betegnelsen på økningen av den globale gjennomsnittstemperaturen som er registrert i løpet av 1900-tallet. De fleste forskere mener at dette er ett av utslagene av den menneskeskapte drivhuseffekten der stadig økende utslipp av klimagasser som CO₂ har gjort at mindre av varmen fra jorden unnslipper atmosfæren.

Den største andelen av klimagassutslipp⁶ fra energibruk skyldes bruk av fossile brensler til transportformål. I 2007 stod utslipp fra transport og andre mobile kilder for nær 32 prosent av de samlede norske klimagassutslippene, det vil si 17,3 CO₂-ekvivalenter⁷.

Utslippene fra veitrafikk er den viktigste kilden til klimagassutslipp innen transportvirksomheten, og det er også denne som har vært i raskest vekst. Utslippene har vokst med 35 prosent siden 1990 og lå i 2007 på 10,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Både personbiltrafikken og godstrafikken øker. For personbiltrafikken henger dette tett sammen med økt kjøpekraft. For gods-transporten henger veksten også sammen med sentraliseringen av produksjon og lager, noe som fører til at gods nå må fraktes over lengre avstander enn tidligere.

Transport- og trafikkrelaterte miljøproblemer er størst i byer og tettsteder, og gjelder særlig lokal luftforurensning og støy.

Nitrogenoksider (NO_x) er gasser som blant annet dannes under forbrenningen i motorer. NO_x bidrar til forsuring og lokal luftforurensning (NO₂). De norske NO_x-utslippene var i 2005 på 197 000 tonn. Utslippene skal i henhold til Gøteborgprotokollen⁸ reduseres til 156 000 tonn i 2010. Transport bidrar med ca 60 prosent av utslippene, hvorav to tredeler fra skipsfart og en tredjedel fra vegtransport. NO_x-utslippene fra sjøfart og fiske har økt siden 1990 på grunn av økt aktivitet i sektoren. Med bakgrunn i strengere avgasskrav er utslippene fra vegtrafikk kraftig redusert, til tross for trafikkveksten. Utslippene fra transport er til sammen redusert med 13 prosent fra 1990 til i dag.

Vegtrafikken er den største årsaken til høy konsentrasjoner av lokal luftforurensning. Det måles i dag overskridelser av nasjonale mål og grenseverdier for svevestøv (PM₁₀) og nitrogendioksid (NO₂) i enkelte byer⁹.



”Tromsø er landets versting når det gjelder svevestøv fra piggdekk” (fra NRK 26.11.07)



Transportsektoren utgjør 86 prosent av all støyplage (målt etter støyplageindeksen¹⁰) Støy fra vegtrafikk utgjør ca 78 prosent. Dersom ikke særskilte tiltak sette inn, ventes en økning fra 2010-19 på ytterligere 14 prosent. St. meld. nr. 26 om Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand inneholder nye nasjonale mål om reduksjon av støyplage.

En omlegging i mer bærekraftig retning er svært krevende og må være langsiktig. Flere av miljøutfordringene er sammensatte problemstillinger, som transportetatene har liten innvirkning på, eller som det kreves politiske virkemidler for å løse. Transportetatene har imidlertid en rolle i dette samarbeidet som aktive samfunnsaktører.

Natur og kultur

Utenfor byer og tettsteder dreier utfordringene seg i første rekke om å ta tilstrekkelig hensyn til natur- og kulturmiljø, kulturlandskap og jordvern.

Tap og/eller forringelse av leveområder eller funksjonsområder for planter og dyr skjer bl.a. som følge av arealinngrep, forurensning, etablering av barrierer, fragmentering av naturområder, og negativ påvirkning fra skjøtsel eller drift/ vedlikehold. Veger kan medføre vesentlige inngrep i viktige naturområder og bruk av ikke stede-egne planter kan bidra til spredning av uønskede arter i naturen.

Totalforbruket av vegsalt i Norge har økt betydelig i de senere år. Bruk av salt kan skade innsjøer og grunnvann langs det saltede vegnettet. Det er påvist forringelse av vannkvaliteten i flere vannforekomster og drikkevannsbrønner langs det saltede vegnettet. Vegetasjonen og økosystemer nær saltede veger kan også være utsatt for skader.

De siste årene er ca 20 000 dekar dyrket jord årlig omdisponert til andre formål. I følge Statistisk sentralbyrå er under 10 prosent av denne omdisponering relatert til transportformål. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at eks. nye næringsareal etc. ofte legges nær vegene og kan være medvirkende til store tap av dyrket jord.

Det foreligger en kartlegging av verdifullt kulturlandskap som skal revideres og oppdateres. Statens vegvesen har utarbeidet verneplaner for kulturminner. I tillegg til objektene i verneplanene finnes det en rekke kulturminner og kulturmiljøer langs transportnettet som ikke er transportrelaterte, eks gravhauger.

Klima og transport

Klimaforskningen konkluderer med at vi etter all sannsynlighet vil få et varmere klima. Den årlige gjennomsnittlige temperaturen i Norge vil i løpet av det 21. århundre øke med mellom 1,5 °C langs kysten av Vestlandet til 6 °C i innlandet i Nord-Norge. Høsten blir lengre og vinteren kortere, med stedvis hyppigere temperatursvingninger omkring frysepunktet. Nedbøren vil øke for hele landet, med mellom 5 og 15 %, mest på Østlandet og i indre strøk av Nord-Norge. I tillegg kommer effekten av havnivåstigningen, som er størst på Vestlandet og i Nord-Norge.

Klimaendringene kan få en betydelig innvirkning på sikkerheten og framkommeligheten på transportsystemene dersom vi ikke er forberedt. Prosjektering, bygging, vedlikehold og drift av vegnettet er i stor grad avhengig av klimaforholdene. Sikkerheten og effektiviteten av vegnettet påvirkes av nedbør, vind og temperaturforhold. Dette er elementer som har innvirkning på steinsprang, fjellskred og snøskred, over-



flatevann, flom og erosjon, frysing og tining samt snø og is på vegbanen.



Klimaendringene kan øke rasfaren langs vegnettet

”Klima og transport”¹¹ er et fireårig forsknings- og utviklingsprosjekt (FoU) i Statens vegvesen. Hensikten med prosjektet er å forbedre rutiner og regelverk for prosjektering, bygging og drift av veg, i samsvar med endrede klimaforhold. Prosjektet startet januar 2007 og ledes av Teknologivdelingen i Vegdirektoratet. Prosjektet består av flere delprosjekter og skal avsluttes i 2010.

Resultatene av FoU-prosjektet innarbeides i strategisk miljøplan ved rullering (jf kap 2.2).

3.2 Region nord

Til sammen bor det 463 000 innbyggere i Nord-Norge. (Statistisk sentralbyrå 2007) Dette utgjør kun 10 prosent av landets befolkning. Til sammenligning har Statens vegvesen, Region nord, ansvar for til sammen 2800 km stamveg. Dette utgjør 1/3 av landets totale stamvegnett. Disse tallene viser at vi bor i en langstrakt landsdel med ansvar for en stor andel av vegnettet i forhold til innbyggertallet.

Iht. tall fra Statistisk sentralbyrå (2007) bor ca 68 prosent av befolkningen i Nordland i

tettsteder¹², i Troms er andelen 66 prosent og i Finnmark 73 prosent. Til sammenligning ligger landgjennomsnittet på 78 prosent. Det er imidlertid kun 1/3 av landsdelens befolkning som bor i tettsteder på over 10 000 innbyggere (Mo i Rana, Bodø, Narvik, Harstad, Tromsø og Alta). Dette viser at landsdelen har en befolkningsstruktur med få store byer/ tettsteder og mange små tettsteder, som igjen er spredt over store avstander.

Et viktig virkemiddel for å få ned klimagassutslippene er å erstatte deler av personbiltrafikken med kollektivtrafikk. I Region nord bor imidlertid 2/3 av befolkningen i spredtbygde strøk og mindre tettsteder. Denne situasjonen tilsier at det ikke vil være befolkningsgrunnlag nok til å overføre vesentlige deler av personbiltransporten til kollektivtrafikk. Personbilen vil derfor være en viktig forutsetning for å opprettholde bosettingen i distriktene og gi rom for regional utvikling.

Undersøkelser viser imidlertid at ca 30 prosent av all bilkjøring i Norge er på turer under 3 kilometer. Deler av denne transporten kan erstattes med sykkel og/eller gange, uavhengig av størrelse på tettstedet, men da må forholdene ligge til rette for det. Etablering av sammenhengende gang-/sykkelveg og bredere vegskulder kan være viktige faktorer for trygg ferdsel langs vegnettet i landsdelen.

Det er i byene og de største tettstedene at problemene med økende biltransport er størst, både i forhold til kapasitetsproblemer og ulemper i form av klimagassutslipp, luftforurensning og støy. Det er også her grunnlaget er størst for å redusere veksten i personbiltrafikken til fordel for mer miljøvennlig transportformer. Som i landet for øvrig vil også utfordringen i region nord være å redusere veksten i



personbiltrafikken til fordel for mer miljøvennlig transportformer i de største byene.

Problemer med lokal luftforurensning er størst i Tromsø. Her viser målingene at luftkvaliteten i byen til tider er så dårlig at Statens forurensningstilsyns anbefalte luftkvalitetskriterier overskrides.



Faksimile fra "Nordlys"

Videre vil utfordringen i landsdelen være å få godtransporten over på mer miljøvennlige transportformer og i størst mulig grad redusere miljøulempene ved utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

Ved utbygging av Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast) la Statens vegvesen vekt på naturlig revegetering av landskapsinngrepene. Naturlig revegetering er en miljøvennlig metode som bringer området egen vegetasjon tilbake etter naturinngrep. Metoden innebærer at det øverste jordlaget, med plantedeler og frø, fjernes før anleggsarbeidene starter og føres tilbake til området etter endt utbygging. I tillegg til å gi anleggene en best mulig landskapstilpasning, vil metoden også kunne være et viktig virkemiddel for å ta vare på biologisk mangfold og hindre spredning av fremmede arter.



Svartskarvika (Lofast). Her er bygget en 37,5 grader bratt skråning kledd med vekstmasser lagt rett på steinfylling. (Foto Jan Fredrik Eliassen) (fra Vegen og vi 14/07)

Ved oppfølgingen av EUs vanddirektiv vil uheldige vandringshindre som vegens stikkrenner og kulverter noen steder har skapt i bekker og elver, bli ombygd slik at fisken igjen kan passere oppstrøms.



Der hvor fyllinger i sjø eller vatn har skapt uheldige strømningsforhold eller gitt brakkvann, vil disse bli åpnet eller ombygd slik at tidligere tilstander kan reetableres.

I det videre miljøarbeidet i regionen er det viktig å synliggjøre Statens vegvesens rolle og handlingsrom i miljøspørsmål. Miljøutfordringene er i de fleste tilfeller sammensatte og etaten er avhengig av et tett samarbeid med andre aktører for å oppnå resultater.



Vi må se på egen organisasjon og gå foran med et godt eksempel. Statens vegvesen inngår i det nasjonale "Grønn stat" – prosjektet. Grønn stat er et forenklet miljøledelsessystem til bruk i staten og er basert på prinsippene til ISO 14001 og EMAS.

Region nord ønsker å sette økt fokus på virksomhetens miljøansvar i egen organisasjon, herunder innkjøp/ kontrakter, energi, transport, avfall etc. Regionledelsen har derfor besluttet at alle lokasjonene i Region nord skal sertifiseres som miljøfyrtårn¹³.

3.3 Mål for Region nord

Med bakgrunn i overordnede føringer og etappemålene for miljø i forslaget til NTP (jf kap 2.1), har Region nord satt seg følgende miljømål for perioden 2010-2019:

1. *Ivareta sektoransvaret*
2. *Mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder*
3. *Mer miljøvennlig godstransport*
4. *Nye vegprosjekter skal ikke føre til økt miljøulempe*
5. *Redusere lokale ulemper av vegtrafikken*
6. *Unngå nye inngrep i natur- og kulturmiljø og avbøte ulemper ved eksisterende inngrep.*
7. *Ivareta biologisk mangfold*
8. *"Feie for egen dør"*

1. *Ivareta sektoransvaret*

For å utøve samarbeids- og pådriverrollen på en god måte, må vi også øke kunnskapen og bevisstheten om miljøvennlig by- og tettstedsutvikling blant regionens ansatte.

Vi må utvikle en felles regional policy i areal- og transportplanlegging og være pådriver for samhandling og gjennomføring av tiltak innen miljøvennlig by- og tettstedsutvikling.

I arbeidet med Handlingsprogrammet 2010-19 (HP) skal sektoransvaret behandles som eget tema. Miljøhensyn skal ivaretas i alle tiltak som prioriteres i HP

2. *Mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder*

Arealbruk og transportbehov henger tett sammen. For å oppnå redusert vekst i personbiltrafikken i byene må transportplanlegging i større grad samordnes med øvrig arealbruksutvikling.

Statens vegvesens investeringer i økt transportkapasitet skal inngå i en helhetlig areal- og transportplanlegging. Det skal sikres at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt del av trafikken og at arealbruken bygger opp under dette:

- a) Buss skal om mulig gis fortrinnsrett i trafikksystemet.
- b) Nasjonal sykkelstrategi skal følges opp gjennom å:
 - Være pådriver og etablere forpliktende samarbeid med kommunene og andre aktører
 - Planlegge sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder.
 - Vektlegge gang- og sykkeltrafikk ved drift og vedlikehold.
- c) Det skal legges til rette for godt samspill mellom transportformene (personbil, kollektiv, gange, sykkel)

For at trafikkveksten skal reduseres må dette kombineres med restriktive tiltak overfor personbiltrafikken i de største byene.



3. Mer miljøvennlig godstransport

Et viktig virkemiddel for å oppnå mer miljøvennlig godstransport er å overføre mer gods fra veg til sjø og bane. Å legge til rette for gode tilknytninger til sentrale knutepunkt (havn, bane) og effektive overganger mellom transportformene vil være viktige tiltak.

I Region nord er det gjennomført en kartlegging av terminaler, terminalstruktur samt aktørens behov. En omfattende kartlegging av alle næringstransporter skal gjennomføres i løpet av 2009. Denne undersøkelsen vil danne grunnlag for gjennomføring av framtidige tiltak.

Uskifting av konvensjonelle ferjer til ferjer med gassdrift er et viktig effektivt tiltak for å redusere NOx-utslippene.

Potensialet for miljøgevinst ved gassferjer skal utredes ved anbud på samband i regionen. Sambandene over Vestfjorden skal utredes i 2008.

4. Nye vegprosjekt skal ikke føre til økt miljøulempe

Miljøregnskap (herunder CO₂) skal utarbeides for alle prosjekter i regionen over 200 millioner kr.

Det skal utarbeides retningslinjer for innhold og gjennomføring av miljøregnskap i løpet av 2008.

5. Redusere lokale ulemper av vegtrafikken

Vi skal oppfylle nasjonale krav til støy- og luftkvalitet og redusere ulempene der forholdene ligger til rette for det:

- Kartlegge og prioritere støyreduserende tiltak iht. gjeldende krav og frister.
- Øke piggfriandelen i byer og tettsteder i samarbeid med andre aktører

- Godt renhold og støvdemping av veggnettet.

I områder der det ikke er aktuelt med egen gang-/sykkelveg, skal bredere vegskulder vurderes for å gi bedre og tryggere ferdsel langs veggnettet.

6. Unngå nye inngrep i natur- og kulturmiljø og avbøte ulemper ved eksisterende inngrep.

7. Ivareta biologisk mangfold

Disse to målene henger tett sammen og valg av virkemidler og tiltak vil i stor grad være sammenfallende.

Kartlegging og utbedring av forhold i samsvar med vannforskriften skal prioriteres innen mindre investerings- og vedlikeholdstiltak i handlingsprogrammet.

I alle utbyggingsprosjekt og mindre utbedringstiltak skal:

- Inngrep i strandsonen og i dyrka mark i størst mulig grad unngås
- Utbedringstiltak langs eksisterende trasé skal tilstrebes (ny vegtrasé skal være unntaket).
- Rigg- og marksikringsplaner utarbeides som en del av miljøoppfølgingen.
- Krav om naturlige revegetering tas inn i konkurransegrunnlaget (der dette er en egnet metode).

(For pkt. c) og d) skal regionens erfaringer så langt oppsummeres i løpet av 2008)

I funksjonskontraktene skal:

- Skjøtselen av vegetasjon langs veg bli mer målrettet og tilpasses regionen. Grovmasket kartlegging av vegetasjonstyper skal gjennomføres før utlysning av nye funksjonskontrakter. Prøveprosjekt etableres i 2008.



- b) Resultatet av etatens Salt SMART – prosjekt¹⁴ (herunder dagens ”bar veg” – strategi) skal følges opp.
- c) Nødvendig drift og vedlikehold av vegrelaterte kulturminner skal utføres. Skjøtselsplan skal utarbeides før utlysning av kontraktene.

8. Feie for egen dør

Statens vegvesen, Region nord, skal være en miljøbevisst byggherre og stille miljøkrav ved inngåelse av alle typer avtaler og kontrakter.

Alle prosjekt i regionen skal ha en klar prosjektbestilling der miljøhensyn presiseres. Risikoanalyse for miljøtema skal vurderes i tidlig planfase (HB 151).

Region nord skal gå foran med et godt eksempel og sertifiseres som miljøfyrtårn. (herunder innkjøp og materialbruk, energi, transport og avfall)

- a) Sertifisering av lokasjonene Mosjøen, Bodø (regionvegkontor) og Tromsø i 2008
- b) Øke miljøkompetansen blant egne ansatte (kurs, konferanser etc.)
- c) Øke andelen videomøter
- d) Premiere miljøvennlig transport til og fra jobb
- e) Alle arbeidsstedene i regionen skal tilby attraktiv sykkelparkering

4. Kilder og nettsteder

Norsk klimapolitikk, Stortingsmelding nr. 34 (2006-2007):

Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, Stortingsmelding nr. 26 (2006-2007):

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 (januar 2008)

Status og utfordringer innenfor miljøområdet (arbeidsdokument fra transportetatene 2007)

Utslipp av klimagasser i Norge – i dag, i går og den nære framtid av Kathrine Loe Hansen, Torstein Bye og Dag Spilde (SSB rapport 2008/17)

Aktuelle nettsteder:

Transportøkonomisk institutt (TØI)
<http://www.toi.no>

Statens forurensningstilsyn (SFT)
<http://www.sft.no>

Artsdatabanken
<http://www.artsdatabanken.no/ArticleList.aspx?m=6&amid=1831>

Regjeringen.no
<http://www.regjeringen.no>

Direktoratet for naturforvaltning
<http://www.dirnat.no/>

<http://www.fornybar.no/>

<http://www.luftkvalitet.info/>

FoU: Klima og transport
<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomraeder/Forskning+og+utvikling/Klima+og+transport>

Skrednett <http://www.skrednett.no/>



Miljøfyrtårn <http://www.miljofyrtarn.no/>

Klimaløftet
<http://www.klimalofet.no/Klimalofet/>

Klimaveien <http://www.klimaveien.no/>

Klimaklubben
<http://www.klimaklubben.no/>

Sluttnoter:

¹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2006-2007/Stmeld-nr-34-2006-2007-.html?id=473411>

² <http://www.sft.no/publikasjoner/luft/2121/ta2121.pdf>

³ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2006-2007/Stmeld-nr-26-2006-2007-.html?id=465279>

⁴ http://www.ntp.dep.no/2010-2019/index_10_19.html

⁵ http://webhotell.vegvesen.no/prosessdokumenter/OTAL_VEGVEVEN/REGION_NORD/default.htm

⁶ Klimagasser: karbondioksid (CO₂), metan (CH₄), lystgass (N₂O), og tre fluorholdige gasstyper (HFK, PFK og SF₆).

⁷ CO₂-ekvivalent er en enhet som brukes i klimagassregnskap. Enheten tilsvarer den effekten en gitt mengde (som regel et tonn) CO₂ har på den globale oppvarmingen over en gitt periode (som regel 100 år).

⁸ Gøteborgprotokollen trådte i kraft 17. mai 2005. Den er foreløpig den siste protokollen under konvensjonen om langtransporterte luftforurensninger fra 1979.

⁹ <http://www.luftkvalitet.info/>

¹⁰ Støyplageindeks (SPI) beregnes fra oversikter over antall personer eksponert for ulike støynivåer utendørs

¹¹ <http://www.vegvesen.no>

¹² Iht. SSB definisjon på tettsted (basert på antall mennesker og avstand mellom husene)

¹³ <http://www.miljofyrtarn.no/>

¹⁴ Salt SMART (FoU prosjekt i Statens vegvesen)
<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling/Salt+Smart>



Mål og tiltak (vedtatt i RLM 05.03.08)

Statens vegvesen Region nord skal:

1. Tilby et vegnett som er tilpasset framtidige klimaendringer iht. gjeldende prognoser
2. Redusere miljøulempene gjennom å begrense motorisert transportarbeid og gjøre transporten mer miljøvennlig.
3. Ta miljøhensyn i all virksomhet i regionen.

Overordnet mål	Mål i Region nord	Virkemiddel og tiltak Region nord (der ansvar ikke følger direkte av organisasjonen vil ansvar for oppfølging avklares i arbeidet med internt handlingsprogram 2010-13)
Ledelses- og styringssystemet i Statens vegvesen. Grunnlag for ledelse, styring og organisering	1. Ivareta sektoransvaret	<p>Utvikle regional politikk for vegvesenets rolle i forhold til areal og transportplanlegging.</p> <p>Være pådriver for en forpliktende felles politikk for statlige transportetater, fylkesmannen fylkeskommunene og kommunene for samhandling, beslutning og gjennomføring innen miljøvennlig by- og tettstedsutvikling og miljøvennlig godstransport</p> <p>I arbeidet med Handlingsprogrammet 2010-19 (HP) skal sektoransvaret behandles som eget tema. Miljø skal ivaretas i alle tiltak som prioriteres i HP.</p> <p>Øke kunnskapen og bevisstheten om miljøvennlig by- og tettstedsutvikling, og om Statens vegvesens ansvar i dette arbeidet, blant regionens ansatte</p>
NTP: <u>Etappemål M1:</u> <i>Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2.5–4.0 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet</i>	2. Mer miljøvennlig transport i byer og tettsteder	<p>I byer og tettsteder skal investeringer i økt transportkapasitet inngå i en helhetlig areal- og transportplanlegging, der det sikres at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt del av trafikken, og at arealbruksutviklingen bygger opp under dette</p> <ol style="list-style-type: none">a) Buss skal om mulig gis fortrinnsrett i trafikksystemetb) Det skal avsette ressurser i regionen og distriktene til oppfølging av nasjonal sykkelstrategi:<ul style="list-style-type: none">○ Ivareta Statens vegvesen sin pådriverrolle for sykkelsatsingen○ Etablere forpliktende samarbeid med kommunene og andre aktører○ Planlegge sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder (planreserve)

Overordnet mål	Mål i Region nord	Virkemiddel og tiltak Region nord (der ansvar ikke følger direkte av organisasjonen vil ansvar for oppfølging avklares i arbeidet med internt handlingsprogram 2010-13)
<p><i>utslipp i 2020.</i></p> <p><u>Etappemål M2:</u> <i>Redusere NOx-utslippene i sektoren.</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> o Vektlegge gang- og sykkeltrafikk i drift og vedlikehold c) Det skal legges til rette for godt samspill mellom transportformene (personbil, kollektiv, gang- /sykkel)
	<p>3. Mer miljøvennlig godstransport</p>	<p>Bidra til overføring av gods fra veg til sjø og bane ved å legge til rette for gode tilknytninger til viktige knutepunkt (havn, bane) og effektive overganger mellom transportformene</p> <ul style="list-style-type: none"> a) kartlegging av terminaler og terminalstruktur samt aktørenes behov b) kartlegging av næringstransporter i regionen og etablering av transportmodell <p>Potensialet for miljøgevinst ved gassferjer skal utredes ved anbud på samband i regionen.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sambandene over Vestfjorden i 2008
	<p>4. Nye vegprosjekter skal ikke føre til økt miljøulempe</p>	<p>Miljøregnskap (herunder CO₂) skal utarbeides for alle prosjekter over 200 mill. I 2008 skal det utarbeide retningslinjer for gjennomføring av miljøregnskap.</p>
<p><u>Etappemål M3:</u> <i>Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy.</i></p>	<p>5. Redusere lokale ulemper av vegtrafikken</p>	<p>Oppfylle nasjonale krav til støy- og luftkvalitet og redusere ulempene der forholdene ligger til rette for dette.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Kartlegge og prioritere støyreducerende tiltak iht. gjeldende krav og frister. b) Øke piggfriandelen i byer og tettsteder i samarbeid med andre aktører. c) Godt renhold og støvdemping av vegnettet. <p>For å gi bedre og tryggere ferdsel langs vegnettet skal det, i områder der det ikke er aktuelt med egen gang- /sykkelveg, vurderes bredere vegskulder ved utbedringer eller nyanlegg.</p>

Overordnet mål	Mål i Region nord	Virkemiddel og tiltak Region nord (der ansvar ikke følger direkte av organisasjonen vil ansvar for oppfølging avklares i arbeidet med internt handlingsprogram 2010-13)
<p><u>Etappemål M4:</u> <i>Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.</i></p> <p><u>Etappemål M5:</u> <i>Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord.</i></p>	<p>6. Unngå nye inngrep i natur- og kulturmiljø og avbøte ulemper ved eksisterende inngrep</p> <p>7. Ivareta biologisk mangfold</p>	<p>Ivareta natur- og miljøforhold i vann</p> <p>a) Kartlegging og utbedring av forhold i samsvar med vannforskriften skal prioriteres innen mindre investerings- og vedlikeholdstiltak i HP (ambisjonsnivå avklares i HP)</p> <p>I alle utbyggingsprosjekt og mindre utbedringstiltak skal:</p> <p>a) Inngrep i strandsonen (100m beltet) og i dyrka mark i størst mulig grad unngås</p> <p>b) Som hovedregel skal utbedringstiltak iverksettes langs eksisterende trase være hovedregelen, ny vegtrase skal være unntaket.</p> <p>c) Rigg- og marksikringsplaner utarbeides som del av miljøoppfølgingen i prosjektet</p> <p>d) Krav om naturlig revegetering tas inn i konkurransegrunnlaget, der dette er en egnet metode</p> <p>For punkt c) og d) skal erfaringene så langt oppsummeres i løpet av 2008</p> <p>Regional oppfølging av Salt Smart prosjektet med strategi for salting.</p> <p>Dagens ”bar veg” strategi skal evalueres.</p> <p>I funksjonskontraktene skal:</p> <p>a) Skjøtselen av vegetasjon langs veg bli mer målrettet og regionalt tilpasset. Grovmasket kartlegging av vegetasjonstyper skal gjennomføres før utlysning av nye funksjonskontrakter. Prøveprosjekt etableres i 2008.</p> <p>b) Nødvendig drift og vedlikehold av vegrelaterte kulturminner utføres. Skjøtselsplan skal utarbeides før utlysning av kontraktene</p>
	<p>8. ”Feie for egen dør”</p>	<p>Vi skal være en miljøbevisst byggherre og stille miljøkrav</p> <p>a) til arkitekter, rådgivere og entreprenører om dokumentasjon av kompetanse i miljøriktig prosjektering og bygging</p> <p>b) i funksjonskontrakter</p>

Overordnet mål	Mål i Region nord	Virkemiddel og tiltak Region nord (der ansvar ikke følger direkte av organisasjonen vil ansvar for oppfølging avklares i arbeidet med internt handlingsprogram 2010-13)
		<p>Alle prosjekt skal ha en klar prosjektbestilling der miljøhensyn presiseres. Risikoanalyse for miljøtema vurderes i tidlig planfase (HB 151).</p> <p>Region nord skal gå foran med et godt eksempel og sertifiseres som miljøfyrtårn (herunder innkjøp og materialbruk, energi, transport og avfall).</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sertifisering av lokasjon Mosjøen, Bodø (regionvegkontor) og Tromsø i 2008 b) Øke miljøkompetansen blant egne ansatte (kurs, konferanser etc.) c) Øke andelen videomøter. d) Premiere miljøvennlig transport til og fra jobb e) Alle arbeidsstedene til Statens vegvesen i Rn skal tilby attraktiv sykkelparkering.