

Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 29.06.2016

Deres ref.:
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2014/149

Saksbehandler:
Isabella Kasin

Miljødirektoratets høringsuttalelse til plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Klima- og miljøutfordringene knyttet til transport er store. Det er veldig positivt at Norge har fått en ambisiøs klimastrategi som del av grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan, og at klimatilpasning har blitt en integrert del av planforslaget. Klimastrategien som transportetatene har utarbeidet inneholder målsettinger som, dersom de blir oppfylt, vil bidra til at transportsektoren tar sin andel av Norges klimamål om å redusere utslippene med 40 prosent innen 2030, sammenliknet med 1990. Det er svært positivt at klimastrategien ikke er avgrenset til å omhandle prioriteringer mellom statlige investeringer i transportsektoren, men beskriver hvordan transportpolitikken generelt må legges om for å fremme lavutslippsutvikling. Gjennomføring av klimastrategien vil kreve bruk av virkemidler som transportetatene selv ikke rår over. Det er derfor avgjørende at den brede tilnærmingen i klimastrategien følges opp med konkrete tiltak og virkemidler i arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

Selv om klimastrategien er ambisiøs, er det vanskelig å finne igjen denne prioriteringen i investeringsplanen. Fra et klimaperspektiv bør en større del av bevilgningene komme innenfor første seksårsperiode for å sikre at bymiljømidlene bidrar til å kutte nasjonale klimagassutslipp mot 2030.

Det er også vanskelig å se hvordan nasjonale miljømål påvirkes av forslagene i de ulike rammene. Negative virkninger på naturmangfold og tap av potensielt viktige økosystemtjenester bør synliggjøres for de enkelte investeringsprosjektene. Vi mener videre det bør vurderes hvilke endringer som er nødvendig i dagens rammeverk for NTP for å sikre god oppfølging av både klimastrategien og lavutslippsutvikling i transportsektoren framover. Det er behov for koordinert innsats fra flere hold i omleggingen av kjøretøyparken (både personbiler, vare- og lastebiler, anleggsmaskiner og skip) i klimavennlig retning. Oppbygging av ladeinfrastruktur for el- og hydrogenkjøretøy, avgiftsfordeler og andre lokale insitament bør gripe i hverandre for å oppnå god effekt raskt. Strømnettet bør rustes opp og bli en viktig del av fremtidig infrastruktur for elektrifisert transport. For biodrivstoff der transportetatene

har foreslått innfasing av en tallfestet mengde, er det behov for en nærmere vurdering av hvor bruken bør prioriteres.

Vi viser til høringen av grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 - 2029 datert 12. mai 2016 og sender her vår høringsuttalelse.

Bra og viktig med en klimastrategi

Først og fremst vil vi understreke betydningen av at Norge for første gang har fått en egen klimastrategi som en del av grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan. Transportetatene viser til Paris-avtalen som ble vedtatt i 2015 og er den første rettslig bindende klimaavtalen med reell global deltakelse. Målet er å begrense økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen til godt under 2°C i forhold til før-industrielt nivå og etterstrebe å begrense temperaturøkningen til 1,5°C.

I 2014 ga den globale kommisjonen for økonomi og klima «The New Climate Economy» ut rapporten «Better Growth, Better Climate». Rapporten foreslår en 10-punkts global handlingsplan med nøkkelanbefalinger. I punkt en på tipunktlista ber kommisjonen beslutningstakere om å: "Fremskynde overgangen til lavutslippssamfunn gjennom å integrere klima i de sentrale økonomiske beslutningsprosessene [...]."

Nasjonal transportplan er et eksempel på en sentral økonomisk beslutningsprosess der klimahensyn bør integreres. Klimastrategien som transportetatene har utarbeidet inneholder målsettinger som, dersom de blir oppfylt, vil bidra til at transportsektoren tar sin andel av Norges klimamål om å redusere utslippene med 40 prosent innen 2030, sammenliknet med 1990. Det er svært positivt at klimastrategien ikke er avgrenset til å omhandle prioriteringer mellom statlige investeringer i transportsektoren, men beskriver hvordan transportpolitikken generelt må legges om for å fremme lavutslippsutvikling.

Miljødirektoratet syns det er spesielt positivt at det er satt konkrete, tallfestete og ambisiøse mål i klimastrategien, både for innfasing av null- og lavutslippsteknologi, bruk av biodrivstoff, redusert transportbehov, økt godsoverføring og reduksjon av egne utslipp.

Miljødirektoratet setter pris på at vi har fått anledning til å delta som rådgiver i arbeidet med klimastrategien. Vi vil i denne høringsuttalelsen derfor fokusere mest på de delene av grunnlagsdokumentet som vi ikke har vært involvert i, samt oppfølgingen av klimastrategien.

Den offensive klimastrategien bør følges opp i Nasjonal transportplan

Gjennomføring av klimastrategien vil kreve bruk av virkemidler som transportetatene selv ikke rår over. Det er derfor avgjørende at den brede tilnærmingen i klimastrategien følges opp med konkrete tiltak og virkemidler i arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. For eksempel krever omfattende elektrifisering av transportsektoren at strømmettet rustes til å takle dette.

Investeringer i samferdselsanlegg har lang levetid. Prosjekter som blir realisert gjennom Nasjonal transportplan 2018-2029 vil fortsatt eksistere etter at Norge har gjennomgått omstillingen til et

lavutslippssamfunn mot midten av dette århundret. Det er derfor avgjørende at den offensive klimastrategien reflekteres i delene av grunnlaget for Nasjonal transportplan som dreier seg om prioriteringer av konkrete prosjekter. Det er krevende å lese ut av grunnlagsdokumentet hvordan investeringsforslagene er ment å bygge opp under klimastrategien, og sammenhengen virker å være for svak. For at regjeringen skal kunne legge fram en Nasjonal transportplan for Stortinget i begynnelsen av neste år som bidrar til omstilling til lavutslipp bør viktige sammenhenger belyses bedre og klimaeffekter av prosjektforslagene komme fram tydeligere.

Det bør være samsvar mellom klimastrategien og de konkrete bevilgningene

I retningslinjen for planfasen ber Samferdselsdepartementet om at ressursbruken i plangrunnlaget prioriteres ut fra kriterier om samfunnsøkonomisk lønnsomhet, inkludert ikke-prissatte konsekvenser. Videre er etatene og Avinor bedt om å utarbeide en klimastrategi som skal prioritere prosjekter som i størst mulig grad bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. En slik omprioritert liste av prosjektene er ikke presentert. Det er også vanskelig å lese ut av plangrunnlaget hvordan investeringene henger sammen og støtter opp om gode tiltak i klimastrategien som tydelig bidrar til omlegging av transportsektoren mot et lavutslippssamfunn, slik som utvidelsen av nullvekstmålet og krav om tilrettelegging for arealbruk som reduserer transportbehovet som et premiss i planleggingen av veg og jernbane.

Grunnlagsdokumentet gjenspeiler i liten grad behovet for begrenset vekst i transportomfang også utenfor de store byene

Fram mot 2030 ventes fortsatt en betydelig del av transportflåten å gå på fossilt drivstoff. Dette understreker behovet for redusert transportvolum i denne perioden for å sikre reduserte klimagassutslipp i tråd med nasjonale målsetninger. Flere av de konkrete prioriteringsforslagene i grunnlagsdokumentet synes å legge til rette for fortsatt vekst i transportomfanget. To eksempler på dette er forslaget om bygging av rullebane 3 på Gardermoen og forslaget til motorveiplan. Dersom økt transportomfang skal være i tråd med klimastrategien, forutsetter dette at nullutslippsteknologi har blitt implementert på de fleste transportformene og at biodrivstoff benyttes på den resterende flåten av kjøretøy som trenger flytende drivstoff. Det er usikkerhet knyttet til utvikling og implementering av nullutslippsteknologi spesielt for tyngre kjøretøy og skip, og til tilgangen på bærekraftig biodrivstoff. Dette tilsier at trafikkveksten også utenfor byene som er omfattet av nullvekstmålet bør begrenses i perioden mot 2030.

Det bør vurderes større bevilgning i første del av planperioden til investeringer som reduserer klimagassutslippene.

I retningslinjene for planfasen gis det noen føringer for hvilke midler som skal ansees som bundne, og Transportetatene og Avinor har lagt til grunn at alle store prosjekter som ligger med oppstart i perioden 2014 - 2017 i gjeldende NTP er bundet. Retningslinjene fastsetter også de samlede økonomiske rammene for første fireårsperiode, neste toårsperiode og siste seksårsperiode. Dermed har mulighetene til å prioritere investeringer som reduserer klimagassutslippene i første del av planperioden vært begrenset. Et eksempel på dette er forslaget til bevilgning gjennom bymiljøavtalene, hvor det er lagt til grunn en betydelig økning i «Middels» og «Høy» budsjetttramme. Imidlertid er økningen lagt inn i siste seksårsperiode av planperioden. Ettersom det legges fram transportplaner hvert fjerde år, vil midler som bevilges i siste del av planperioden ansees som mindre sikre. Klimastrategien legger til grunn at transportutslippene skal halveres mot 2030 i lys av Norges mål om å kutte utslippene med 40 prosent innen 2030. Fra et klimaperspektiv

bør en større del av økningen i bevilgningene skje innenfor første seksårsperiode for å sikre at bymiljømidlene bidrar til å kutte nasjonale klimagassutslipp mot 2030. Videre viser plangrunnlaget til SSBs befolkningsprognoser og at det nå forventes en høyere befolkningsvekst i starten av perioden sammenlignet med NTP 2014 - 2023. Den største delen av denne veksten er forventet å komme i byregionene. For at transportbehovet skal kunne dekkes med løsninger for miljøvennlig bytransport bør disse komme raskt på plass.

Det bør vurderes i hvilken grad prosjekter som gir vesentlige økte klimagassutslipp er i tråd med Norges klimamål

Transportetatenes forslag omfatter en rekke enkeltprosjekter som gir økte klimagassutslipp. Et eksempel er veiprosjektene som inkluderes når rammen øker fra «Middels» til «Høy». Fra vedlegget om samlede virkninger fremkommer det at veiprosjektene er beregnet å gi en økning i klimagassutslippene i "Basis" og en reduksjon i "Høy" ramme. Dette er utelukkende prosjekter som er vurdert å være samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Et annet eksempel er motorvegplanen hvor en utvikling av et slikt høykvalitets vegnett vil kunne medføre høyere klimagassutslipp som følge av økt gjennomsnittshastighet og økt vegtrafikk. Samtidig er motorvegplanen beregnet til å være samfunnsøkonomisk ulønnsom med netto nytte beregnet til - 680 mrd. kr og netto nytte pr budsjettkrone varierer mellom strekningene fra om lag - 0,91 til om lag 0,65. Et tredje eksempel er bygging av rullebane 3 på Gardermoen. Det vises til at flytrafikken forventes å øke og at prosjektet er svært samfunnsøkonomisk lønnsomt og vil gi positive ringvirkninger for regionen og landet. Det forutsettes at klima- og miljøhensyn får stor vekt i implementeringen og det vises til at utslippet med rullebane 3 vil ligge om lag 20 prosent lavere i 2030 enn i 2014 dersom det benyttes 40 prosent innblanding av biodrivstoff i 2030. Implisitt betyr dette at utslippene er forventet å øke med cirka 20 prosent dersom bærekraftig biojetfuel ikke blir tilgjengelig.

Generelt bør ikke samfunnsøkonomisk ulønnsomme prosjekter som øker klimagassutslippene gjennomføres. For prosjekter med begrenset lønnsomhet som gir vesentlig økning i klimagassutslippene bør det gjøres en særskilt vurdering om disse er i tråd med Norges klimamål.

Det bør synliggjøres bedre hvordan midler til nye investeringsprosjekter på riksvei, jernbane og sjø veies opp mot investeringer gjennom bymiljøavtalene og programområdetiltak

Transportetatene har rangert nye investeringsprosjekter på riksvei, jernbane og sjø ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet, i tillegg til samfunnssikkerhet, sammenhengende utbygging og standard. For andre typer investeringer som programområdetiltak og investeringer knyttet til bymiljøavtalene har transportetatene gjort egne vurderinger av behov og nytte. Det er dermed krevende å se hvordan midler til nye investeringsprosjekter på riksvei, jernbane og sjø veies opp mot investeringer gjennom bymiljøavtalene og programområdetiltak.

I tillegg ligger det i høy ramme inne en rekke nye (ikke bundne) veiprosjekter med negativ netto nytte. Samlet netto nytte for nye investeringsprosjekter i høy ramme ser dermed ut til å bli negativ, mens det i retningslinjene spesifiseres at prioriteringene for alle rammenivå skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme samlet sett. Vi mener at de ulønnsomme veiprosjektene som ligger inne i høy ramme i utgangspunktet ikke bør gjennomføres, med mindre de bidrar til positive virkninger som ikke er beregnet inn i den samfunnsøkonomiske lønnsomheten (herunder reduserte klimagassutslipp eller annen redusert miljøbelastning). Vi savner i tillegg en vurdering av hvorvidt det finnes andre prosjekter, herunder de som kan støttes gjennom bymiljøavtalene eller som er

definert som programområdetiltak, som ville hatt positiv netto nytte og som derfor bør prioriteres i høy ramme framfor de ulønnsomme veiprosjektene.

Negative virkninger på naturmangfold og tap av potensielt viktige økosystemtjenester bør synliggjøres for de enkelte investeringsprosjektene

De ikke-prissatte miljøkonsekvensene er omtalt på generelt grunnlag i kapittel 9 og i vedlegget «Samlede virkninger». Vi savner imidlertid spesifikke vurderinger rundt ikke-prissatte effekter, spesielt negative virkninger på naturmangfold og tap av potensielt viktige økosystemtjenester, for hvert enkelt prosjekt. I tabell 2 i vedlegget «Samlede virkninger» vises antall riksvegprosjekter som er ventet å ha store eller meget store negative ikke-prissatte konsekvenser, men det vises ikke hvilke riksveiprosjekter som har denne typen konsekvenser. For framtidig arbeid med NTP bør det tas sikte på å redegjøre både for prissatte og ikke-prissatte effekter under omtalen av de enkelte investeringsprosjektene, slik at det framkommer hvilke prosjekter som vil ha betydelige negative konsekvenser blant annet på naturmangfold og økosystemtjenester. Revideringen av Håndbok V712 "Konsekvensanalyser" kan resultere i viktige retningslinjer for å vurdere ikke-prissatte konsekvenser i framtidige veiprosjekter, og Miljødirektoratet ser fram til framtidig samarbeid med Vegdirektoratet i arbeidet med å revidere håndboken.

Veien videre - oppfølging av forslag til klimastrategi og lavutslippsutvikling i NTP 2022

Utviklingen mot lavutslippssamfunnet stiller økte krav til løsninger på tvers av sektorer. Det bør derfor legges godt til rette for å ivareta nødvendige sammenhenger mellom prosessen rundt investeringer i samferdselsprosjekter og andre sektorer. Dersom endringer i dagens rammeverk for NTP-prosessen kan bidra til å lette oppfølgingen av forslag til klimastrategi og lavutslippsutvikling i transportsektoren i fremtiden, bør dette vurderes. Tre forhold er viktige i denne sammenhengen:

- Prosjekter som når fram i NTP bør tilsammen utgjøre en helhet som bidrar til lavutslippsutvikling. For å få dette til bør utvikling mot lavutslippssamfunnet være et sentralt premiss allerede når det tas beslutninger om å utrede samferdselsprosjekter, før KVUer settes i gang. Per i dag er mange av prosjektene som meldes inn hovedsakelig lokale eller regionale fremkommelighetstiltak.
- Beslutningsgrunnlag som utarbeides for enkeltprosjekter, inkludert metodene som brukes for å få fram informasjon, bør være egnet til å gi svar på hvorvidt, og eventuelt hvordan, prosjektene bidrar til omstillingen til lavutslippssamfunnet.
- NTP og relevante beslutningsgrunnlag i andre sektorer bør i sum være egnet til sektorovergripende vurderinger om lavutslippsutvikling. For å sikre god, faglig sammenheng mellom beslutningsgrunnlag bør det tilrettelegges for godt samarbeid på tvers av sektorer.

Et eksempel på oppfølging som vil kreve en koordinert innsats fra flere hold er omleggingen av kjøretøyparken (både personbiler, vare- og lastebiler, anleggsmaskiner og skip) i klimavennlig retning. Oppbygging av ladeinfrastruktur for el- og hydrogenkjøretøy, avgiftsfordeler og andre lokale insitament bør gripe i hverandre for å oppnå god effekt raskt. I følge en ny analyse fra NVE¹ er det for eksempel nødvendig med en opprustning av distribusjonsnettet i landet for å unngå overbelastning av kraftledninger og transformatorer ved en omfattende elektrifisering av

¹ Spilde, D. og Skotland, C. (2016) NVE-notat "Hvordan vil en omfattende elektrifisering av transportsektoren påvirke kraftsystemet?"

transportsektoren, inkludert ferjestrekninger. Siden det ofte tar mange år å få ny kraftinfrastruktur på plass haster det med å samkjøre behovene som oppstår i transportsektoren med tilrettelegging i energisektoren. Også økt bruk av bærekraftig biodrivstoff, en annen nøkkelsuksessfaktor i klimastrategien, krever stabile, forutsigbare rammevilkår som det må tilrettelegges for i andre sektorer. Det samme gjelder for godstransport, der det er et mål å få overført gods til sjø og bane. Et annet eksempel på områder som bør inngå i helhetlige vurderinger med konsekvenser for samferdselssektoren, og som kan forventes å påvirke behov og lønnsomhet av blant annet veiutbygging, er fremgangen innen ITS.

For biodrivstoff der transportetatene har foreslått innfasing av en tallfestet mengde, er det behov for en nærmere vurdering av hvor bruken bør prioriteres. Biodrivstoff vil trolig være viktig på segmenter der elektrifisering og bruk av hydrogen er vanskelig å få til på kort og mellomlang sikt. På grunn av utfordringer med bærekraftig biodrivstoff er det hensiktsmessig med størst mulig overgang til avansert biodrivstoff basert på rester og avfall, og mindre matbaserte råstoff. Det bør vurderes om det er hensiktsmessig å utarbeide en strategi for arbeidet med biodrivstoff og annen bioenergi, både for å skape forutsigbare rammebetingelser for næringen og for å sikre optimal klima- og miljøeffekt av tiltak og virkemidler.

Beslutningsgrunnlag og analysemetoder bør forbedres

Vi ser at flere sentrale spørsmål i forbindelse med lavutslippsutvikling og nullvekstmålet ikke er tilstrekkelig belyst i grunnlagsdokumentet. Eksempler er vurderinger knyttet til konkurranseflaten mellom ulike transportmiddel, som lange reiser med fly, tog og bil og hvordan kapasitetsøkning på vei utenfor byer vil påvirke nullvekstmålet.

Gode beslutningsgrunnlag krever et godt oppdatert kunnskapsgrunnlag, også når det gjelder naturverdier, vannmiljø og forurensning. Konflikter bør kartlegges på et tidlig stadium i prosessene allerede på KVVU-nivå. Metodikken som brukes i strategi- og planprosessene må få fram når nasjonale mål og andre viktige hensyn i andre sektorer blir berørt, og tilrettelegge for at vektingen mot andre samfunnsformål² kan skje politisk før beslutningen om investeringer og arealbruk fattes.

I plangrunnlaget foreslår transportetatene og Avinor endringer i plan- og bygningsloven med sikte på å oppnå reduksjon av planleggingstiden. Vi er positive til en effektivisering av planprosesser, med mindre dette fører til beslutningsgrunnlag med lav kvalitet som ikke muliggjør reelle avveier mot bredden av samfunnsformål.

Merknader vedrørende nasjonale miljømål

Kunnskap og informasjon som beskrevet over er også viktig for en samlet vurdering av plangrunnlaget opp mot nasjonale miljømål³. Plangrunnlaget inneholder en god gjennomgang av relevante utfordringer på mange områder, men det er krevende å lese ut av dokumentene

² Fra Miljødirektoratets ståsted gjelder dette for eksempel redusert forurensning og utslipp av klimagasser, utvikling mot lavutslippssamfunnet, ivaretagelse av naturverdier, helhetlig vannforvaltning

³ Se Prop 1 S (2015- 2016), <http://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2016/Dokumenter1/Fagdepartementenes-proposisjoner/Miljoverndepartementet-MD/Prop-1-S-/Del-1-Innleing-/2-Resultatomrade-og-nasjonale-mal-i-klima--og-miljopolitikken-/>

(plangrunnlaget og vedlegget «Samlede virkninger») hvorvidt nasjonale miljømål vil kunne nås og om det er forskjeller mellom forslagene i de ulike rammene.

Når det gjelder etappemål M3 i plangrunnlaget om å begrense tapet av naturmangfold så er intensjonen god, men Miljødirektoratet opplever at denne intensjonen ikke alltid følges godt nok opp i konkrete prosjekter. Dersom naturmangfold av internasjonal og nasjonal verdi står i fare for å bli forringet eller ødelagt som følge av et infrastrukturtiltak, så er den foretrukne løsningen i utgangspunktet å velge en annen lokalisering for tiltaket. En slik vurdering må imidlertid gjøres i tidligfase av prosjekter (KVU/KU).

Et område som etter vår mening er lite belyst i plangrunnlaget er de nasjonale miljømål om "godt vannmiljø" som følger av helhetlig vannforvaltning i tråd med vannforskriften, på sammenlignbar måte med resten av Europa. Det er positivt at sikringen av god vannkvalitet og risiko for vann- og grunnforurensning er omtalt i plangrunnlaget. Med ambisjonen om sikring av et godt vannmiljø følger det imidlertid tydeligere miljøkrav, ikke minst når det gjelder det fysiske vannmiljøet (for eksempel sikring av vandringsveier). Det betyr at det er forventninger til avbøtende tiltak og andre miljøtilpasninger av både ny og eksisterende transportinfrastruktur. Det er uklart for Miljødirektoratet hvordan dette er hensyntatt i plangrunnlaget, og om det er satt av tilstrekkelig med ressurser til dette formålet.

Luftforurensning påvirker befolkningens helse, også i Norge. Det europeiske miljøbyrået, EEA, beregnet i sin årlige rapport om luftkvalitet i Europa, at omtrent 1700 mennesker i Norge døde for tidlig som en følge av for høye forurensningsnivåer i 2012. I plangrunnlaget vises det til problemene som norske byer har med å overholde grenseverdier og nå nasjonale mål for luftkvalitet. Veitrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning, og vi vil understreke at ikke alle problemene vil kunne løses automatisk gjennom teknologiendringer. Økt innføring av klimavennlige nullutslippskjøretøy vil føre til at kilder og sammensettingen av utslipp endres. Bruk av biodrivstoff er et eksempel. Det vil fortsatt være vesentlige bidrag til svevestøv fra vei- og dekkslitasje fra kjøretøy med elektriske motorer. NO₂-nivåene i de største byene vil sannsynligvis fortsette å ligge over nasjonale mål i årene som kommer, selv om man legger optimistiske prognoser for utskifting av kjøretøyparken og innføring av nye virkemidler til grunn. Dette vil kreve fortsatt oppmerksomhet fra transportetatene side, og forsterker behovet for trafikkreduserende tiltak og virkemidler.

For støy så har vi merket oss at transportetatene og Avinor legger vekt på overholdelse av forurensningsforskriftens støykrav. Forebygging gjennom riktig arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket mot støy. Det er dermed svært viktig å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Det er nærliggende å vise til støykrav i Norsk standard (NS8175) samt anbefalinger i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012 som skal legges til grunn av kommunene, regionale myndigheter og berørte statlige etater ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven.

Miljødirektoratet mener at synergier mellom infrastrukturutbygging (for eksempel farledstiltak, tunnelsprenging, veibygging) og opprydding i forurenset sjøbunn må utnyttes. Overskuddsmasser kan brukes til å tildekke sjøbunnsområder der det er behov for å ta hånd om prioriterte miljøgifter i sedimentene. I plangrunnlaget nevnes det at transportetatene vil vurdere tverretattlig samarbeid i forbindelse med bruk av overskuddsmasser. Det er skjedd en betydelig positiv utvikling på dette

området, og det er viktig at det jobbes systematisk med å identifisere slike muligheter. Vi vil oppfordre til en samordning også på budsjettsiden. Betydningen av skipsoppvirvling som spredningsmekanisme for miljøgifter vil øke i områder der sjødybden er grunnere enn ca. 20 meter dersom forslag om betydelig opptrapping av godstrafikk sjøveien realiseres. Det er derfor viktig å vurdere denne forurensningsfaktoren og ta høyde for kostnadene ved planlegging av fremtidige farledsprosjekter.

Klimatilpasning som en integrert del av planforslaget

Miljødirektoratet har merket seg at planforslaget tar opp problemstillinger knyttet til klimatilpasning i relevante sammenheng, som for eksempel knyttet til krav til drift og vedlikehold, kostnader til sikring mot skred og flom, samt FoU. Det er positivt at behovet for klimatilpasning framkommer som en integrert del av planforslaget.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Audun Rosland
avdelingsdirektør

Siri Sorteberg
seksjonsleder

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.