



STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL KLIMAGASS

Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936
Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0007

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	28.03.25	ZSMS	IDNO	ESKA/ COWI
01	14.11.25	ELFN	CAFN	ESKA/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Tilleggsnotat oversendt innsigelsesmyndighet og planmyndighet
01	Justert etter tilbakemelding fra innsigelsesmyndighet/planmyndighet

Innhold

Forord	4
1 Prosess	5
1.1 Innsigelse	5
1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet	5
2 Kunnskapsgrunnlaget og vurderinger	5
2.1 Klimagass i reguleringsplaner	5
2.2 Fokus på reduksjon av klimagassutslipp gjennom sertifisering og anskaffelser	6
2.3 Reduksjon av klimagassutslipp fra materialer og teknologiutvikling	7
3 Anbefaling	8

Forord

E6 Moelv – Roterud ble sendt på høring og offentlig ettersyn 28. juni 2024, etter å ha blitt 1. gangsbehandlet i Ringsaker og Gjøvik kommuner, med høringsfrist 19. september 2024.

Statsforvalteren Innlandet, Innlandet Fylkeskommune og Statens vegvesen fremmet innsigelser til planforslaget i høringen. I tillegg kom det inn mange merknader fra privatpersoner, lag, foreninger og næringsinteresser.

I etterkant av høringen har prosjektet, i samråd med berørte kommuner, hatt en prosess med innsigelsesmyndighetene med hensikt å komme frem til hva som skal til for å løse innsigelsene. Som en del av prosessen har det blitt gjennomført dialogmøter med de aktuelle partene.

Hensikten med notatet er å:

- tydeliggjøre hvordan planforslaget har ivaretatt temaet
- belyse informasjon som er etterspurt i innsigelsen og gjennom dialogmøtene
- ved behov foreslå endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen

Mottaker av notatet er den/de myndighetene som har fremmet innsigelsen til det temaet som er omtalt i notatet, samt berørte kommuner.

Etter at første versjon av dette notatet ble oversendt myndighetene har Statsforvalteren i Innlandet gitt tilbakemeldinger på tilleggsnotatet, og vurdert om innsigelsen er løst basert på anbefalingen i notatet.

1 Prosess

1.1 Innsigelse

Statsforvalter har fremmet innsigelse til tema klimagass, med følgende henvisning:

Vi savner imidlertid at klimahensyn sikres gjennom planbestemmelser. I fagrapport om klima er det vist til mulige lavutslippsløsninger samtidig som det er kommentert at dette har en kostnadsside. Bruken av lavutslippsløsninger skal vurderes senere i prosjekteringsfase.

På grunn av miljøskaden klimagassutslipp gir som følge av utbygging mener Statsforvalteren hensyn til klima ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Vi fremmer derfor **innsigelse** mot alle alternativene med begrunnelse i T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 angående Klima: At planforslaget ikke har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser.

For øvrig viser vi til våre innspill om tilrettelegging for kollektivtransport.

1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet

Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter. Med bakgrunn i den versjonen har myndigheten kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsen. I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på tilleggsnotatet står det følgende: «*Utredningen vil imøtekomme vår innsigelse til kunnskapsgrunnlaget.*»

Det vurderes at innsigelsen er løst med bakgrunn i dette tilleggsnotatet. Anbefalingen i notatet er innarbeidet i planforslaget.

2 Kunnskapsgrunnlaget og vurderinger

2.1 Klimagass i reguleringsplaner

Transportsektoren står for nesten en tredjedel av Norges klimagassutslipp, og et av målene definert i Nasjonal transportplan (NTP) er derfor å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål ved og legge til rette for klimavennlige løsninger og klimagassreduksjon i transportsektoren. Klimagassberegninger i reguleringsplanen er utført for å kvantifisere klimagassutslipp fra de regulerte alternativene som ble utredet for E6 veistrekningen mellom Moelv og Røterud. For å minimere prosjektets klimafotavtrykk er det satt et klimamål på min. 35 % reduksjon av klimagassutslipp fra planfasen og min. 15% reduksjon fra byggefase sammenlignet med referanseberegninger utført på kommunedelplan-stadiet. I reguleringsplanen er det gjort planmessige tiltak for å sikre større omfang av gjenbruk av eksisterende infrastruktur og optimalisering av løsninger for å redusere utslippene fra de regulerte alternativene. Klimagassutslipp er også vektlagt som en del av alternativvurderinger i løsningsutviklingen i planfasen.

Som en del av reguleringsplanen har det blitt gjort flere valg for å redusere arealbeslag og material- og energiforbruk ved gjenbruk og optimalisering. Valgene som ble innarbeidet i de regulerte løsningene har direkte betydning for klimagassutslippet som er reflektert i klimagassberegninger:

Gjenbruk:

1. I prosjektet planlegges en motorvei med 100 km/t fartsgrense i stedet for 110 km/t som muliggjør gjenbruk av eksisterende vei på en lengre strekninger. Dette vil gi både mindre arealinngrep, men også redusert behov for materialbruk og drivstofforbruk i anleggsperioden, noe som fører til redusert klimagassutslipp.
2. Eksisterende Mjøsbru skal også gjenbrukes som gang- og sykkelvei med mulighet for saktegående kjøretøy som moped og traktor. Fra et klimagassperspektiv kommer gevinst fra gjenbruk fra redusert utslipp fra riving av eksisterende bru, og redusert materialbehov for den ny Mjøsbrua som har redusert brubredde.
3. Eksisterende veikonstruksjon skal også gjenbruke bla. kulverten Sembshagen og bru over lokalveg i Kastbakkvegen-linja i Alternativ 1.
4. Det etterstrebtes å gjenbruke så mye av de lokale massene som mulig for å redusere behovet for å innkjøp av eksterne masser til prosjektet og dermed redusere klimagassutslipp fra massetransport.

Optimalisering

1. Resultater fra tidligere klimagassberegninger (kommunaldelplan) viste at klimagassutslipp i prosjektet hovedsakelig stammer fra materialbruk knyttet til den nye Mjøsbrua. I de regulerte alternativene er det lagt vekt på å redusere materialforbruk ved trasevalg som både reduserer brulengde og behov for utfylling i Mjøsa. Redusert mengde fylling sparer drivstoff og tilhørende klimagassutslipp fra transport og anleggsarbeid i tillegg til påvirkning av Mjøsa som resipient.
2. Ved en optimalisering av veilinja er det jobbet med å få redusert uttaket av løsmasser og redusere behovet til veifylling. Dette har ført til både mindre arealbeslag, men også mindre klimagassutslipp fra anleggsarbeidet.
3. Det er regulert større arealer til midlertidig rigg- og anleggsområder for å kunne sikre en massehåndtering tett på prosjektet, og dermed redusere transportavstander i byggefase som reduserer drivstofforbruk fra massetransport. Det forutsettes at det ikke klargjøres mer areal til midlertidig bruk, enn det som skal benyttes gjennom anleggsfasen, da arealbruksendringer fører til klimagassutslipp.
4. Begge planalternativene har også sikret mulighet for uttak av berg i Skulhusberget, med samme intensjon som nevnt over; å redusere transportbehovet og tilhørende klimagassutslipp i anleggsperioden med tanke på massehåndteringen.

Det vises for øvrig til fagrapport Klimagassutslipp for nærmere beskrivelse av hvilke grep reguleringsplanen har tatt med tanke på å redusere klimagassutslippet.

2.2 Fokus på reduksjon av klimagassutslipp gjennom sertifisering og anskaffelser

E6 Moelv-Roterud skal BREEAM-Infrastruktur sertifiseres som whole project (både planfase, prosjektering og bygging). BREEAM Infrastruktur innebærer systematisk arbeid med en rekke miljøtema, inkludert klimaregnskap, utslippsreduksjoner og dokumentasjon gjennom hele prosjektets livsløp. Dette bidrar til at alle faser, fra tidlig planlegging til drift og vedlikehold, vurderes med hensyn til utslippsreduksjon, og sikres at

prosjektet tar hensyn til klimagassutslipp på en mer systematisk måte enn det en reguleringsplanbestemmelse ville gjort.

I tillegg til BREEAM, gjelder krav til offentlige anskaffelser når Nye Veier skal videre med detaljprosjektering og bygging. Offentlige anskaffelser har en sentral rolle i å redusere klimagassutslipp fra store bygge- og infrastrukturprosjekter. Gjennom anskaffelsesforskriften er det nå krav om minimum 30 % vektning av klima og miljø, eller spesifikke krav om det gir bedre oppnåelse enn tildelingskriterier. Nye Veier har i sine konkurranser 30 % vektning av klima og miljø (hvorav en betydelig andel er klimagassreduksjon), kombinert med minimumskrav til utslippsreduksjon. Disse kravene, kombinert med vektningen som er innført for alle offentlige anskaffelser, går utover generelle planbestemmelser, gir bedre fleksibilitet til å tilpasse tiltakene etter teknologisk utvikling og prosjektspesifikke forhold.

2.3 Reduksjon av klimagassutslipp fra materialer og teknologiutvikling

I klimagassbudsjettet ble det identifisert utslippsreducerende tiltak ifb. med gjenbruk, materialvalg, massetransport, og energi- og drivstofforbruk på byggeplassen. Effekten av tiltak ble kvantifisert for valg av lavutslippsalternativer for de mest utslippsdrivende materialene i prosjektet, betong, asfalt og stål. Det ble ikke listet spesifikke utslippskrav til materialene ettersom materialtype og leverandører ikke bestemmes på dette tidspunktet. Anleggsbransjen og tilhørende leverandørindustri preges også av en rivende teknologisk utvikling, noe som ville gjort at en konkret anbefaling om spesifikke materialer raskt ville vært utdatert.

Vi mener at hensyn til klimagassreduksjon ivaretas best gjennom andre krav, enn å sette føringer i bestemmelsene. Statsforvalter viser til Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.4 om at planen ikke har innarbeidet tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser. Det er gjennom dette kravet at behovet for bestemmelser om krav til utslipp i materialbruk er aktuelt.

Utfordringen ved å sette konkrete bestemmelser for utslippskrav til materialer i en reguleringsplan, er at teknologi- og materialutviklingen kan ha kommet lengre innen prosjektet skal realiseres, og kravene som er satt i planen vil dermed kunne være foreldet. Det anbefales heller å henvise til utslippsfaktorene basert på siste gjeldene versjon av DFØ Kriterieveiviser og NB37.

Intensjonen i bestemmelsene er å sikre at prosjektet streber etter å følge de anbefalinger som råder, når det gjelder valg av materialer – og at dette dokumenteres og oppdateres underveis i prosessen. Dersom det i fremtiden er aktuelt å vurdere klimagassutslipp på annen måte enn gjennom krav til materialer, håper vi at bestemmelsene ikke er til hinder for dette. Det er ikke intensjonen å binde prosjektet opp til en teknologi som på et senere tidspunkt kunne blitt erstattet med et bedre alternativ.

For å imøtekomme innsigelsen, og samtidig sikre at planbestemmelsene er fleksible nok til at et fremtidig utbyggingsprosjekt kan ta de mest optimale valgene mtp. materialbruk og løsningsvalg, så har vi anbefalt noen konkrete bestemmelser under kapittel 3 som foreslås innarbeidet i planforslaget.

3 Anbefaling

Planforslaget vil innarbeides medfølgende endringer, for å imøtekomme innsigelsen knyttet til tema klimagass.

Klimavennlig materialbruk

Det anbefales å sette følgende utslippskrav i bestemmelsene for de mest utslippsdrevende materialene:

- a) Betong: Det skal benyttes konstruksjonsbetong som, i gjennomsnitt, tilfredsstillende lavkarbonklasse A eller bedre iht. gjeldene versjon av NB. 37 eller bransjenormen som skal være førende i Norge ved oppstarten av prosjekteringen.
- b) Asfalt: Det skal benyttes asfalt iht. kravene i DFØ Kriterieveiviser Viderekomne for asfalt med eller uten PMB.
- c) Stål: For armeringsstål og peler/spunt skal utslippsfaktor iht. DFØ Kriterieveiviser følges.

Tiltak i prosjektering/løsningsutvikling

- d) Det skal legges til grunn løsningsvalg som reduserer materialbruk, og energi- og drivstofforbruk fra massetransport og anleggsarbeid, og begrense bruk av arealer med høyt karboninnhold og arealer med høy forvaltningsverdi. Dette for å sikre at prosjektet utføres med lavt klimafotavtrykk.
- e) Prosjektet skal gjennomføre konkrete tiltak for å redusere klimagassutslippene gjennom videre prosjektutvikling og gjennomføring. Dette inkluderer, men er ikke begrenset til, at klimagassreduksjon skal kreves og/eller vektles i betydelig grad i anskaffelser knyttet til prosjektet.

For å redusere klimagassutslipp fra tiltak innenfor planområdet, skal det i videre planlegging og prosjektering gjennomføres klimagassberegninger i tråd med *Veileder for klimagassberegninger for infrastruktur* eller annen oppdatert anerkjent metode. Det skal dokumenteres hvordan klimagassutslipp fra materialbruk, transport, anleggsfase og energibruk kan reduseres. Klimagassberegningene skal legges til grunn ved valg av løsninger og materialer for å oppnå mest mulig klimagassreduksjon.

Merk! Ordlyden i bestemmelsene kan justeres, dersom en ser at det er hensiktsmessig. Anbefalingen gjelder intensjonen i bestemmelsen.