



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlerenhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Celine Vallet Sogge / 40228652

Vår referanse:
21/18004-9

Deres referanse:
23/2210-

Vår dato:
15.01.2024

NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050 – innspill fra Statens vegvesen

Vi viser til brev av 6. november 2023 om ovennevnte. Klima- og miljødepartementet har sendt Klimautvalgets utredning *Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050* på høring. Et enstemmig utvalg har avgitt en helhetlig utredning av hvilke veivalg Norge står overfor for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Statens vegvesen gir her sitt innspill til høringen.

Overordnet kommentar

Vi slutter oss til målene i NOUen og de foreslåtte tiltakene for transportsektoren. Statens vegvesen skal ta en tydelig rolle i bærekraftsarbeidet, bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet og sosial rettferdighet. Bærekraft er en del av etatens virksomhetsstrategi, og ett av tre strategiske områder sammen med nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken og forutsigbar fremkommelighet. Vi har allerede en rekke initiativer og tiltak som er i tråd med utvalgets anbefalinger.

Vi understreker at oppfølgingen av klimautvalgets anbefalinger bør ses i sammenheng med oppfølgingen av målene i Naturavtalen. Vi viser i den sammenheng til [våre innspill i saken](#).

Statens vegvesen er enig i utvalgets vurdering om at plan- og bygningsloven (pbl) bør styrkes for at loven skal fungere som verktøy i omstillingen til et lavutslippssamfunn. Vi mener det er særlig viktig at plan- og bygningslovens samordningsfunksjon styrkes for å ivareta intensjonen om at loven skal være sektorovergripende og en felles arena for beslutninger om arealbruk. For å oppnå dette mener vi det er viktig å gå igjennom regelverk som gjelder arealbruk for å bedre samordningen mellom sektorlover og plan- og bygningsloven. Vi mener også det er viktig å styrke innsigelsesordningen.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Det betyr at Statens vegvesen mener det ikke er tilstrekkelig med en «mer aktiv bruk av innsigelse» slik utvalget anbefaler. En reell styrking av innsigelsesinstituttet vil bidra til at ordningen fungerer etter intensjonen i plan- og bygningsloven, og å sikre at den kommunale planleggingen ivaretar alle nasjonale hensyn. Dette innebærer blant annet at dagens føringer fra statlig nivå om å begrense bruken av innsigelser må endres. Videre mener vi at forslaget om å innføre et krav om «planvask» av kommunale arealplaner vil være et viktig grep for å redusere nedbyggingen av natur og ivareta andre nasjonale miljømål.

Vi vil påpeke at forslagene i NOUen ikke er konsekvensvurdert mot andre viktige samfunnshensyn, og at målkonflikter ikke er utredet. Anbefalingene er heller ikke vurdert med hensyn til kostnader og nytte. Vi understreker at dette er en viktig del av videre arbeid.

Anbefalingene som fremmes i utredningen er mange, vi har derfor begrenset våre innspill til å omhandle anbefalingene som treffer Statens vegvesens kjerneoppgaver.

5. Energisystemet

5	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	Energiomstillingen fra fossilt til fornybart er en forutsetning for lavutslippssamfunnet og må skje så raskt som mulig. Utvalget anbefaler derfor at:	
5.1	energieffektivisering prioriteres samtidig som produksjonen av fornybar energi økes for å ha tilgang på tilstrekkelig energi til å erstatte fossil energi.	Elektrifisering av veitransport er avgjørende for at transportsektoren skal nå målet om 55 pst. reduksjon i klimagassutslippene innen 2030. Veitransporten må få tilgang til tilstrekkelig kraft. I forbindelse med innspill til Nasjonal transportplan 2025–2036 har transportvirksomhetene utarbeidet en rapport om sammenfallende energibehov. Virksomhetene vil samarbeide videre om dette temaet.
5.15	utrede om det er hensiktsmessig med tydeligere prioritering av tilgang til kapasitet i kraftnettet etter samfunnsnytte og bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet.	I en slik vurdering må det tas hensyn til muligheten for å innfri 55 pst.-målet innen fristen, i tillegg til den mer langsiktige omstillingen av industrien som vil kreve betydelige mengder kraft. Dette er ikke enkelt å beregne i en tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse.

6. Arealer og natur

6	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
		<p>Utvalget mener at arealpolitikken i Norge både for arealer til lands, i kystsonen og til havs, ikke er tilpasset en omstilling til et lavutslippssamfunn og målene i naturavtalen. Dette gjelder både kunnskapsgrunnlaget, styringssystemet og gjeldende politikk. Arealbruk har sterke innslag av stivhengighet og irreversibilitet, og å ta tak i disse utfordringene er helt sentralt for at Norge skal bli et lavutslippssamfunn samtidig som man stanser tap av natur. Utvalget konstaterer at arealpolitikk har fått mer oppmerksomhet de siste årene, men vil understreke at det haster å gjennomføre tiltak som betyr noe for utviklingen i arealbruk. Selv om kunnskapsgrunnlaget fortsatt har mangler, er det nødvendig å iverksette ny politikk som endrer kursen nå slik at man ikke forsterker uønskede strukturer. Utvalget anbefaler derfor at:</p>
6.1	<p>nasjonale myndigheter setter klare rammer for kommunenes ansvar i arealpolitikken slik at nasjonale mål for klima og natur blir nådd.</p>	<p>Statens vegvesen (SVV) støtter anbefalingen. Slik vi ser det vil det ikke være mulig å nå de nasjonale målene for natur, uten at det også er politisk vilje til å gjennomføre endringer som innebærer økt grad av statlig eller regional styring og klarere rammer for kommuners ansvar når det gjelder viktige regionale- og nasjonale hensyn. Gjennom bit for bit nedbygging i enkeltkommuner som hver for seg har liten virkning, men ikke ses i sammenheng, vil store verdier kunne gå tapt.</p> <p>Regjeringens signaler i «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 (Kommunal- og distriktsdepartementet, KDD)» skal bidra til å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet, men er kun råd, ikke krav. Plan- og bygningsloven tar i liten grad stilling til hvilke interesser som skal prioriteres der det oppstår arealkonflikter. Innenfor lovens formål om bærekraftig utvikling er alle hensyn og interesser i utgangspunktet likestilte. Det samme er tilfelle med målene for Nasjonal transportplan (NTP) som er styrende for SVVs prioriteringer i veiplanleggingen, de er likestilt.</p> <p>Vi viser til innspill som er gitt i forbindelse med naturavtalen. Her har Statens vegvesen sammen med øvrige transportvirksomheter blant annet pekt på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - behovet for nasjonale føringer om hvordan hensynet til naturmangfold skal vektlegges (tilsvarende vil også gjelde for klima)

		<ul style="list-style-type: none"> - behov for sterkere virkemidler for å få gjennomført tiltak som reduserer transportbehov og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer - behov for klarere rammer for prioritering av viktige nasjonale hensyn i arealplanleggingen generelt <p>Vi viser til utredning fra Holth og Winge og OsloMet om maktfordeling og kontroll innen arealforvaltningen.</p> <p>Statens vegvesen mener at et viktig grep for å følge opp denne anbefalingen er å styrke innsigelsesinstituttet i plan- og bygningsloven. Innsigelsesinstituttet er en sikkerhetsventil i pbl som kan brukes for å løfte arealsaker til regjeringen der statlige etater med innsigelseskompetanse mener nasjonale hensyn ikke er ivaretatt godt nok. I NOU-en er det pekt på at innsigelsesinstituttet, gjennom de siste årene er svekket slik at det ikke lenger fungerer etter intensjonen i plan- og bygningsloven. Slik vi ser det er det i tillegg helt avgjørende at det skjer en reell styrking av innsigelsesinstituttet, slik at det fungerer etter intensjonen og bidrar til å sikre at den kommunale planleggingen ivaretar blant annet nasjonale klima- og naturhensyn.</p>
6.2	de nasjonale rammene for lokal arealpolitikk legger til grunn at nedbyggingen av naturlige arealer skal begrenses vesentlig.	<p>Statens vegvesen er positive til denne anbefalingen. Vi viser til innspill fra transportetatene i forbindelse med naturavtalen, særlig innspill om tiltak for å nå målet om at tapet av arealer som er viktige for naturmangfold, inkludert økosystemer med god økologisk tilstand, nærmer seg null innen 2030. Her har vi blant annet spilt inn forslag om mer aktiv bruk av firetrinnsmetodikken, slik den er beskrevet i vår veileder V712 Konsekvensanalyser, og tiltakshierarkiet (jfr. Naturmangfoldloven).</p> <p>Det forutsetter at det også er vilje til å bruke disse tiltakene både hos forslagsstillere, fagmyndigheter og besluttede myndigheter. Både firetrinnsmetodikken, for utredning og planlegging innen transportsektoren og tiltakshierarkiet (unngå – begrense – istandsette – kompensere) basert på de samme prinsippene som rammeverket UFF (Unngå – flytte – forbedre) som er beskrevet i utredningen. Dersom disse prinsippene skal innarbeides klarere i lovverket (noe Statens vegvesen er positive til) bør også begrepsbruken samordnes. Se også</p>

		kommentarene om anbefalingen om innføring av planvask i punkt 6.16 nedenfor.
6.7	hensyn til klima og miljø, for eksempel når det gjelder arealbruk og generert transportbehov, legger føringer for beslutninger om lokalisering av statlig og fylkeskommunal virksomhet.	<p>Statens vegvesen støtter denne anbefalingen. Dette er også i tråd med våre innspill til NTP og innhold i NTP 2022–2033.</p> <p>Staten har gjennom byvekstavtaler i de store byområdene forpliktet seg å lokalisere og relokalisere statlige virksomheter (publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser) slik at de underbygger nullvekstmålet, forpliktelser i byvekstavtalene og regionale planer. I dette ligger å ivareta hensyn til klima og miljø som en del av nullvekstmålet. Det er også viktig at byområders arealplaner støtter opp om nullvekstmålet gjennom fortetting langs kollektivakser og ved knutepunkter, og ved at byspredning unngås.</p>
6.8	restaurering av natur inngår som en del av omleggingen til en helhetlig, bærekraftig arealbruk i et lavutslippssamfunn. Utvalget anbefaler at restaurering først og fremst gjennomføres for å bedre den økologiske tilstanden i naturen.	<p>Statens vegvesen er positive til anbefalingen, men vil påpeke at det kan bety kostnadsøkninger og at kostnadseffektiviteten ved aktuelle tiltak må være en del av beslutningsgrunnlaget. Også her mener vi at oppfølging av denne anbefalingen må ses i sammenheng med det som gjøres for å følge opp målene i naturavtalen. Vi viser til innspill om restaurering i forbindelse med naturavtalen, blant annet til mål nr. 2 «Sikre at det innen 2030 er iverksatt effektiv restaurering av minst 30 prosent av arealene med forringede økosystemer».</p> <p>I disse innspillene har vi påpekt at det for å kunne nå målet må gjøres en nærmere utredning om kostnads-effektivitet, og deretter konkretiseres hvordan naturforbedrende tiltak skal prioriteres, siden det betyr økte kostnader og ulike NTP-mål er likestilt. Forslaget betinger at regelverket utvikles siden tiltakshavere/–anleggseiere mangler juridiske virkemidler for å sikre at arealer utenfor anleggseiers eiendomsområde kan benyttes til å restaurere natur. Det er derfor vanskelig for myndigheter å pålegge tiltakshavere tiltak som de ikke har de nødvendige juridiske rammer for å kunne gjennomføre.</p> <p>Vi tilføyer at i et lavutslippssamfunn bør hovedprinsippet være at nedbygging i større grad skjer på arealer som ikke er natur. Utbedring og gjenbruk av eksisterende bygg og infrastruktur bør prioriteres foran det å bygge</p>

		nytt på nye arealer så sant det er mulig, jf. omtalen av firetrinnsmetodikken og UFF-rammeverket ovenfor. Vi vil også påpeke at det kan stilles krav om økologisk kompensasjon i dag, men dette har begrenset effekt så lenge anleggseiere mangler juridiske virkemidler for gjennomføring utenfor eget eiendomsområde, jfr. samme kommentar mht. naturforbedrende tiltak.
	For å sikre en bærekraftig arealpolitikk er det behov for å gjennomgå og oppdatere lover og forskrifter. Utvalget anbefaler derfor at:	
6.9	klimate og naturhensyn i plan- og bygningsloven styrkes gjennom en oppdatering og gjennomgang av lovverket, der også behovet for koblinger til andre lover vurderes.	<p>Statens vegvesen støtter denne anbefalingen. Ved oppfølgingen av forslaget bør det tas stilling til om plan- og bygningsloven fortsatt skal være sektornøytral, eller om enkelte hensyn (klimate og naturmangfold) skal gis forrang. Statens vegvesen viser til innspill til oppfølgingen av naturavtalen, blant annet om at dersom en skal kunne nå målene i naturavtalen, er det behov for nasjonale føringer til hvordan naturmangfold skal vektlegges opp mot andre mål. Dette gjelder både i plansaker hvor det er målkonflikter mellom naturmangfold og andre planhensyn, og i beslutninger om arealbruk etter andre lover. Høyere prioritering av hensynet til naturmangfold må i så fall innarbeides i nasjonale føringer, regelverk (lover, forskrifter) og utredningsmetodikk. I dag er hensynene i plan- og bygningsloven likestilte, og en eventuell forrang må selvsagt vurderes opp mot samlet måloppnåelse og samfunnsøkonomisk nytte.</p> <p>Vi viser også til tidligere innspill om at plan- og bygningsloven bør styrkes som den samordnende loven for beslutninger om arealbruk. I dag er det flere eksempler på at beslutningshjemler mht. arealbruk legges til sektorlover, og at plan- og bygningslovens samordningsfunksjon svekkes gjennom at planvedtak ikke kan brukes som grunnlag for gjennomføring. For veisektoren, som ikke har krav om byggesaksbehandling dersom reguleringsplanen er detaljert, er en slik utvikling svært uheldig. Det øker risikoen og dermed kostnader i byggefasen.</p> <p>Dersom en ønsker å styrke klimate og naturhensyn i plan- og bygningsloven er det selvsagt mulig. Videre er det også mulig å ivareta naturmangfold og klimahensyn i større grad enn i dag ved beslutninger i enkeltsaker uten lovendringer. Vi minner om at det er</p>

		<p>summen av alle arealvedtak som bidrar til hvorvidt vi går i riktig retning for å nå de nasjonale målene for klima og naturmangfold. Dette gjelder særlig ved avgjørelser i innsigelsaker, i og med at praksisen her vil kunne ha en presedensvirkning, både for kommunenes arealplanlegging og statlige fagmyndigheters behandling av arealplanene.</p> <p>Vi viser også til rapporten "Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren (LULUCF)" (M-2493/2023) som er skrevet i samarbeid mellom Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, NVE og Statens vegvesen. Etatene foreslår flere aktuelle tiltak, blant annet styrking av hensyn til klima i virkemidler under plan- og bygningsloven.</p>
6.10	<p>naturmangfoldloven, plan- og bygningsloven og skogbruksloven har tydeligere hjemler og kontrollregimer for å ivareta naturtyper som er viktige i et klima- og naturperspektiv</p>	<p>Statens vegvesen støtter denne anbefalingen. Vi viser til innspill i forbindelse med naturavtalen. Her er det også vist til utredning fra Holth og Winge og OsloMet om maktfordeling og kontroll innen arealforvaltningen. Her er det blant annet foreslått flere endringer av kontrollmekanismene i arealforvaltningen for å bidra til bedre kontroll med forvaltningsvedtak.</p> <p>Vi støtter forslaget om at lovverket bør få tydeligere hjemler og kontrollregimer for å ivareta naturtyper som er viktige i et klima- og naturperspektiv, og også for å ivareta naturtyper som gir klimaregulering og beskyttelse mot ekstremvær (skred, flom etc., se punkt 6.18).</p>
6.11	<p>forskrift om konsekvensutredninger blir endret slik at det stilles krav om at konsekvensutredninger bestilles av myndighetene og ikke av tiltakshaver, for å sikre uavhengige konsekvensutredninger.</p>	<p>Etter dagens regelverk gjennomføres konsekvensutredninger for større prosjekter i henhold til fastsatt planprogram. For prosjekter som planlegges etter plan- og bygningsloven er det planmyndigheten (kommunen) som fastsetter planprogrammet, etter at det har vært på høring hos bl.a. fylkeskommunen og statsforvalteren. Selve utarbeidelsen av planprogrammet gjøres av tiltakshaver. Dette gjør at arbeidsmengden tilfaller tiltakshaver, og i mindre grad kommunen. Ved høring og sluttbehandlingen av plan med konsekvensutredning vurderer berørte fagmyndigheter og planmyndigheten om konsekvensutredningen er utarbeidet i tråd med det fastsatte plan- eller utredningsprogrammet og kravene til konsekvensutredninger i forskriften.</p>

		<p>Statens vegvesens erfaring med dagens ordning er at den fungerer godt. Prosessen med offentlig høring av både planprogrammet og etterfølgende planforslag med konsekvensutredning sikrer at det blir et godt faglig beslutningsgrunnlag. Hvis konsekvensutredningene skal bestilles av ansvarlig myndighet/planmyndighet, vil disse tillegges ekstra arbeidsmengde, og det er fare for at prosessene tar lengre tid enn når tiltakshaver bestiller.</p> <p>Det må også utredes hvordan en slik endring skal implementeres uten at praksisen kommer i konflikt med økonomireglene for staten og regelverket for offentlige anskaffelser. Iht. Statens økonomiregelverk skal staten ha kontroll med omfang og kvalitet og dermed kostnader for leveransen det skal betales for. Vi antar alle tiltakshavere vil ha tilsvarende behov for kontroll med de leveranser de skal betale for.</p> <p>Statens vegvesen mener dessuten at forslaget slik det er formulert er vanskelig å kommentere utover ovenstående uten at det foreligger en mer omfattende utredning av hva en slik endring vil innebære. Blant annet: Hvem er myndighetene, og hvem skal bære kostnadene for konsekvensutredninger? Hvilke tiltakshavere vil en slik endring eventuelt gjelde for? Det bør også vurderes nærmere om en slik endring vil sikre mer uavhengige konsekvensutredninger.</p>
	<p>Det er behov for å videreutvikle systemene for organisering og oppfølging av arealpolitikken for å støtte gode beslutningsprosesser. Utvalget anbefaler derfor at:</p>	
6.13	<p>nasjonale myndigheter innfører et system for å følge arealbruksendringer i kommunene over tid, og vurdere hvorvidt kommunenes arealpolitikk er i tråd med nasjonale mål for klima-, natur- og arealpolitikken. Naturregnskap og arealregnskap kan være nyttige verktøy for dette.</p>	<p>Statens vegvesen støtter anbefalingen og mener det bør innføres av et felles nasjonalt system for naturregnskap og arealregnskap, for eksempel i KOSTRA. Som landsdekkende utbygger er vi bekymret for den manglende oversikten og merarbeidet det kan gi dersom ulike myndigheter utvikler hvert sitt system. Vi ber om at det utvikles et nasjonalt opplegg så fort det er mulig. Systemet bør være enkelt slik at det er mulig å følge opp og at det gir nok styringsinformasjon. Se også kommentar til punkt 6.21.</p>

6.14	fylkeskommunens rolle i arealpolitikken og rollen som regional planmyndighet utvikles, for eksempel med ambulerende ressurslag for kommunene. Se kapittel 21 for anbefalinger knyttet til fylkeskommunens rolle.	Statens vegvesen er positive til at dette forslaget utredes.
6.15	innsigelse brukes aktivt for å gi rettledning og føringer til kommunene om hvordan deres planer skal bidra til oppnåelse av de nasjonale målene for klima og natur.	<p>Som det framgår av kommentarene til punkt 6.1 mener Statens vegvesen at det er nødvendig å styrke innsigelsesinstituttet for å ivareta nasjonale klima- og miljøsyn og bidra til at de nasjonale målene for klima og natur blir nådd. Vi mener det er upresist å omtale innsigelse som «<i>et verktøy for rettledning til kommunene</i>». Bruk av innsigelse innebærer at myndigheten til å fatte planvedtak med rettsvirkning løftes fra kommunen til KDD. I Holth og Wings utredning for klimautvalget «Plan- og bygningslovens rolle på veien mot et lavutslippssamfunn» er innsigelsesordningen beskrevet som <i>et svært sentralt kontrollelement</i>.</p> <p>Videre viser vi til rapporten "Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren (LULUCF)" (M-2493/2023) som er skrevet i samarbeid mellom Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet, NVE og Statens vegvesen, Veidirektoratet. Direktoratene foreslår flere aktuelle tiltak, bl.a. å styrke innsigelsesinstituttet gjennom å presisere at prinsippet om lokalt selvstyre bare kan gjelde så lenge det ikke går på bekostning av nasjonale og vesentlige regionale klima- og miljøinteresser.</p> <p>Vi viser også til Statens vegvesens innspill ifm. naturavtalen. Her har vi påpekt at det er behov for utvidet adgang til å fremme innsigelser, bl.a. bør begrensningen i dagens pbl § 5-4 om at det kan «ikke fremmes innsigelse mot forhold i en plansak som det kunne ha vært fremmet innsigelse mot i forbindelse med en tidligere plan om samme forhold vedtatt i løpet av de ti foregående år» fjernes. Det er også spilt inn at det er behov for økt mulighet for å fremme innsigelse mot forslag til nye byggeområder som medfører økt transportbehov og behov for ny infrastruktur.</p>

6.16	det innføres et krav om «planvask», slik at kommunene reviderer kommuneplanens arealdel og vedtatte reguleringsplaner (eldre enn 5 år), for å ta ut områder avsatt til ulike former for utbygging, men som ikke tar nødvendig hensyn til klima- og miljømålene.	Vi støtter anbefalingen om «planvask» av kommunale arealplaner for å endre planer som innebærer overkapasitet og utbyggingsområder som ikke ivaretar nødvendige hensyn til klima og natur, for eksempel ved at de øker transportbehov med privatbil og/eller gir til store nye inngrep. Store områder er satt av til utbygging, langt flere enn det er behov for. Vi viser til NINAs rapport « Planlagt utbyggingsareal i Norge », som sammenstiller mulig framtidig utbyggingsareal i kommunale arealplaner etter plan- og bygningsloven.
6.17	det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig. Se også kapittel 8	<p>Statens vegvesen er positive til at dette forslaget utredes. Dersom et slikt krav skal innføres, mener vi det må gjelde alle samferdselsprosjekter, og ikke bare de offentlige. I perioden 1990–2019 stod veier for 26 pst. av nedbygde arealer. Størstedelen av dette er veier i landbruket samt kommunale og private veier. Riksveier stod for om lag 3 pst. av nedbygde arealer i denne perioden (Kilde: Tiltaksanalyse for skog- og arealbrukssektoren (LULUCF), Miljødirektoratet m.fl. 2023).</p> <p>For å ivareta hensynet til forutsigbarhet vil det være behov for å ha et skjæringspunkt for vedtatte prosjekter (dvs. som det er vedtatt reguleringsplan for og som nærmer seg gjennomføring. Vedtatte reguleringsplaner eldre enn ti år gir ikke hjemmel for å ekspropriere grunn, og disse må derfor likevel revideres dersom det aktuelle veiprojektet fortsatt skal gjennomføres.</p> <p>SVV har føringer om å gjennomføre optimaliseringer i forhold til mål i hver fase, og en vurdering mht. naturinngrep inngår for våre rutiner. Effekten at et ev. krav vil derfor sannsynligvis være største mht. øvrig veiutbygging.</p>
	Det er behov for å mer kunnskap og styrket kompetanse for å sikre en bærekraftig forvaltning av arealene. Utvalget anbefaler derfor at:	
6.18	kartlegging av økosystemer og økosystemenes tilstand intensiveres, herunder systematisk rapportering av	Statens vegvesen støtter anbefalingen. Vi mener det er behov for en intensivert kartlegging av økosystemer og økosystemenes tilstand, herunder systematisk rapportering av lokalisering av utført hogst for å kunne ivareta naturtyper som er viktige i et klima- og naturperspektiv på en bedre måte i planlegging og forvaltning. For eksempel bedre kartlegging av hva som

	lokalisering av utført hogst.	er naturskog, med økosystem nær det opprinnelige, og hva som er produksjonsskog.
6.19	det gjennomføres en analyse over samlede planlagte arealdisponeringer i Norge, herunder arealer for blant annet samferdsel og energi	Se punkt 6.21
6.21	kommunenes verktøy og datakilder som brukes i arealplanlegging holdes oppdatert. Dette gjelder verktøy både for planer og for dagens arealbruk. Det etableres naturregnskap og arealregnskap både for nasjonalt, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Dette danner grunnlag for en oversikt over årlige arealbruksendringer. Både kartfestet informasjon og aggregert statistikk på nasjonalt nivå over arealbruksendringer bør offentliggjøres årlig. Konsekvensene for natur og økosystemtjenester av arealbruksendringene må kartlegges og offentliggjøres	<p>Statens vegvesen ønsker <u>ett</u> nasjonalt opplegg, for eksempel tilknyttet KOSTRA, som ikke krever altfor mye slik at det lar seg følge opp for alle kommuner. Se også punkt 6.13. Vi viser også til innspill til naturavtalen, særlig til mål nr. 21.</p> <p>I prosessen med NTP tas det fram ulike indikatorer for det enkelte prosjekt. Indikatorer knyttet til arealbruk har kommet tydeligere fram. Prosjektlistene fra hver virksomhet vurderes i den enkelte nasjonale transportplan.</p> <p>Videre mener vi at en intensivert kartlegging av økosystemer og økosystemenes tilstand er en forutsetning for å kunne ivareta naturtyper som er viktige i et klima- og naturperspektiv på en bedre måte. Naturregnskap og arealregnskap skal være kartfestet for å kunne bli et verktøy i fysisk planlegging både lokalt, regionalt og nasjonalt. En kunnskapsbasert forvaltning av naturgrunnet er avhengig av statistikk over hvordan ulik aktivitet påvirker økosystemene, både omfang og tilstand av de ulike økosystemene, hvilke naturgoder de gir grunnlag for og hvem som har nytte av dem.</p>
6.22	natur- og klima-kompetansen styrkes i alle kommuner, fylkeskommuner og hos statsforvalteren.	Statens vegvesen er positive til anbefalingen.

8. Transport og mobilitet

8	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	Utvalget mener at transportpolitikken må ha som utgangspunkt at de samlede norske utslippene skal reduseres med 90 – 95 prosent til 2050, og at rommet for utslipp frem mot 2050 fra transport er svært begrenset. Utvalget anbefaler derfor at:	
8.1	transportpolitikken prioriterer tiltak som unngår utslipp. Tiltak som flytter transport til mindre utslippsintensive former prioriteres over tiltak som forbedrer eksisterende transport.	<p>Statens vegvesen er enig i at det må gjennomføres tiltak som både unngår, flytter og forbedrer. Disse må imidlertid gjennomføres parallelt. Elektrifisering av veitransporten er avgjørende dersom vi skal nå målet innen 2030, og null- og lavutslippsteknologi (forbedre) utgjør 89 pst. av tiltakene som er analysert i Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge mot 2030». Mange av de øvrige tiltakene er krevende og vil ikke gi effekt i så kort tidsperspektiv.</p> <p>Statens vegvesen viser også til innspill ifm. naturavtalen om at mer aktiv bruk av firetrinnsmetodikken både hos forslagstillere, fagmyndigheter og beslutningstakere, vil kunne bidra til bedre ivaretagelse av hensynet til naturmangfold og klima. Dette gjelder særlig mhp. å finne, utrede og vedta tiltak som reduserer transportbehovet og/eller påvirker valg av transportmiddel, samt tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur (dvs. at trinn 1 og 2 i firetrinnsmetodikken styrkes i KVVU og utredninger på overordnet plannivå). Dette forutsetter at det også er vilje til å bruke disse tiltakene hos involverte virksomheter og myndigheter.</p> <p>Strategien i NTP om å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må, er i tråd med firetrinnsmetodikken og UFF. Det presiseres at det også på dette området vil være målkonflikter. For eksempel vil det være behov for å vurdere hvor lenge vi kan leve med den veien vi har uten at det går utover fremkommelighet, trafiksikkerhet, samfunnsikkerhet m.m.</p> <p>I forbindelse med arbeidet med grunnlaget til NTP 2025–2036 er det etablert supersider som bl.a. viser effekten av prosjektet på utvalgte klima- og miljøindikatorer. Det er også gjennomført beregninger, som tekniske illustrasjoner av klimabaner, for å vurdere tiltak for å nå målet om</p>

8	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
		55 pst. reduksjon av klimagassutslipp fra 1990 til 2030.
8.2	tiltak som reduserer etterspørselen etter transport blir prioritert, både når det gjelder transport av varer og av personer, blant annet ved at:	
a	eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur.	Se punkt 8.1. Vi viser også til at det i arbeidet med grunnlaget til NTP 2025–2036 i større grad enn tidligere ses på utbedring av strekninger, gjøre mindre tiltak for å sikre og øke fremkommeligheten, samt forbedre trafikk-sikkerheten. Vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. I tillegg er byveksttaler og øvrig bytransportpolitikk innrettet med mål om mer areal- og miljøeffektiv persontransport for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.
b	stivhengighet blir vurdert og vektlagt i alle beslutninger fordi transportpolitikken og investeringsbeslutninger legger viktige føringer for hva slags infrastruktur og transportformer det legges til rette for.	Stivhengighet ser vi i veitransporten i Norge og andre europeiske land. De landene som holder alle teknologiske løsninger åpne lengst mulig, ofte etter påtrykk fra bilindustrien, betaler en "pris" for den teknologiske usikkerheten, ved at forbruker og næringsliv har større usikkerhet og må ha "tyngre" virkemidler for å overbevises når det skal anskaffes alternative drivlinjer. Usikkerheten har en kostnad. Når usikkerheten minimeres og virkemiddelbruken opprettholdes over tid, blir kjøper lettere overbevist og overgangen går fortere. Ved å opprettholde virkemidler siden 1990 i Norge har omstillingen gått fortere og enklere. Det er viktig at drivlinjer som har liten sannsynlighet for å lykkes i det langsiktige markedet ikke løftes frem på en måte som skaper forvirring. Det er også viktig at kortsiktige mål ikke "knekker frem" drivlinjer som skaper usikkerhet og forvirring i markedet når mer langsiktige mål skal oppnås.
d	utviklingen av transportsystemet reduserer samlet energibruk til transport. Dette tilsier at det bør satses på direkte elektrifisering så langt som mulig, og ikke energikrevende drivstoff som hydrogen eller biodrivstoff. Disse bør forbeholdes transport som	Vi er enige i at energiforbruket/effektiviteten til hydrogen og ammoniakk bør vektlegges og at disse drivstoffene kun bør benyttes der det ikke er mulig å få til direkte elektrifisering. Tilgang til råstoff og produksjonsvolum av biogass vil være begrenset. Biogass-lastebilene/-trekkvognene blir nå registrert, og utgjør en viss andel i nybilsalget. De vil være en del av energimiksen, i alle fall i en overgangstid, men forventes utkonkurrert frem mot 2050.

8	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	ikke lett kan elektrifiseres, som langtransport til sjøs	Ettersom dieselbilene fra 2007 nå vrakes, forventes det en nedgang i biodiesel til veitransporten. Dersom dette ikke benyttes til volumvekst for godstransport, vil disse mengdene kunne blandes inn i større andel biodiesel eller benyttes til andre formål, uten at mengden importert biodiesel øker.
e	det legges mindre vekt på å legge til rette for høy hastighet i veisystemet, det vil begrense samlet energibruk og ha positive ringvirkninger på arealbruk.	Ny veinormal N100 er allerede endret i denne retningen og legger til rette for at høytrafikkerte veier med fire felt kan planlegges fra 60 til 110 km/t uten å søke fravik, og det er opp til prosjekteier å finne en samfunnsoptimal løsning. Dette er en oppmyking av dagens føringer, men det er fra tidligere også en del firefeltsveier som er planlagt for lavere fart enn 110. Veinormalene revideres jevnlig og muligheter for gjenbruk prioriteres. SVV har gått gjennom sin portefølje og noen veiprojekter er allerede nedskalert, med lavere planlagt fartsgrense.
	For at beslutningssystemer og kunnskapsgrunnlaget skal bidra til dette, anbefaler utvalget at:	
8.4	<p>transportpolitikken prioriterer tiltak som unngår utslipp. Tiltak som flytter transport til mindre utslippsintensive former prioriteres over tiltak som forbedrer eksisterende transport.</p> <p>transportsystemet utvikles samlet på tvers av ulike transportformer og regioner, og tar utgangspunkt i det transportsystemet man vil ha i fremtiden, ikke hva en videreføring av historiske trender vil tilsi.</p>	<p>Vi er enige i det første punktet, og viser til tidligere innspill bl.a. om byområder og firetrinnsmetodikk. Når det gjelder «det transportsystemet man vil ha» vil dette variere veldig, og det er uklart hva det betyr rent konkret.</p> <p>Transportvirksomhetene bruker ikke trend- framskrivninger. Det gjøres beregninger av framtidig trafikk- og transportvekst basert på input bl.a. fra Finansdepartementet og SSB. Vi gjør mange følsomhetsanalyser. Vi har sett på virkemiddelbruk (tre klimabaner) som tekniske illustrasjoner for å nå målet om 55 pst. reduksjon av klimagassutslipp fra 1990 til 2030.</p>
8.5	Nasjonal transportplan tar utgangspunkt i transportteterspørselen og transportsystemet i et lavutslippssamfunn i 2050.	<p>Forutsetningen for lavutslippssamfunnet i 2050 må eventuelt være definert, dvs. som input til transportmodellene. Mye kan legges inn i modellene, men store teknologiskift må vurderes separat.</p> <p>Utslippsfrihet for lette biler er inne i dagens</p>

8	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
		framskrivninger. Modul for utslippsfrie lastebiler utvikles de nærmeste årene.
8.6	det vurderes om en samling av de ulike transportetatene i en felles organisasjon kan føre til en mer helhetlig utvikling av samferdselspolitikken.	<p>Generelt er sterke, smale sektorer og såkalt vertikal integrering innenfor disse en utfordring mht. å få til god avveining mellom mål og god, helhetlig miljø- og klimapolitikk. I dag har transportvirksomhetene underlagt Samferdselsdepartementet (SD) ulik størrelse, innretning og nedslagsfelt. Vi ser en rekke utfordringer med en sammenslåing til én felles organisasjon. Samordningen kan styrkes selv uten en felles organisasjonstilhørighet.</p> <p>Statens vegvesen er enig i at det er behov for helhetlig utvikling av samferdselspolitikken. Vi mener at det er særlig viktig å se utvikling av transportsystemet, arealbruken og andre virkemidler som parkeringspolitikk m.v. i sammenheng. Dette oppnås best gjennom godt, horisontalt samarbeid gjennom virksomhetene innen NTP-arbeidet, byvekstarbeid m.fl.</p>
8.7	tidligfaseplanleggingsmodellen KVU/KSI i større grad belyser hensyn til klima og natur, og det bør vurderes om disse planleggingsmodellene bør knyttes til plan- og bygningsloven for å ivareta slike hensyn.	<p>Hensikten med KVU og KSI er å gi grunnlag for å starte planlegging etter pbl. KVU inngår i Statens prosjektmodell som eies av Finansdepartementet (FIN) og gjelder for statlige investeringer over 1 mrd.kr. Forslagstiller er SD når det gjelder veiinvesteringer SVV gjennomfører og har utredningsansvar for. SD og FIN sørger for kvalitetssikring (KS1). SD foreslår hva regjeringen skal gi av føringer for videre planlegging. En ev. investering går i hovedsak fra SDs budsjett. Regjeringen beslutter føringer for ev. planlegging. Prosessen for utarbeidelse av KVU ligger tett opp til hvordan en planprosess etter pbl gjennomføres. Det er gode rutiner for medvirkning og rapporten sendes på høring. SVV mener prosessen fungerer godt uten å være regulert gjennom pbl. Om KVU/KSI skal knyttes til pbl vil det kunne bety en stor endring i statens prosjektmodell, og at beslutningsmyndigheten i det som i dag er utredningsfasen flyttes fra regjeringen til kommunesektoren. KVUer dekker noen ganger mange kommuner og fylker. Det er nødvendig med et nivå over kommunedelplan for langsiktig</p>

8	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
		<p>utredning over større områder. SVV mener derfor at dagens ordning der regjeringen beslutter konsept er godt, også med tanke på at de store investeringene som utredes og anbefales som følge av KVV/KS1 i hovedsak skal finansieres over statsbudsjettet. Aktuelle delstrekninger fra KVV som anbefales bygget blir til veiprosjekter som planlegges iht. pbl og til slutt vedtas av kommunene, og høres hos sektormyndighetene på klima og miljø.</p> <p>Fokuset på å belyse konsekvenser for klima og natur i Statens vegvesens KVV'er har økt siden oppstarten av ordningen i 2006. Ikke-prissatte konsekvenser skal vurderes i tråd med Håndbok V712 Konsekvensanalyser, der metoden eger seg, og natur og klima er sentralt i den samfunnsøkonomiske analysen. Tiltakshierarkiet vurderes i KVV'ene. Klimagassutslipp beregnes. Det pågår metodeutvikling gjennom bruk av ILKA-metoden og revisjon av Håndbok V712 for ikke prissatte konsekvenser. I Finansdepartementets rammeavtale for KS1 /KS2 bør det ved neste revisjon stilles større krav til kompetanse på ikke-prissatte tema.</p> <p>Anbefalingen henger også sammen med bruk av firetrinnsmetodikken, jf. også punkt 8.1. Vi viser også til Concept-rapport nr. 71-2023 «Nullalternativets rolle i konseptvalgutredninger» der forbedret bruk av firetrinnsmetodikken er et av forbedringsforslagene.</p>
8.8	kunnskapsgrunnlaget om transport og mobilitet utvides til også å inkludere hva som driver etterspørsel etter mobilitet, hva folk ønsker å bruke reisetid til, preferanser for ulike transportformer og hvordan ulike transportformer kan legge til rette for ønsket bruk av tiden på reise.	Her har vi mye kunnskap allerede. Reisevaneundersøkelsen er én kilde som må videreutvikles. Det samme gjelder tidsverdiundersøkelsene. Med god tilrettelegging for bruk av tiden på transportmiddelet, så vil den «personlige» tidsverdien reduseres.

10. Innovasjon, omstilling og næringsstruktur

10	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	Utvalgets utgangspunkt er at det viktigste for å sikre innovasjon og omstilling er en ambisiøs og troverdig klimapolitikk, som reduserer usikkerhet og gir private aktører forutsigbarhet og insentiver til klimavennlige og lønnsomme investeringer. Utvalget anbefaler derfor at:	
10.1	myndighetene har større oppmerksomhet om å skape en mer effektiv planlegging og gjennomføring av offentlige investeringsprosjekter hvor klimahensyn er integrert, slik at omstillingen til et lavutslippssamfunn ikke blir mer krevende enn nødvendig.	SVV støtter generelt tiltak som kan effektivisere planprosessene og er særlig opptatt av samordning av vedtak etter pbl og tillatelser etter særlover.
10.3	klimapolitikk og næringspolitikk trekker i samme retning.	Næringslivet er helt avhengig av forutsigbar fremkommelighet på vei. En raskest mulig innføring av nullutslipp tungtransport er viktig for å sikre at klimamålet nås.

Del IV Organisering for klimaomstilling

IV	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	Utvalget mener følgende bør gjøres for å forbedre nasjonal transportplan:	
IV.1	Ikke fremskrive dagens transportmønster og historisk transportutvikling for å kartlegge fremtidens etterspørsel etter transport, men legge til grunn at mobiliteten i 2050 er uten utslipp og uten større arealbeslag enn i dag.	I transportvirksomhetenes innspill til NTP 2025–2036 er det gjort en rekke beregninger av alternative fremskrivninger og samfunnsøkonomiske analyser av prosjekter med alternative referansebaner, hvor det bl.a. forutsettes strengere klimatiltak og restriksjoner på biltrafikken. Disse kan benyttes ved prioritering på samme måte som analyser med hovedreferansen (vedtatt politikk), og viser hvordan den samfunnsøkonomiske nytten endrer seg med sterkere virkemidler. Se også 8.1.
IV.2	Mer av det faglige underlaget for nasjonal transportplan bør utarbeides på tvers av ulike transportformer og kompetanse, ikke enkeltetater med ansvar for deler av transportsystemet.	De fleste utredningsoppdragene i NTP gis til transportvirksomhetene samlet og gjennomføres i regi av det tverretatlige NTP-samarbeidet.
IV.12	kommunene får et tydelig og lovfestet ansvar for å bidra i omstillingen til et	Statens vegvesen støtter dette.

IV	Utvalgets anbefaling	Statens vegvesens kommentar
	lavutslippssamfunn, og sentrale lover som kommuneloven og plan- og bygningsloven styrkes som verktøy for kommunenes klimaomstilling.	
IV.14	utgangspunktet for all planlegging er utslippsbudsjettet i 2050, å unngå uønsket stiafhengighet og at ressursene er knappe ved å:	
d	<p>sikre at alle sentrale beslutningsverktøy og norske samfunnsmåll er i tråd med at Norge skal bli et lavutslippssamfunn, blant annet for:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fremskrivningene og forutsetninger for planlegging i ulike sektorer - nasjonal transportplan - perspektivmeldingen - jordbruksavtalen - utredningsinstruksen og veilederen til denne - konseptvalgutredninger (KVU) - karbonprisbanene som fastsettes for bruk i statlige beslutninger 	Se IV.1 over.
	For å bidra til gjennomføringen av politikken for å bli et lavutslippssamfunn anbefaler utvalget at:	
IV.17	departementer og fagetater arbeider mer systematisk på tvers av saksfelt, det kan blant annet gjøres ved lage tverrsektorielle prosjektgrupper på tvers av organer, og å øke mobilitet på tvers av ulike sektorer	Statens vegvesen støtter anbefalingen.

Med hilsen

Ove Myrvåg
Direktør

Céline Sogge
Seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.