



Bærekraft i planprosess

Arbeidsmetode for synliggjøring av bærekraftsmål i planarbeidet for et veiprojekt

Rapporten inneholder forslag til metode for hvordan FNs bærekraftsmål kan benyttes i en planprosess. Metoden baseres på at arbeid med bærekraft innlemmes i arbeidsprosesser som leder til utarbeidelse av formelle plandokumenter. Resultatet av arbeidet dokumenteres og synliggjøres i plandokumentasjonen.

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Nye Veier AS | Kjøita 6
4630 Kristiansand
nyeveier.no

Prosjekt nr:	115720
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E39 Eigersund-Bue
Dokumentnummer	NV11E39EB-PLA-RAP-0013

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Årsak til utgivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	15.09.2023	Leveranse til Nye Veier	KLA	KSA	LTF

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Forord

I forbindelse med forarbeider til utarbeidelse av reguleringsplan for veistrekingen E39 Eigersund-Bue er det arbeidet med en pilot som omhandler hvordan FN sine bærekraftsmål kan brukes og synliggjøres i et planarbeid for en større veiutbygging. Arbeidet med piloten har pågått parallelt med planforberedende arbeider og løsningsutvikling for strekingen, hovedsakelig i løpet av 2022.

Den opprinnelige planen var at arbeidsopplegget som er beskrevet i rapporten skulle testes ut som del av planarbeidet for strekingen. I løpet av 2022 har Nye Veier besluttet at det formelle planarbeidet for E39 Eigersund – Bue utsettes på ubestemt tid.

I rapporten beskrives et forslag til mulig arbeidsopplegg for hvordan FN sine bærekraftsmål kan benyttes i en planprosess og i utviklingen av et veiprojekt. Metodikken er beskrevet i kapittel 3, og supplert med konkrete eksempler i vedlegg. Forslaget til metode baseres på at arbeid med bærekraft innlemmes i arbeidsprosessene som leder til utarbeidelse av formelle plandokumenter. Resultatene av arbeidet foreslås synliggjort og dokumentert i plandokumentasjonen som følger av formelle krav i plan- og bygningsloven.

I kapittel 4 drøftes noen viktige problemstillinger som har vært diskutert under arbeidet med rapporten.

Det anbefales at metoden testes ut i noen planprosjekter for få et grunnlag for forbedringer og videre utvikling av metoden.

Planprosjektleder for Nye Veier har vært Kjetil Medhus. Plan AAV har utført arbeidet med piloten og rapporten er utarbeidet av Kai Lande og Kristin Strand Amundsen.

Sandvika 15.09.2023

Innhold	
Forord	3
Sammendrag	5
1 Innledning	6
1.1 Bærekraft: Fra FN til Nye Veier	6
1.2 Bestillingen	10
2 Bærekraft i planarbeid	11
2.1 Planleggingsprosessen	11
2.2 Dokumentasjon og innarbeiding av bærekraft i planleggingen	13
3 Forslag til metode for vurdering av bærekraft	14
3.1 Vesentlighetsanalyse – identifikasjon av bærekraftsmål	14
3.2 Bærekraft som del av prosjektets målstruktur	17
3.3 Planprogram	22
3.4 Konsekvensutredning	23
3.5 Planbeskrivelse	24
3.6 Løsningsutvikling og teknisk planlegging	25
3.7 Oppsummering av foreslått metode	26
4 Problemstillinger og videre arbeid	27
4.1 Vurdering av bærekraftsmål er viktig supplement til samfunnsøkonomisk analyse	28
4.2 Styrking av sosial bærekraft	30
4.3 Målkonflikter og prosjektets bærekraft	32
4.4 Bærekraftig samfunnsutvikling som grunnlag for porteføljestylingen innen samferdsel	34
4.5 Videre arbeid med metoden	35
Vedlegg	36

Vedlegg 1: Eksempel på til disposisjon for planprogram

Vedlegg 2: Eksempel på kapittel om oppfølging av FNs bærekraftsmål i et planprogram

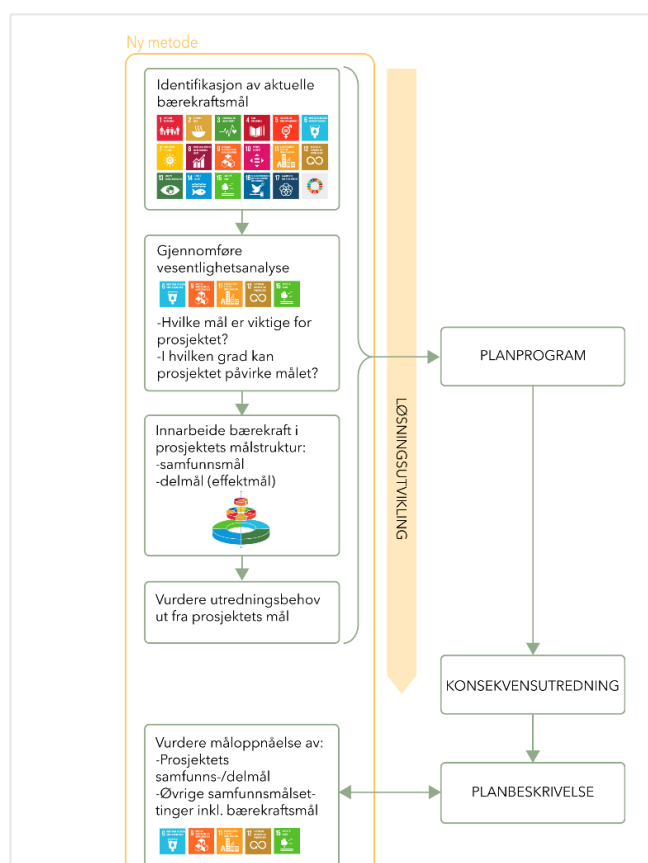
Vedlegg 3: Sammenhengen mellom bærekraft i planprosjekter og stortingsmeldingen «Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030»

Sammendrag

Rapporten inneholder et forslag til metode for systematisk å innarbeide bærekrafttankegang basert på FN sine bærekraftsmål i et planarbeid. I rapporten foreslås det at kartlegging av vesentlige bærekraftsmål for prosjektet legges inn som aktiviteter i prosjektets arbeid med angivelse av mål. Videre foreslås at man ved vurdering av planens måloppnåelse gjør konkrete evalueringer av hvordan prosjektet påvirker samfunnets evne til å kunne nå en ambisjon om bærekraftig utvikling.

Konsekvensutredninger brukes ofte for å dokumentere planers virkninger for miljø og samfunn. En form for konsekvensutredning er samfunnsøkonomiske analyser som omfatter beregninger av nytte og kostnader som kan prissettes og nytte og kostnader som ikke kan prissettes. Vurdering av måloppnåelse er en annen måte å vurdere konsekvenser på enn den samfunnsøkonomiske analysen. Vurdering av måloppnåelse i en bærekraftkontekst vil kunne styrke beslutningsgrunnlaget i den enkelte planleggingsprosess.

Forslag til metode oppsummeres nedenfor. Se figur 12 for større versjon.



Figur 1 Forslag til hvordan identifikasjon av bærekraftsmål kan inkluderes i prosjektets planleggingsprosess.

1 Innledning

1.1 Bærekraft: Fra FN til Nye Veier

Bærekraftig utvikling er en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge muligheter for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.¹

FN sine bærekraftsmål

FN vedtok i 2015 17 bærekraftsmål som skal veilede verdenspolitikken i en mer helhetlig og bærekraftig utvikling fram til 2030:



Figur 2 FNs bærekraftsmål. Hentet fra www.fn.no.

Bærekraftsmålene er knyttet til tre overordnede bærekraftdimensjoner; økonomi, sosiale forhold og klima og miljø. De 17 bærekraftsmålene har totalt 169 delmål



Figur 3 Illustrasjon av bærekraftsbegrepet. Bærekraft oppnås først i skjæringspunktet mellom økonomi, miljø og samfunn. Dette utgjør de tre bærekraftdimensjonene

¹ Definisjon er hentet fra rapporten «Vår felles fremtid» (1987). fra Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, ledet av Gro Harlem Brundtland.



Figur 4 Hvordan de ulike bærekraftsmålene fokuserer relaterer seg til bærekraftsdimensjonene miljø, samfunn og økonomi. Etter en modell utviklet av Stockholm Resilience Center.

Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030

Regjeringen Solberg la i juni 2021 fram en nasjonal handlingsplan for målene, [Meld. St. 40 \(2020-2021\)](#). Meldingen omfatter mulige målepunkter knyttet til mål og delmål for å kunne rapportere på bærekraftsmålene, samt strategier for å kunne nå målene. På nasjonalt nivå er norske indikatorer tilgjengelig fra SSB.

Stortinget behandlet meldingen under regjeringen Støre, og stortingsflertallet la til grunn en noe annen prioritering innen flere områder, [Innstillingen for Mål med mening – Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 \(Innst. 218 S\)](#). I vedlegg 3 er det en omtale av og eksempler på sammenheng mellom handlingsplanen og bærekraft i planprosjekter.

Nasjonal transportplan

Inneværende Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 [Meld. St. 20 \(2020-2021\)](#) har et overordnet mål om *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*. Derunder er det knyttet fem likestilte mål for utviklingen av transportsektoren vist i Figur 5:



Figur 5 Mål for utvikling av transportsektoren. Hentet fra Meld. St. 20 (2020-2021)

I NTP er det framhevet at transportsektoren har betydning for en rekke av bærekraftmålene. Til hvert av målene for transportsektoren er det knyttet satsingsområder, prioriteringer og ambisjoner for å oppnå målene.

Neste NTP (NTP 2025-2036) legges frem i 2024. Det er publisert flere utredninger i forbindelse med neste NTP, og flere av disse fokuserer på klima, miljø og bærekraft. Mer informasjon om både inneværende og kommende NTP kan finnes på [Samferdselsdepartementets hjemmesider](#).

Nasjonale forventninger til planlegging

[Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging](#) legges fram av regjeringen hvert fjerde år, sist i 2019. Forventningene skal fremme en bærekraftig utvikling i hele landet, følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.

Nye Veier; mandat, eierrapportering og strategiske prioriteringer

Nye Veier ble opprettet etter at veisektoren ble reformert [Meld. St. 25 \(2014-2015\)](#). Behandlingen av stortingsmeldingen resulterte blant annet i et mandat for opprettelse av Nye Veier. Her gir Stortinget Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet² gjennom porteføljeprioritering. Prioriteringen av samfunnsøkonomi er videreført til selskapets vedtekter (§3) hvor det framgår at riksveistrekninger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

² Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal ved gjennomføring av statlige tiltak beregnes etter Rundskriv R-109, Finansdept. 25.6.21, og omfatter alle nytte- og kostnadsvirkninger knyttet til tiltaket, herunder hvordan ikke-prissatte virkninger påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

I [Nye Veiers årsrapporter](#) rapporteres det på blant annet kostnadsbesparelse, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, HMS, innovasjon og infrastruktur, anstendig arbeid og økonomisk vekst, klima og miljø. Bærekraft inngår i virksomhetens rapportering som eget kapittel, og utvalgte mål og indikatorer som er relevante for ulike bærekraftstema rapporteres på et overordnet nivå i årsrapporten. Det framheves at Nye Veier særlig påvirker bærekraftsmålene om innovasjon og infrastruktur (9), anstendig arbeid og økonomisk vekst (8) og stoppe klimaendringer (13). Disse tre bærekraftsmålene ble identifisert gjennom en vesentlighetsanalyse selskapet utførte for noen år siden og det pågår et arbeid om å videreutvikle indikatorer på ulike bærekraftstema. For rapportering på klima og miljø framheves arbeidet for å unngå forurensning som fører til miljøskade, systemer og planer for å ivareta ytre miljø, BREEAM Infrastructure-sertifisering av nye prosjekter, reduksjon av klimagassutslipp med mer.

Nye Veier har beskrevet [strategiske prioriteringer for virksomheten](#), nedfelt i selskapets virksomhetsstrategi:

- Vi skal oppnå mer vei for pengene og samtidig øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i alle våre prosjekter.
- Vi skal være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel.
- Vi skal ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS.
- Vi skal ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren.

Nye Veier: miljømål og -dokumentasjon

Nye Veier vedtok i 2021 ny klimastrategi som gjelder for porteføljenivå. Selskapet har som mål å redusere klimagassutslippene med 50 prosent fra bygging, og 75 prosent fra drift innen 2030, sammenlignet med basisåret 2005. For utslipp fra arealendringer er det per dato ingen kvantifisering eller tidsangivelse, men disse utslippene beregnes for alle prosjekter.

Nye Veier vedtok i 2021 også ny miljøstrategi, og selskapet har også vedtatt en jordvernstrategi. Miljøstrategien omfatter tre overordnede miljømål:

- Vi skal redusere den negative påvirkningen på verdifulle arealer og naturmangfold i våre prosjekter.
- Vi skal øke gjenbruk og sirkularitet i den totale prosjektporteføljen.
- Vi skal sikre at vi reduserer forurensning og oppfyller krav.

Nye Veier har besluttet å sertifisere alle sine prosjekter i [BREEAM Infrastructure](#), med ambisjon om vurderingen «Very Good». BREEAM Infrastructure er et internasjonalt rammeverk og verktøy for å vurdere bærekraftsarbeidet i et prosjekt gjennom fastsatte kriterier.

1.2 Bestillingen

I forbindelse med oppstart av planarbeidet for utarbeidelse av reguleringsplan på veistrekningen E39 Eigersund-Bue, bestilte Nye Veier en pilot på hvordan FNs bærekraftsmål kan brukes og synliggjøres i et planarbeid for en større veiutbygging. Denne bestillingen er utgangspunkt for arbeidet metoden.

I bestillingen ønsket Nye Veier å belyse:

- Tydeliggjøre og peke på hvilke bærekraftsmål som blir påvirket av prosjektet, hvordan mål kan operasjonaliseres og hvordan målene påvirkes av planarbeidet.
- Hvordan påvirke planprosess og styring/utforming av prosjektet?
- Hvordan ivareta krav om bærekraft i plan og bygningsloven (§1- fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner).
- Hvordan er bærekraft koblet opp mot Nye Veiers strategiske mål og de fem målene i NTP?
- Hvordan kan bærekraftstankegang bli en viktig premiss i prosjektet og hvordan kan Nye Veier ta eierskap til bærekraftsarbeidet?
- Hvordan er sammenhengen mellom BREEAM Infrastructure og bærekraftsmålene?

2 Bærekraft i planarbeid

2.1 Planleggingsprosessen

Lovgrunnlaget

Formelle arealplaner utarbeides etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven. I lovens formålsparagraf heter det at «Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner».

Prosessen med utarbeidelse av kommune(del)planer og reguleringsplaner følger bestemmelser som blant annet er gitt i plan- og bygningsloven, kapitlene 4 (generelle utredningskrav), 5 (medvirkning i planleggingen), 11 (kommuneplan) og 12 (reguleringsplan).

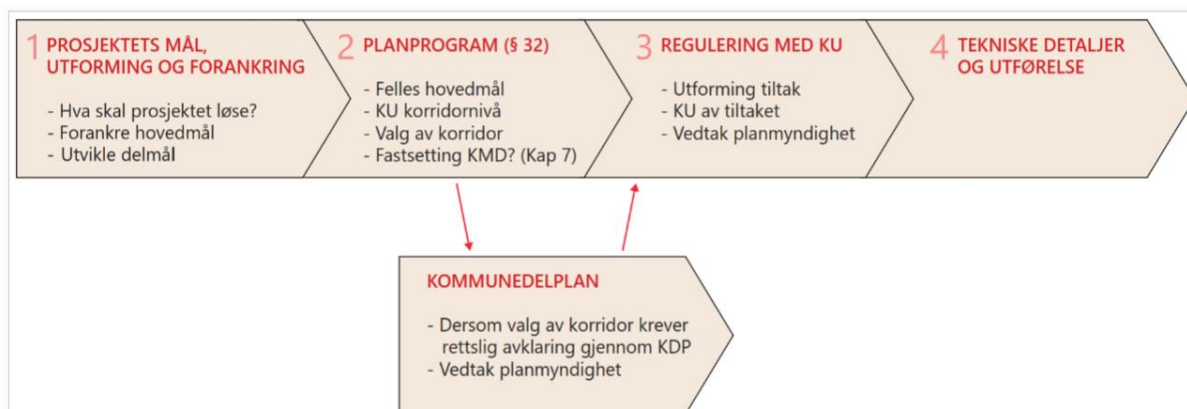
Lovens §4-1 (planprogram) og §4-2 (planbeskrivelse og konsekvensutredning) gir bestemmelser om krav til planprogram og utredning av virkninger for miljø og samfunn som er utdypet i forskrift om konsekvensutredninger.

Planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal utarbeides med planprogram som grunnlag for planarbeidet. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Planprogram skal omfatte beskrivelse av relevante og realistiske alternativer.

Nye Veiers planleggingsmodell

Nye Veier benytter en planleggingsmodell som er beskrevet i rapporten *Ny modell for planlegging og konsekvensutredning av store samferdselsprosjekter, Asplan Viak AS 8.12.21*, heretter kalt NV plan/KU-veileder. Planleggingsmodellen bygger på regler i lov, forskrift og rundskriv og er bygget opp for å oppnå mest mulig effektiv planlegging av store samferdselsprosjekt.

Hovedgrepene i modellen bygger på trinn som framgår av Figur 6.



Figur 6 Nye Veiers planmodell for store samferdselsprosjekter. Hentet fra Ny modell for planlegging og konsekvensutredning av store samferdselsprosjekter, desember 21.

Planprogrammet sin primære hensikt er å legge rammene for gjennomføringen av planarbeidene i planer med krav om konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen utarbeides med basis i utredningsprogrammet som er angitt i planprogrammet. Konsekvensutredningen blir ikke vedtatt, men skal gi dokumentasjon som grunnlag for et vedtak (for eksempel av en reguleringsplan).

Kommunedelplan (arealplan) og reguleringsplan består av plankart og bestemmelser for hva som er tillatt arealbruk. Til planene hører en planbeskrivelse, eventuelt med konsekvensutredning, som følger planen ved offentlig ettersyn.

Prosjektets mål; målarbeid

I Nye Veiers planmodell er utforming og forankring av prosjektets mål ett av hovedtrinnene i planleggingsprosessen.

Prosjektets mål er delt i samfunnsmål og delmål (effekt**mål**). Samfunnsmål for store samferdselsprosjekter er ofte satt gjennom en konseptvalgutredning (KVU), med forankring i gjeldende NTP. Prosjektene som kommer inn i Nye Veiers portefølje har i ulik grad definerte samfunnsmål og del**mål** knyttet til seg.

For E39 har Nye Veier angitt samfunnsmål og del**mål** for strekningen som de har ansvar for (mellom Kristiansand og Ålgård). Samfunnsmålet er direkte knyttet til de prosjektutløsende behovene, for eksempel reduserte avstandskostnader. Samfunnsmålet omfatter ofte både interesser knyttet til bruken av veien (brukernes interesser) og samfunnseffektene av tiltaket (nasjonale, regionale og lokale interesser).

For å kunne vise hvordan måloppnåelse av det overordnede samfunnsmålet kan dokumenteres og utdypes, lages det del**mål** (effekt**mål**) med tilhørende indikatorer.

Denne type mål settes i ofte i KVU (der dette er gjennomført), men blir ytterligere utdypet i planleggingen av tiltak etter plan- og bygningsloven, gjennom for eksempel kommunedelplan.

Delmålene (effektmålene) er også en type samfunns mål i måten de er utformet på.

I tillegg til samfunns mål og delmål opererer en med resultatmål som angir hva som er målet med selve planarbeidet. Formulering av resultatmål er ikke nærmere behandlet i denne rapporten.

2.2 Dokumentasjon og innarbeiding av bærekraft i planleggingen

En viktig forutsetning for foreslått metode er at arbeid med bærekraft innlemmes som aktiviteter i kjente og lovpålagte arbeidsoppgaver i en formell planprosess. I metoden foreslås at bærekraftsarbeidet inngår i arbeidsprosessene som leder til utarbeidelse av formelle plandokumenter. Resultatene av bærekraftsarbeidet foreslås synliggjort på relevante steder i denne dokumentasjonen, for eksempel i planprogrammet, konsekvensutredningen og planbeskrivelsen.

I pilotarbeidet har det vært vurdert andre modeller for arbeid med bærekraft. Det er vurdert en løsning der bærekraftdokumentasjonen («bærekraftsprogram») følger den formelle dokumentasjonsprosessen, men ikke innlemmes i selve plandokumentasjonen i samme grad. Det vurderes at en slik modell i mindre grad fremmer eierskap til bærekraftsarbeidet i hele prosjektorganisasjonen og at resultater i mindre grad vil være forpliktende. Det er derfor ikke jobbet videre med en slik modell.

Den foreslåtte metoden bygger på at vurderinger av bærekraft i planleggingen av et veiprojekt blant annet bør:

- synliggjøre relevante bærekraftsmål for planarbeidet og hvordan disse kan anvendes i løsningsutvikling og evaluering av alternative løsninger som en del av planleggingen
- dokumentere hvordan en har arbeidet for å muliggjøre å nå de aktuelle målene, i planfasen og ved senere gjennomføring av et utbyggingsprosjekt
- gi grunnlag for valg og beslutninger som er kunnskapsbaserte med hensyn til bærekraft
- synliggjøre prosjektdefinerende forutsetninger for veiprojektet som ikke er gitt med utgangspunkt i bærekraftsmål og hvordan disse avveies mot bærekraftsmålsettinger

3 Forslag til metode for vurdering av bærekraft

Beskrivelsen tar utgangspunkt i målarbeidet slik det er beskrevet i NV plan/KU-veileder og følger i hovedtrekk denne arbeidsmetodikken, inkludert aktiviteter for forankring. Aktiviteter beskrevet nedenfor supplerer prosjektets arbeid med målidentifikasjon og målstyring.

3.1 Vesentlighetsanalyse – identifikasjon av bærekraftsmål

Hensikten med denne aktiviteten er å forankre bærekraftsarbeidet i prosjektorganisasjonen, identifisere de bærekraftsmålene som påvirkes av prosjektet og peke ut hvilke mål prosjektet vil prioritere.

Forut for analysen må det foreligge et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig for å identifisere aktuelle bærekraftsmål.

Deltagere i denne fasen vurderes i det enkelte prosjekt, men forankringsbehovet i og utenfor prosjektorganisasjonen er sentralt. Prosjektorganisasjonen i Nye Veier bør delta i, og ta eierskap til, arbeidet. Utenfor prosjektorganisasjonen bør øvrig deltagelse fra Nye Veier og interessenter (f.eks. kommuner) vurderes.

Gjennomføringen av vesentlighetsanalysen skjer i to trinn:

1. Identifikasjon av aktuelle bærekraftsmål (bærekraftsverksted).
2. Vesentlighetsanalyse – identifisere bærekraftsmål som prosjektet vil jobbe videre med.

Trinnene er nærmere beskrevet under, med eksempler fra gjennomføringen av planforberedende arbeider for strekningen E39 Eigersund-Bue.

Skissert metode er uavhengig av planfase. Ved utarbeidelse av reguleringsplan med forutgående kommunedelplan, kan arbeidet forenkles dersom bærekraftsvurderinger og synliggjøring av bærekraftsmål er dokumentert som del av kommunedelplanarbeidet.

EKSEMPEL PÅ GJENNOMFØRING AV VESENTLIGHETSANALYSE**Trinn 2:****Vesentlighetsanalyse – identifisere bærekraftsmål som prosjektet vil jobbe videre med**Deltakere:

Hovedsakelig de samme som deltok på trinn 1.

Forberedelse:

- Oppsummering av arbeidet fra trinn 1.
- Møteleder lager en tabelloppstilling som viser hvilke av de 17 mål og 169 delmål som anses som relevante for prosjektet. Grunnlag for diskusjon i møtet.
- Møteleder lager et forslag til oppstilling av bærekraftsmål (etter viktighet for prosjektet og i hvilken grad prosjektet kan påvirke målet). Forslag som vist i etterfølgende Figur 8. Kan lages i MIRO.
- Grunnlaget sendes til deltakerne i forkant av møtet.

Form:

Digitalt møte hvor MIRO kan brukes som arbeidsverktøy. Ledes av en fasilitator(gjerne samme som trinn 1).

Møtets gang:

- Gjennomgang av på forhånd utsendt tabell med mål og delmål og forslag til relevans for prosjektet. Diskusjon og innspill fra møtedeltakerne.
- Gjennomgang av utsendt forslag til prioritering av bærekraftsmål (se Figur 8). Diskusjon og innspill fra møtedeltakerne. Spørsmål til diskusjon:
 - I hvilken grad påvirker veiprojektet det enkelte bærekraftsmål?
 - Hvor viktige er det enkelte bærekraftsmål for planlegging av vei i dette området.
 - Hvilke mål forventer interessenter at prosjektet jobber med?
 - På hvilke mål kan prosjektet oppnå en forbedring?
 - Er det bærekraftsmål som prosjektet påvirker, men som det er viktig å jobbe med først i senere faser av prosjektet?
 - Er det bærekraftsmål som prosjektet påvirker, men hvor prosjektet oppnår liten effekt av å fokusere på målet?

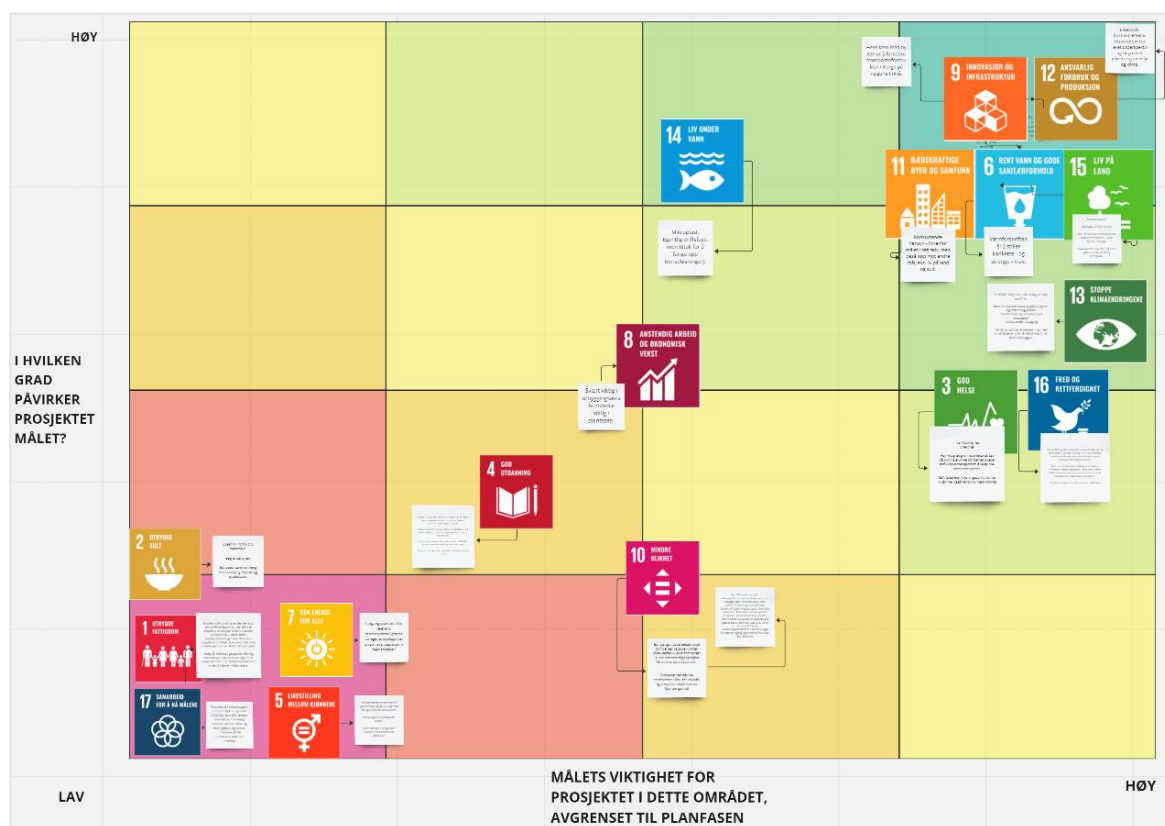
Resultat

En gruppering av bærekraftsmålene etter viktighet for prosjektet og i hvilken grad prosjektet kan påvirke målet. Identifisering av om påvirkningen er knyttet til miljø, samfunn eller økonomi, og hva som er den aktuelle virkningen.

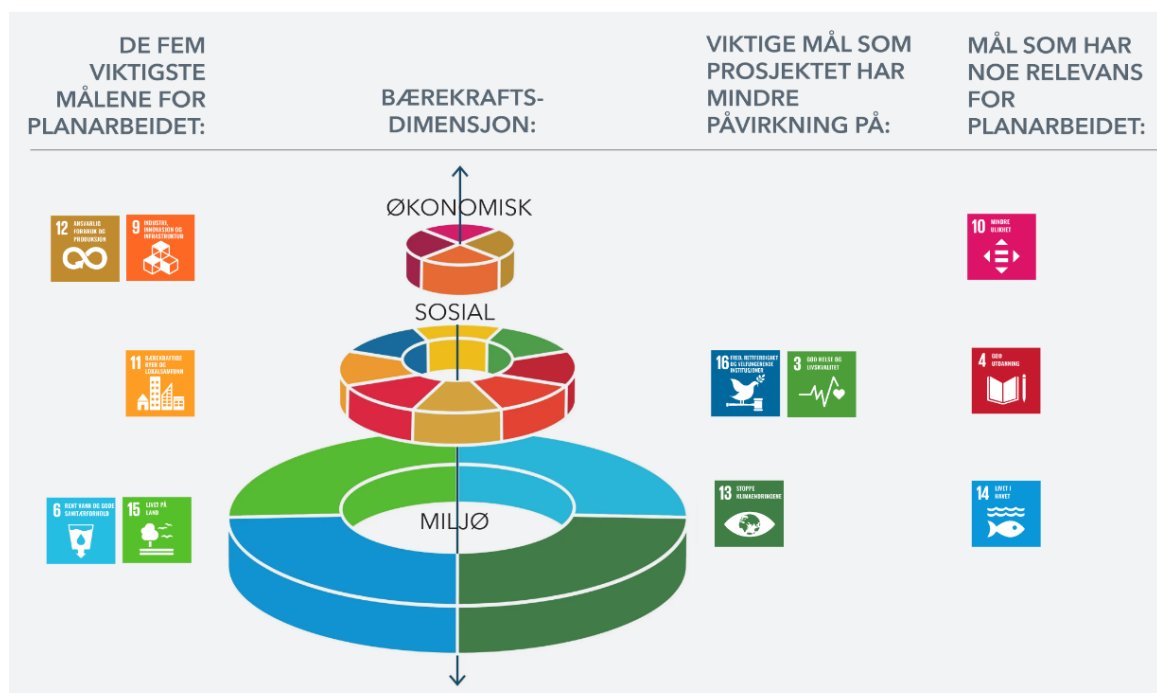
De to etterfølgende figurene viser eksempler på hvordan resultatet av en vesentlighetsanalyse kan presenteres.

Figur 8 viser en gruppering av bærekraftsmålene etter viktighet for prosjektet og i hvilken grad prosjektet kan påvirke målet.

Figur 9 viser en annen måte å oppsummere en vesentlighetsanalyse hvor målene er sortert etter viktighet for prosjektet og bærekraftsdimensjonene (økonomi, sosial og miljø).



Figur 8 Illustrasjon av resultat fra vesentlighetsanalyse. Figuren er hentet fra workshop i planprosjektet E39 Eigersund-Bue. De 17 bærekraftsmålene er plassert i rammen etter målets viktighet for prosjektet og i hvilken grad prosjektet kan påvirke målet. Hvide lapper inneholder stikkordsmessig begrunnelse/vurdering av det enkelte målets plassering i diagrammet.



Figur 9 Illustrasjon av resultat av vesentlighetsanalyse. Her er bærekraftsmålene både sortert etter viktighet og etter de tre bærekraftsdimensjonene økonomi, sosial og miljø.

Vesentlighetsanalysen bør oppsummeres med en skriftlig dokumentasjon og begrunnelse. Denne dokumentasjonen kan inngå som et kapittel i planprogrammet. Et eksempel på dette er vist i rapportens vedlegg 2.

3.2 Bærekraft som del av prosjektets målstruktur

Neste trinn i metoden er at resultatene fra vesentlighetsanalysen tas inn i prosjektets målarbeid. Prosjektet må ta stilling til i hvilken grad det er behov for å innarbeide bærekraftsmålsettinger i prosjektets samfunns mål, delmål (effekt mål) og resultatmål.

Som omtalt i kap. 2.1 er prosjektets samfunns mål nært knyttet til det prosjektutløsende behov som er forankret i NTP. Det prosjektutløsende behovet og påfølgende samfunns mål kan av flere årsaker være lite koblet til samfunnets målsettinger om bærekraft. Det kan derfor være vanskelig å knytte de identifiserte vesentlige bærekraftsmålene direkte opp mot prosjektets tiltaksspesifikke samfunns mål.

Overordnede føringer, blant annet i NTP, peker på en rekke satsingsområder og områder det er behov for å styrke inn mot bærekraft, og som er relevante for gjennomføringen av enkeltprosjektene. Det kan være viktige samfunns mål, f.eks. knyttet til bærekraft, som prosjektet innvirker på, men som ikke er omfattet av *prosjektets samfunns mål*. En bør derfor i stor grad knytte prosjektets delmål opp mot de bærekraftsmålene som gjennom vesentlighetsanalysen er identifisert som viktige for

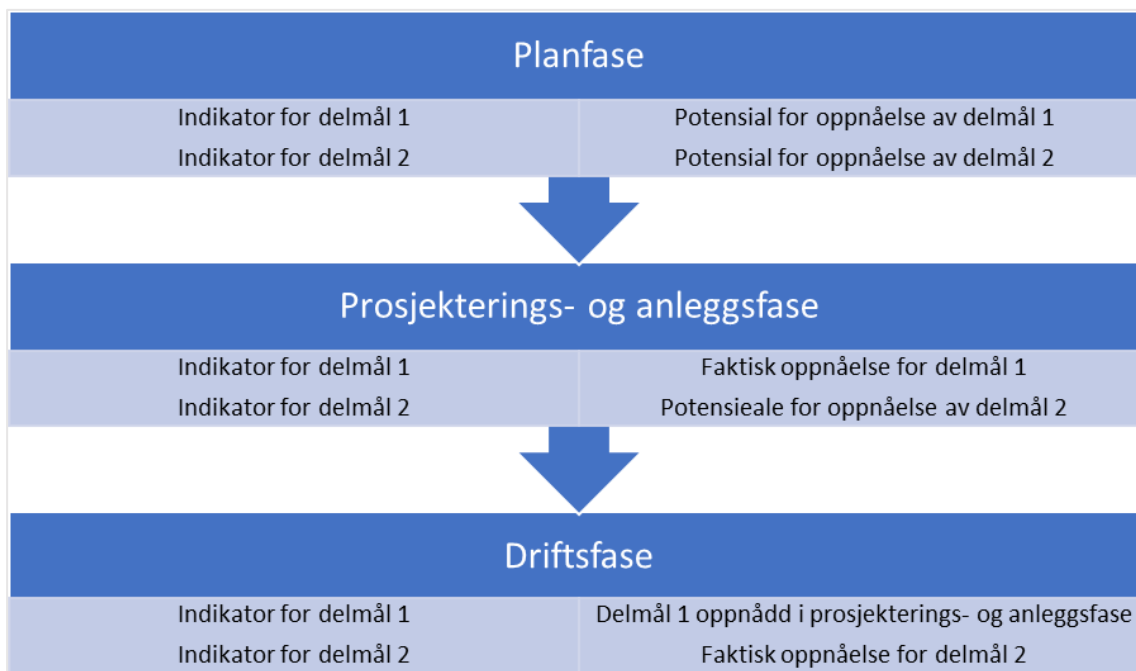
prosjektet. En slik kobling mellom viktige bærekraftsmål og prosjektets delmål (effekt mål) vil kunne gi vurdering av mål med større relevans og betydning i planarbeidet. Dette diskuteres nærmere i kap. 4.

Delmålene bør være representative. De bør dekke opp samfunns målet på en balansert måte i en vid kontekst, som beskrevet over. De tre bærekraftdimensjonene (økonomi, miljø og samfunn) bør synliggjøres ved å vise hvordan de ulike delmålene relaterer seg til disse. En mulig fallgrube er å legge for stor vekt på en av dimensjonene, som kan skape konflikt med de to øvrige dimensjonene.

Delmål bør være spesifikke, forståelige og målbare. Målbart er i denne sammenheng ikke et uttrykk for et absolutt tall (kvantitet), men kan like godt være et uttrykk for relativ sammenligning som «bedre enn» (kvalitet). En for stor vektlegging av kvantifiserbare mål kan føre til at det ikke blir satt mål som i mindre grad lar seg kvantifisere fordi disse er mer krevende å evaluere. Utvalget av mål er viktigere enn målbart. Dersom man i målarbeidet må gjøre avveininger mellom mål som er avledet av vesentlige problemstillinger ut fra bærekraft og målbare mål, bør det vurderes om bærekraftsrelaterte mål skal prioriteres foran målbare mål.

Det bør angis delmål (effekt mål) som kan være mest mulig gjennomgående for prosjektet. Dette innebærer at det kan defineres delmål som det ikke er mulig å måle endelig mål oppnåelse for før i senere fase av prosjektet, for eksempel ved ferdig bygget prosjekt. For slike mål bør det angis en målhorisont og hvordan slike mål forutsettes fulgt opp i senere faser. Dersom målhorisonten er lang, for eksempel forutsetter spesielle tiltak i veiens driftsfase, bør det vurderes om målet er hensiktsmessig å ha som et delmål.

Det bør angis som en del av det innledende målarbeidet hvordan en kan måle potensialet for mål oppnåelse i planfasen og hvordan faktisk oppnåelse måles ved ferdig prosjekt i drift. Ved vurdering av mål oppnåelse i planfasen bør det angis hvilke tiltak dette forutsetter i senere fase av prosjektet for at målet skal kunne nås.



Figur 10 Illustrasjon av måling av potensial for måloppnåelse og måling av faktisk måloppnåelse for mål med ulik målhorisont.

Mål bør være ambisiøse, men realistiske. På områder hvor det er definerte krav som følger av lover eller forskrifter bør måloppnåelse være knyttet til at en gjør noe mer enn hva som er det lovmessige kravet. Målene som settes bør være rettet inn mot forhold som prosjektet kan påvirke.

EKSEMPEL: PROSJEKTMÅL OG BÆREKRAFTSMÅL FOR E39 EIGERSUND – BUE

For strekningen E39 mellom Kristiansand og Stavanger har Nye Veier laget samfunns mål og effektmål (delmål) som skal brukes under planlegging av alle delstrekninger i Nye Veiers E39-portefølje.

Samfunns målet og effektmålene har vært utgangspunkt for evalueringskriterier som er benyttet i løsningsutviklingsfasen / planforberedende arbeider. Samfunns mål og effektmål for planprosjektet er vist i etterfølgende eksempelramme.

Evalueringskriteriene var også planlagt benyttet til de løsningsvalg som skulle skje som del av arbeidet med teknisk detaljplan.

Som del av arbeidet med bærekraftspiloten er relevansen for bærekraftsmålene som anses som viktige for prosjektet (resultat av vesentlighetsanalysen) vurdert i forhold til de gitte samfunns mål, effektmål og benyttede evalueringskriterier. Denne vurderingen for E39 Eigersund – Bue er oppsummert i tabellen nedenfor:

Bærekraftsmål	Samfunns mål/effektmål	Evalueringskriterier
9: Innovasjon og infrastruktur	Samfunns målet (se nedenfor)	Kostnader: Byggekostnader
12: Ansvarlig forbruk og produksjon	Effektmål: Kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektiv. Effektmål: Begrense påvirkning på miljø og klima	Kostnader: Levetidskostnader Samfunnsøkonomisk analyse (samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser) IP tema: Naturressurser
11: Bærekraftige byer og samfunn	Effektmål: Redusert antall ulykker med drepte og hardt skadde Effektmål: Redusert reisetid Effektmål: Begrenset påvirkning på miljø og klima	IP Tema: Naturmangfold IP Tema: Kulturarv IP Tema: Friluftsliv, by- og bygdeliv IP Tema: Landskapsbilde
6: Rent vann og gode sanitærforhold	Effektmål: Begrenset påvirkning på miljø og klima	IP Tema: Naturmangfold
15: Livet på land	Effektmål: Begrenset påvirkning på miljø og klima	IP Tema: Naturmangfold inkl. vannmiljø
13: Stoppe klimaendringene	Effektmål: Økt robusthet og oppetid. Effektmål: Begrense påvirkning på miljø og klima.	Klima: Klimagassutslipp
3: God helse	Effektmål: redusere antall ulykker med drepte og hardt skadde	Anleggsgjennomføring: HMS i anleggsfasen Anleggsgjennomføring: Trafikksikkerhet i anleggsfasen
16: Fred og rettferdighet		Prosessrisiko: Offentlige myndigheter

Oppsummert mener planprosjektet E39 Eigersund – Bue at bærekraftsmålene som anses som viktige for prosjektet i all hovedsak er tilfredsstillende hensyntatt i samfunns mål, effektmål og evalueringskriterier.

EKSEMPEL: PROSJEKTMÅL OG BÆREKRAFTSMÅL FOR E39 EIGERSUND – BUE

Samfunns mål og effektmål for E39 Eigersund-Bue. Tekst med **rød** farge er forslag til justering av samfunns mål og delmål etter gjennomført vesentlighetsanalyse.

SAMFUNNSMÅL	
Opprinnelig samfunns mål for E39	Mulig justert samfunns mål som inkluderer bærekraft
E39 Kristiansand – Ålgård skal bygges med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Ny E39 skal være en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen for trafikanter og fremmer lokal og regional utvikling.	E39 Kristiansand – Ålgård skal bygges med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for miljø og klima og bidra positivt til lokalsamfunnenes utvikling Ny E39 skal være en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen for trafikanter og fremmer lokal og regional utvikling.
DELMÅL (EFFEKTMÅL)	
Opprinnelig effektmål for E39	Mulig justert effektmål som inkluderer bærekraft
<ul style="list-style-type: none"> • Betydelig redusert antall drepte og hardt skadde • Redusert reisetid • Kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektiv • Begrense påvirkning på klima og miljø • Økt robusthet og oppetid 	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelig redusert antall drepte og hardt skadde • Redusert reisetid • Kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektiv • Begrense påvirkning på mennesker, klima og miljø • Økt robusthet og oppetid • Bygge opp under den lokale samfunnsutviklingen

3.3 Planprogram

Resultater fra vesentlighetsanalysen og målarbeidet tas inn i planprogrammet på hensiktsmessig måte. Som vedlegg til denne rapporten er det eksempler på gjennomført vesentlighetsanalyse for reguleringsplanprosjektet E39 Eigersund-Bue, og forslag til innarbeiding av bærekraft som tema i planprogrammet.

Planprogrammet omfatter ofte en opplisting/gjennomgang av rammer og føringer som gjelder for planarbeidet. I denne gjennomgangen bør en vektlegge andre forhold enn de som er lovmessige forankret, det vil si retningslinjer, forventninger, mål, ambisjoner og satsinger innenfor transportsektoren og samfunnet ellers på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Rammer og føringer som er lovmessig forankret skal uansett ivaretas. En bør være konkret på hva som er relevant for planarbeidet, og sette dette i sammenheng med de bærekraftsmålene som prosjektet har identifisert som vesentlige og de målsettingene som prosjektet har.

EKSEMPEL: PLANPROGRAM, RAMMER OG FØRINGER

Nedenfor er det gitt ett eksempel på hvordan planprogrammet kan angi relevant informasjon om viktige rammer og føringer i planleggingen med utgangspunkt i en *tematisk inndeling* som baserer seg på resultatene fra vesentlighetsanalysen. Bærekraftsmål 12 (ansvarlig forbruk og produksjon) er valgt ut og beskrevet for temaet jordvern.

Jordvern (Bærekraftsmål 12):

- Lovmessig sikring: Jordloven
- Statlig planretningslinje for Samordnet areal og transportplanlegging, bl.a.: *Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.*
- Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging 2019: Viktige jordbruksområder sikres gjennom kompakt byutvikling og langsiktige utbyggingsgrenser
- Nasjonalt mål: Nasjonalt jordvernmål om å redusere nedbygging til under 3000 dekar på landsbasis pr. år. Målet skal nås innen 2025 (Nasjonal jordvernstrategi vedtatt av Stortinget 16.6 2021).
- Regionalt mål (Rogaland): Regionalt jordvernmål i Rogaland om å ikke bygge ned mer enn 10% av det nasjonale jordvernmålet. Målet skal nås gradvis innen 2022, og med videre målsetting om å minimalisere videre forbruk av ikke fornybare ressurser. (Jordvernstrategi for Rogaland, juni 2019).

En slik gjennomgang vil kunne utgjøre en sjekklister på om målene en setter seg for planarbeidet og prosjektet best bygger opp under forventninger til samfunnsutviklingen.

Det bør framgå av planprogrammet:

- hvilke bærekraftsmål som har blitt identifisert som de mest vesentlige og som prosjektet vil vektlegge
- hvilke overordnede føringer, mål og ambisjoner som er relevante inn mot prosjektets målsettinger og sentrale utredningstemaer
- hvordan bærekraftsperspektivet har blitt behandlet i prosjektets målarbeid, inkludert hvordan en tenker å bruke prosjektets målsettinger i vurdering av alternativer og planløsning
- hvordan de foreslåtte utredningene skal bidra til dokumentasjon opp mot bærekraft
- om det er behov for særskilte utredninger knyttet til bærekraftsmål som har blitt identifisert som vesentlige i prosjektet

I vedlegg 1 vises eksempel på disposisjon for et planprogram med et eget kapittel som oppsummerer arbeidet med å identifisere viktige bærekraftsmål. I vedlegg 2 vises eksempel på et kapittel som oppsummerer arbeid med en vesentlighetsanalyse som er gjort i forkant av arbeidet med planprogrammet.

3.4 Konsekvensutredning

Konsekvensutredning for veiprojekter gjennomføres vanligvis etter Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser, og utredes på bakgrunn av det utredningsbehovet som har blitt angitt i planprogrammet. Håndbok V712 beskriver en systematisk metodikk for å dokumentere vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn.

Miljødirektoratet har i sin veileder M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø, utviklet en ny metodikk for vurdering av konsekvenser for klima og miljø som er mer innrettet mot temainndelingen i KU-forskriften³, og som kan bidra til å endre noe på gjennomføringen av konsekvensutredninger og beskrivelsen av ulike tema. Det er i dag trolig mulig å gjennomføre en konsekvensutredning for et veiprojekt som ikke er knyttet direkte opp mot V712, men som likevel aksepteres av Statens vegvesen. Omtalen nedenfor er likevel knyttet opp mot bruk av V712 siden denne håndboken inntil videre er anbefalt brukt i vei- og transportprosjekter.

Hovedhensikten med utredningene er å få fram et beslutningsgrunnlag som viser planen eller tiltakets konsekvenser for samfunnet. Det utarbeides en samfunnsøkonomisk analyse med prissatte og ikke-prissatte virkninger. I tillegg beskrives måloppnåelse, Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) og eventuelle

³ [Forskrift om konsekvensutredninger - Lovdata](#)

tilleggsanalyser. Beskrivelse av fordelingsvirkninger⁴ kan inngå som vedlegg til den samfunnsøkonomiske analysen som en tilleggsanalyse.

Det er ingen direkte kobling mellom utredningene som gjennomføres og bærekraftsmålene, men en utredning som gjennomføres etter V712 vil i utgangspunktet kunne dekke behovet for utredninger for å vurdere bærekraft i et prosjekt. Dette forutsetter trolig at det gjennomføres tilleggsanalyser (V712 kap. 9). Tema som kan være aktuelle omfatter blant annet utredninger for å styrke hensyn til sosial bærekraft og påvirkning på økosystemtjenester.

Konsekvensutredningene utgjør ikke et tilrettelagt beslutningsgrunnlag for å vurdere konsekvenser i et bærekraftperspektiv. Det er derfor nødvendig å synliggjøre vurderinger av konsekvenser opp mot de bærekraftsmålene som er relevante for prosjektet og hvordan prosjektet påvirker samfunnets evne til å kunne nå en ambisjon om bærekraftig utvikling innenfor de tre bærekraftsdimensjonene miljø, samfunn og økonomi. Dette kan gjøres for det enkelte konsekvenstema og samlet for alle tema, som en tilleggsutredning eller som et supplement til vurderinger rundt prosjektets måloppnåelse.

Et eksempel kan være nedbygging av landbruksjord, som er en ikke-prissatt konsekvens etter V712. Konsekvensen vurderes på bakgrunn av tiltakets påvirkning på delområder og samlet, og en gjør opp et arealregnskap. Alternativer sammenlignes mot hverandre, og det gis relative vurderinger av konsekvens ut fra en konsekvensskala. I et bærekraftperspektiv er det nødvendig å tydeliggjøre hvordan denne konsekvensen (tap av jordbruksareal) har innvirkning på samfunnets evne til å nå målsettinger om økt bærekraft. Planer og mål for samfunnsutviklingen (økonomi, miljø, samfunn) legges til grunn for vurderingene, ref. eksempelboks i kap. 3.3 over, hvor temaet jordvern er nærmere omtalt. Ved å vurdere hvordan prosjektet innvirker på samfunnets evne til å nå disse målene, tydeliggjøres hvordan prosjektets konsekvenser innvirker på samfunnets målsettinger innenfor ulike områder. Dette er verdifull og beslutningsrelevant informasjon til beslutningstakere.

3.5 Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er en sentral del av de formelle plandokumentene og følger planforslaget inn mot politisk behandling og til offentlig ettersyn og planvedtak. I

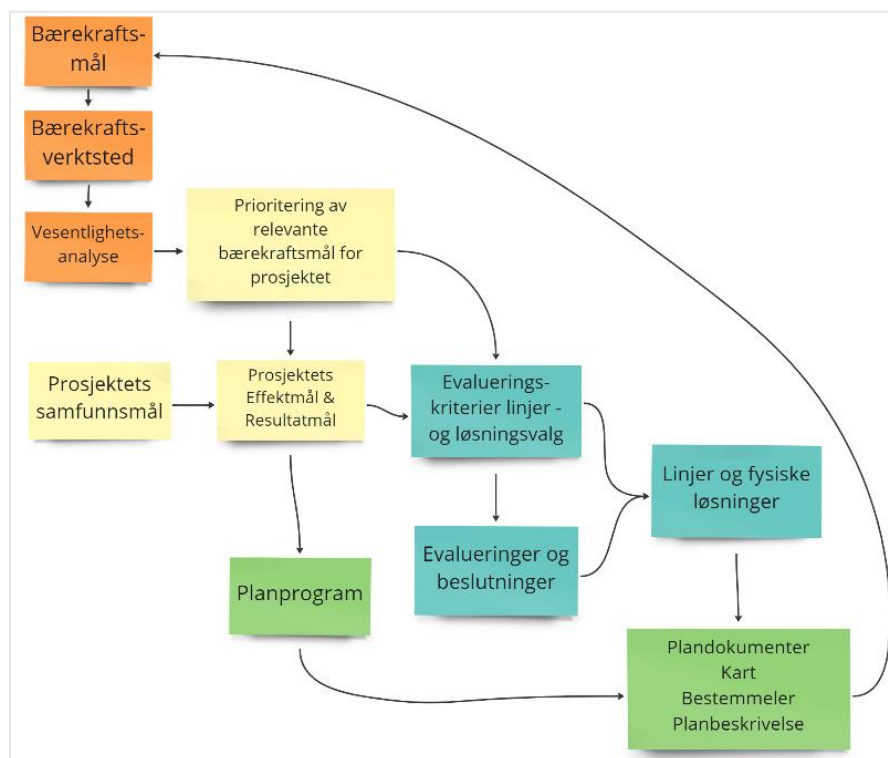
⁴ Hvordan nytte- og kostnadsvirkningene fordeler seg mellom ulike grupper i samfunnet, kalles fordelingsvirkninger. Hvilke grupper det er snakk om og hvordan disse er berørt av ulike alternativer bør beskrives slik at beslutningstakere har grunnlag for å vurdere dette. Fordelingsvirkninger viser hvem som er vinner og taper på et prosjekt. Kilde: Statens vegvesen, Håndbok V712.

planbeskrivelsen oppsummeres konsekvensutredningen og det gis vurdering av prosjektets måloppnåelse. Vurderingen av måloppnåelse vil etter det som er beskrevet i 3.1 kunne være mer omfattende enn hva som ofte har vært vanlig. Resultatene fra vurdering av måloppnåelse inngår ikke i den samfunnsøkonomiske analysen, men er en annen måte å vurdere konsekvenser av tiltaket.

3.6 Løsningsutvikling og teknisk planlegging

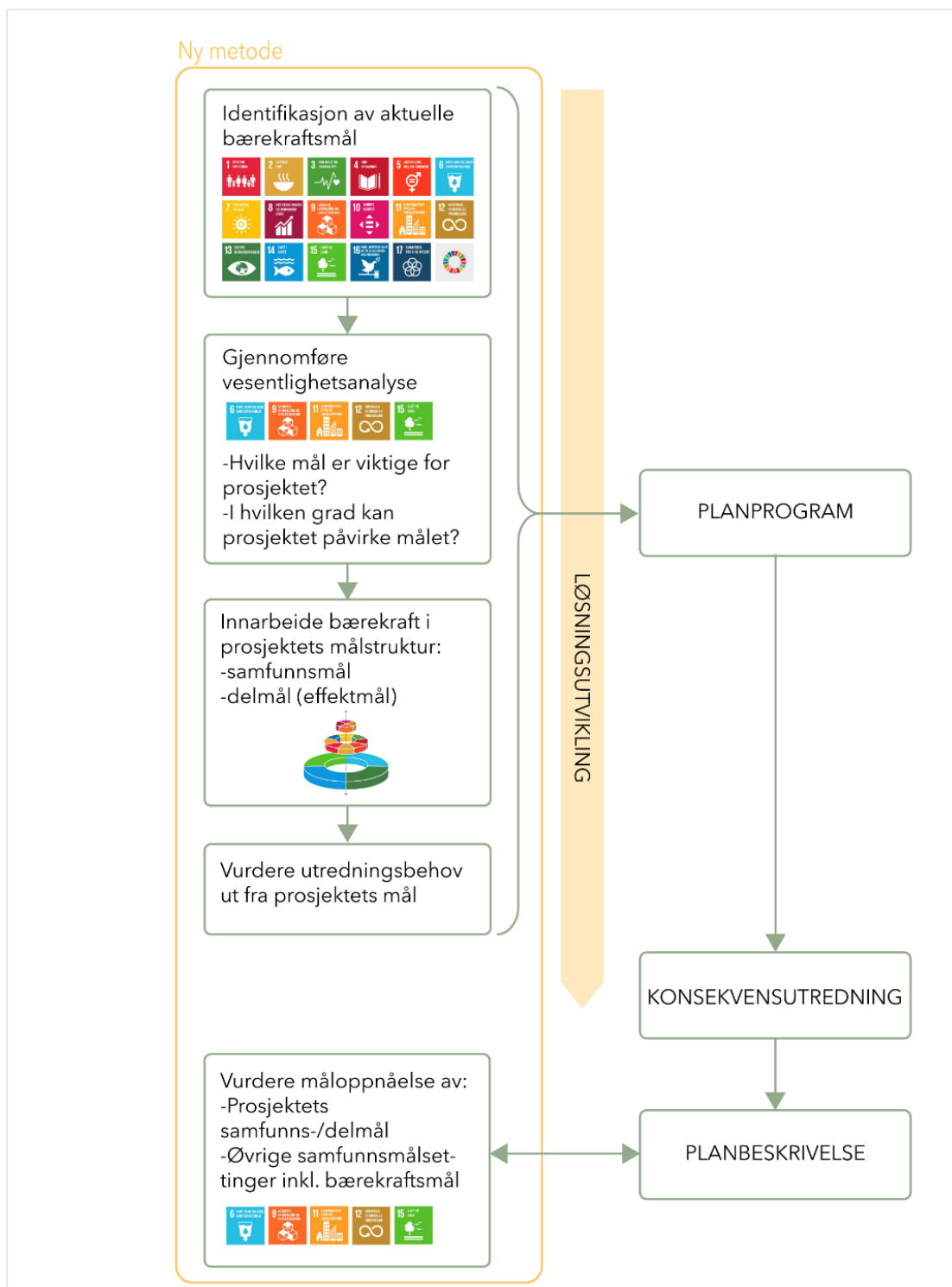
I den tekniske løsningsutviklingen utvikles og evalueres alternativer basert på kriterier som defineres av prosjektet. Dette kan skje forut for eller parallelt med planprosessen. I løsnings-/prosjektutviklingsfasen kommer prosjektet fram til konsept og mulig anbefalt linje, som så kan fastsettes gjennom vedtak av et planprogram. Når dette er på plass, gjennomføres mer detaljert teknisk planlegging for å kunne sette av nødvendig areal til gjennomføring av tiltaket og få et mer nøyaktig grunnlag for kostnadsoverslag.

Kriterier som brukes til evaluering og valg både i løsnings-/prosjektutviklingsfasen og i den detaljerte tekniske planleggingen som er grunnlaget for reguleringsplanen, bør så langt som mulig bygge på og samsvare med prosjektets delmål (effekt mål).



Figur 11 Illustrasjon av sammenhengen mellom bærekraftsmål, prosjektets mål, løsningsutviklingen og den offentlige planprosessen. Figuren er utarbeidet som et arbeidsdokument i forbindelse med planprosjektet E39Eigersund-Bue.

3.7 Oppsummering av foreslått metode



Figur 12 Illustrasjon av hvordan identifikasjon av bærekraftsmål kan inkluderes i prosjektets planleggingsprosess.

4 Problemstillinger og videre arbeid

Bestillingen som er utgangspunktet for rapporten omfatter utvikling av en metode for å ivareta bærekraft i et planarbeid, hvordan ivaretagelse av bærekraft kan prege et slikt planarbeid og hvordan samferdselsbyggere kan ta eierskap til bærekraftsarbeidet. I dette kapitlet løftes det fram noen problemstillinger som har vært diskutert underveis i arbeidet med metoden.

Den skisserte metoden kan også være egnet for å jobbe med bærekraft i andre faser en planfasen av et veiprojekt, både i forutgående og etterfølgende prosesser.

I den foreslåtte metodikken er byggherrens motivasjon for og deltagelse i identifikasjon av vesentlige bærekraftsmål et viktig element. Samtidig forutsetter metodikken en vilje til å vurdere bærekraftsmål som en systematisk øvelse i prosjektets målarbeid, og å aktivt delta og se nytten av at dette gjøres. De største samferdselsbyggere har allerede prosesser for å etablere og evaluere sentrale mål i sine prosjekter. Den foreslåtte metoden innebærer enkelte endringer i disse etablerte prosessene. Hensikten med endringene er både å knytte målarbeidet for et samferdselsprosjekt tettere opp mot bærekraftsmål og samtidig tettere mot relevante overordnede målsettinger for planlegging og samfunnsutvikling.

Samfunnsøkonomisk analyse er en måte å vurdere konsekvenser av et prosjekt, mens prosjektets arbeid med mål og vurdering av måloppnåelse er en annen måte å vurdere konsekvensene på, se nærmere omtale av dette i kapittel 4.1.

I den nasjonale handlingsplanen for å nå bærekraftsmålene «Mål med mening» pekes det på et behov for styrke og systematisere arbeid med sosial bærekraft (samfunnsdimensjonene i bærekraftbegrepet). Gjennom arbeidet med utvikling av metoden har flere pekt på det samme, og sosial bærekraft omtales nærmere i kapittel 4.2.

Veiprojekter er ofte preget av målkonflikter og målprioriteringer, og målkonflikter ligger også innebygget i bærekraftsmålene. Dette omtales nærmere i kapittel 4.3.

I arbeidet har det oppstått diskusjoner rundt enkelte tema som ligger på siden av bestillingen knyttet til bærekraft og planprosesser, og som omtales i kapittel 4.4 i denne rapporten.

4.1 Vurdering av bærekraftsmål er viktig supplement til samfunnsøkonomisk analyse

Plan- og bygningsloven § 1 har bestemmelser om at loven skal fremme bærekraftig utvikling. Dette skal ivaretas blant annet gjennom bestemmelser om utredning hvor virkninger av arealplaner skal beskrives gjennom planbeskrivelse eller konsekvensutredning. Loven og tilhørende forskrifter er lite tydelige på hvordan bærekraft som begrep skal belyses og vurderes i planarbeidet, men KU-forskriften § 21 lister opp aktuelle tema som i stor grad vil kunne være et dokumentasjonsgrunnlag opp mot bærekraft. I regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging er bærekraftbegrepet tungt vektlagt, og i reguleringsplanprosesser er det forventninger fra blant annet regionale og statlige myndigheter om at bærekraft skal inngå som et tema i planarbeidet.

Gjennomføring av konsekvensutredninger skal dokumentere vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen er ikke gjenstand for et eget vedtak, men skal veilede inn mot beslutningsprosesser. Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser, beskriver en metode for å gjennomføre konsekvensutredninger. Den samfunnsøkonomiske analysen omfatter beregninger av nytte og kostnader som kan prissettes, og nytte og kostnader som ikke kan prissettes. I henhold til metodikken knyttes ikke resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen mot vurdering av måloppnåelse. Vurdering av måloppnåelse gjøres som en tilleggsvurdering.

Det kan være vanskelig å bedømme resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen i et bærekraftperspektiv. Erfaringer tyder på at kunnskapen som kommer ut av den samfunnsøkonomiske analysen framstår som lite tilgjengelig og ikke nødvendigvis relevant for en del beslutningstakere og interessenter. I mange planprosesser er det omfattende drøftinger om virkninger av planen som ikke nødvendigvis er hovedproblemstillinger i den samfunnsøkonomiske analysen. Disse to til sammen (lite tilgjengelige utredninger og sidediskusjoner om «andre» virkninger av planen) kan medvirke til tunge og uforutsigbare beslutningsprosesser.

Et veiprojekt utløses av et definert behov som etter hvert utvikler seg til et samfunns mål for et prosjekt. Dette samfunns målet er i regelen ikke forankret i et helhetlig bærekraftperspektiv. I tillegg varierer det fra prosjekt til prosjekt om det er lokale, regionale eller nasjonale interesser som er premissgivende for utviklingen av prosjektet.

Vurdering av måloppnåelse er en annen måte å vurdere konsekvenser av tiltaket på enn den samfunnsøkonomiske analysen. En måte å løse dette på er at bærekraft legges som

en ramme for målarbeidet, og at målstrukturen for prosjektet bygges opp ut fra bærekraftsmål som identifiseres som vesentlige.

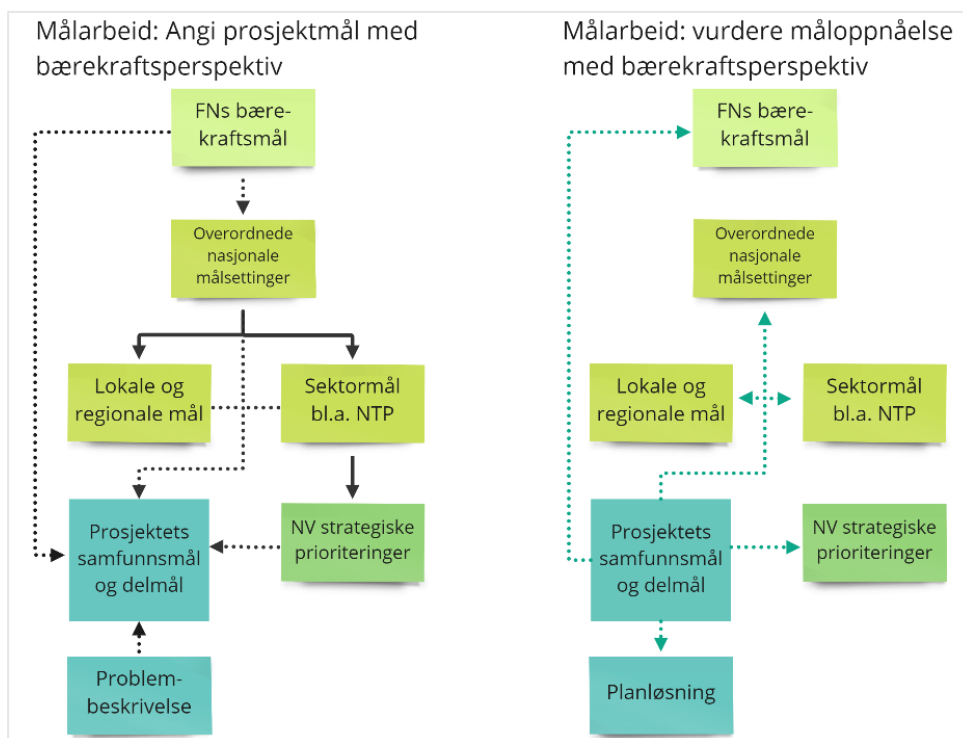
Vurdering av måloppnåelse gjøres ut fra prosjektets definerte mål. I V712 beskrives samfunns mål, effektmål (delmål) og resultatmål, og i tillegg tiltaksspesifikke mål, lokale mål og viktige samfunns mål (som har betydning for planarbeidet). Erfaringen fra en del planarbeider tyder på at tiltaksspesifikke mål vektlegges i større grad enn lokale mål (for samfunnsutviklingen) og øvrige overordnede samfunns mål.

I metoden som beskrives i kapittel 3 legges det til grunn at gjennom en systematisk tilnærming til bærekraftsmålene gjøres en identifikasjon av viktige mål i samfunnet. Disse vurderes sammen med tiltaksspesifikke mål slik at vurdering av tiltakets måloppnåelse er systematisk langs to linjer:

- Målene med gjennomføring av tiltaket
- Hvordan tiltaket bygger opp under øvrige samfunns mål.

Øvrige samfunns mål kan være mål og utviklingsretninger som er gitt i kommunale og regionale planer, nasjonale sektormål og nasjonale føringer for arealplanleggingen.

En slik systematisk gjennomgang både av mål for tiltaket og øvrige samfunns mål vil i mange plansaker saker være et viktig beslutningsgrunnlag.



Figur 13 Illustrasjon av arbeidet med å sette mål (venstre del av figuren), og arbeidet med å måle måloppnåelse (høyre del av figuren).

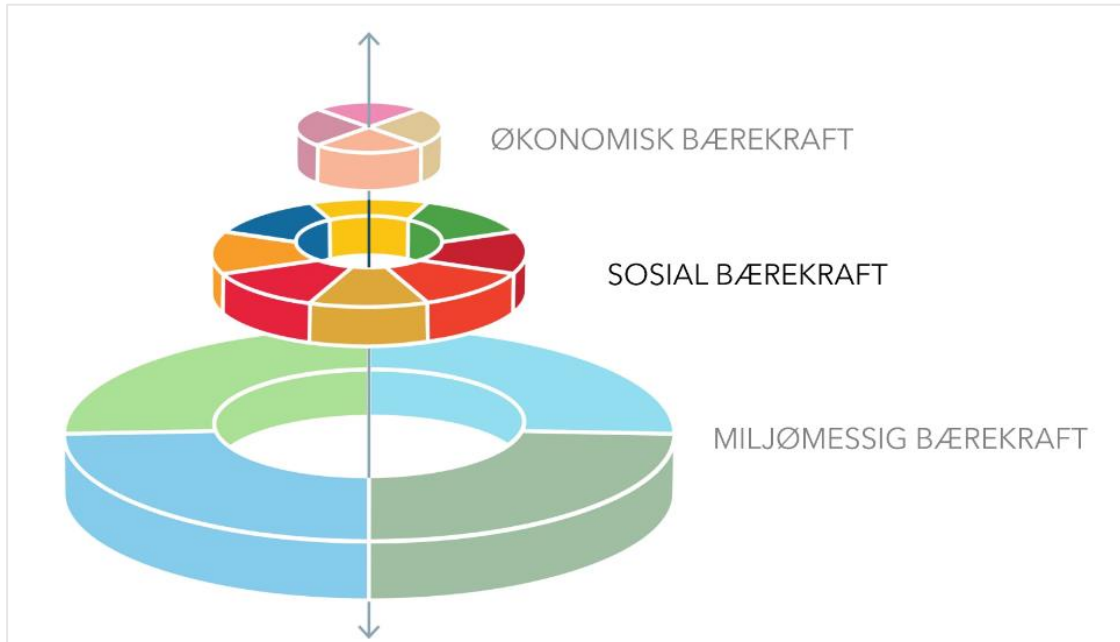
Å måle bærekraft i ett enkeltprosjekt kan være vanskelig, og vil til en viss grad være gjenstand for politiske vurderinger. Et samfunns evne til å ha en bærekraftig utvikling avhenger av summen av de valgene som samfunnet gjør. Identifikasjon av problemstillinger tilknyttet bærekraft som prosjektet berører, og dokumentasjon av hvordan prosjektet håndterer problemstillingene, gir viktig og beslutningsrelevant informasjon.

BREEAM Infrastructure er et rammeverk og verktøy for å vurdere hvordan man har jobbet med bærekraft i et prosjekt gjennom fastsatte kriterier. BREEAM Infrastructure muliggjør også sammenligning av arbeidet med bærekraftsspørsmål mellom prosjekt. Samtidig er det først og fremst en sertifiseringsordning. BREEAM som metode er ikke forankret i norsk lovverk eller forvaltning, men kan være et supplement til øvrig dokumentasjon.

4.2 Styrking av sosial bærekraft

I den nasjonale handlingsplanen for å nå bærekraftsmålene er det trukket fram at det er behov for å «styrke hensynet til sosial bærekraft og fysisk aktivitet i samfunns- og arealplanleggingen gjennom utvikling av kunnskap og verktøy, tydeligere statlige føringer og med veiledning». Sosial bærekraft (samfunnsvirkninger) handler om både fysiske og ikke-fysiske parametere. Handlingsplanen peker altså på at sosial bærekraft

må styrkes, noe som indikerer at sosiale forhold fram til i dag har hatt mindre oppmerksomhet i planleggingen enn de to andre dimensjonene i FNs bærekraftsmål (økonomi, miljø).



Figur 14 Styrking av sosial bærekraft. Basert på modell utviklet av Stockholm Resilience Center.

Veiprosjekter kan ha stor betydning for et steds sosiale bærekraft ved for eksempel påvirkning av bomiljøer og muligheter for videreutvikling av tettsteder. Tilrettelegging for økt mobilitet på vei kan bety at tid til enkeltreiser reduseres, men at den totale tiden som brukes på biltransport øker på grunn av økning i antall reiser. Etter V712-metodikken inngår slike vurderinger blant annet i utredning av lokale og regionale virkninger og by- og bygdeliv.

For et lokalsamfunn kan det være viktig å få en bedre vei for å tiltrekke seg økonomisk vekst, og dette kan lokalt vektlegges som et viktig bærekraftsmål. I et større perspektiv kan dette bety at vekst flyttes fra ett sted til et annet, det vil si at potensial for økonomisk vekst omfordeles. Dette er et eksempel på en fordelingsvirkning. Andre typer fordelingsvirkninger er blant annet virkninger for ulike trafikantgrupper, ulike aldersgrupper, ulike nabolag og ulike generasjoner. Slike fordelingsvirkninger kan være svært relevant beslutningsgrunnlag for å styrke vurderingene av sosial bærekraft i veiprosjekter.

Sosial bærekraft handler blant annet om demokratisk deltakelse og rettferdig tilgang til goder, og medvirkning i planprosesser er derfor et viktig bidrag for å ivareta sosial bærekraft i plan.

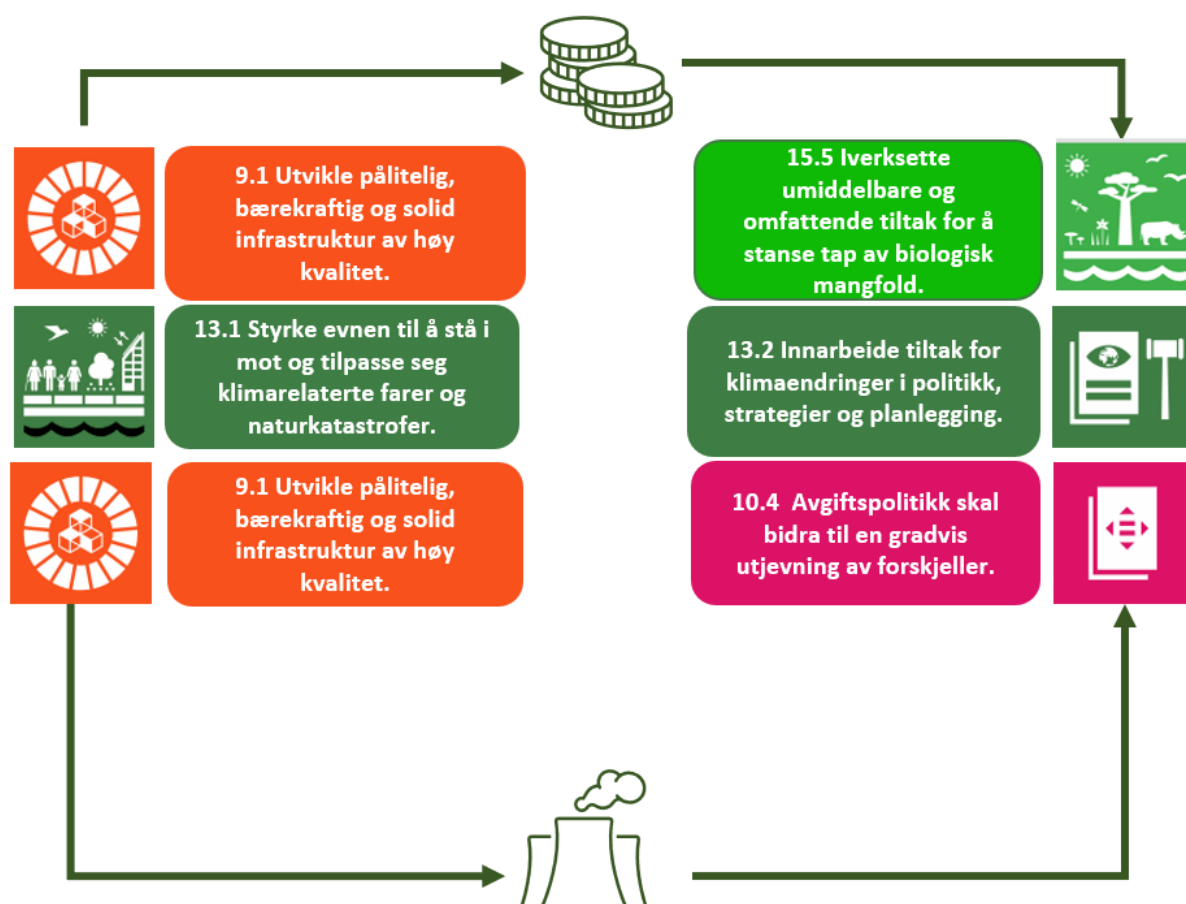
I en bærekraftkontekst bør det vurderes om utredningene av sosial bærekraft er tilstrekkelige, eller om det er behov for å styrke utredningene av dette temaet inn mot vesentlige bærekraftsmål. Innspill i forbindelse med medvirkning/høring som berører sosial bærekraft kan være på siden av definerte utredningstema i planarbeidet, eller framheve enkelte aspekter ved planen som oppfattes negative. Å utrede fordelingsvirkninger som en del av konsekvensutredningene vil kunne styrke utredningene opp mot sosial bærekraft.

4.3 Målkonflikter og prosjektets bærekraft

I planarbeider opplever en ofte målkonflikter, for eksempel mellom ønske om lavest mulig kostnad, høyest mulig nytte og ønske om minst mulig miljøkonsekvenser. I et bærekraftig prosjekt vil de fleste målkonfliktene være håndtert fordi prosjektet ansees som gjennomførbart for miljø og økonomi, akseptabelt for miljø og samfunn, og rettferdig for samfunn og økonomi, sett opp mot samfunnets målsettinger.

Samtidig er det også iboende konflikter i bærekraftsmålene. Dette er ofte knyttet til de forskjellige dimensjonene av bærekraft. I det etterfølgende har vi sett på noen forenklede eksempler.

Delmål 9.1 angir at en skal utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Bygging av en ny motorvei vil ofte innebære at man berører viktige natur- eller kulturområder, og dermed står dette i motsetning til mål knyttet til å ta vare på slike verdier, eksemplifisert med delmål 15.5 i figuren under. Et annet eksempel finner vi i delmålet om å styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer (delmål 13.1). For et samferdselsprosjekt løses dette ofte ved å bygge mer robust, for eksempel med en større buffer enn det som er lovkrav. Slike løsninger kan gi økte utslipp som følge av økt omfang, og/eller økte utslipp fra arealendringer da løsningene krever mer plass. Dette vil være negativt opp mot delmål 13.2, hvor utslippsreduksjon er vesentlig for måloppnåelsen. Et tredje eksempel er nok en gang knyttet til delmål 9.1 med utvikling av pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Høye krav til løsninger vil være kostnadsdrivende, og om prosjektet skal finansieres med bompenger kan dette stå i motsetning mot delmål 10.4 som angir at avgiftspolitikken skal anvendes for å gradvis utjevne økonomiske forskjeller.



Figur 15 Eksempler på potensielle interne konflikter i bærekraftsmålene.

I flere av delmålene er det angitt at løsningene skal være bærekraftige, og i noen tilfeller også til en «overkommelig pris». Det er altså implisitt at vurderingen skal være helhetlig. Ser vi på motorveiprosjekter kan løsningene ligge utenfor selve prosjektet. Dersom bompenger kan bidra til økt ulikhet og/eller gjøre veien utilgjengelig for enkelte brukere eller at brukere velger andre alternativer, kan dette eksempelvis løses gjennom rabatter, tilskuddsordninger eller et effektivt og rimelig kollektivtilbud. I andre tilfeller kan prosjektet selv nå målet. Klimatilpasning av en motorvei kan oppnås uten å «bygge seg ut av det». Økt bruk av naturbaserte løsninger, linjevalg som gir mindre sårbarhet for klimarisiko og avvik fra standardkrav når kravene er høyere enn det risikoaksepten til samfunnet er, er mulige grep; de er dog ikke uten påvirkning for andre konsekvenser som eksempelvis kostnad og reisetid.

I praksis vil en nesten aldri kunne unngå målkonflikter i planer for et motorveiprojekt. Identifikasjon av vesentlige bærekraftsmål og tilhørende vurdering av måloppnåelse vil imidlertid kunne balansere hvilke typer mål som vektlegges i planarbeidet, og dermed bidra til å redusere betydningen av målkonflikter.

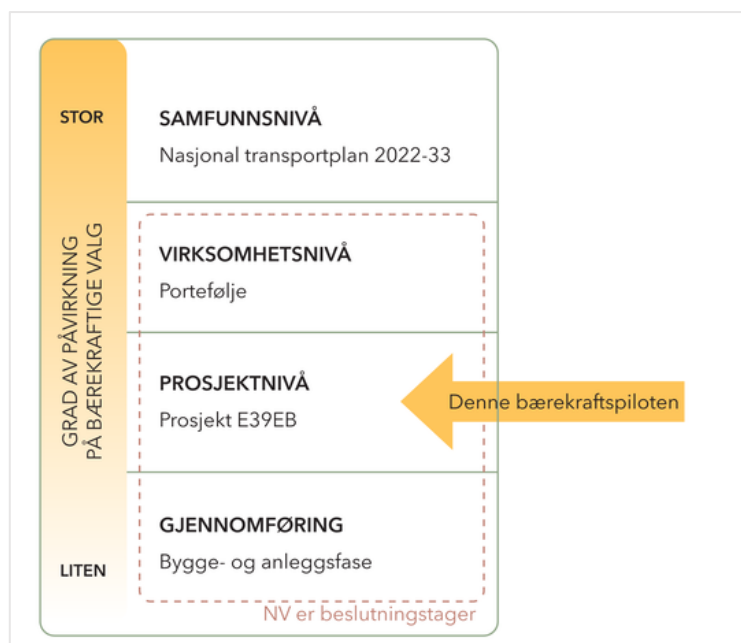
Måloppnåelse i seg selv sier ikke nødvendigvis noe om prosjektet bidrar til samfunnets totale bærekraft, men måloppnåelse gir en indikasjon på hvordan prosjektet er i en bærekraftkontekst. Måloppnåelse bør vurderes også for referansealternativet for å gi et sammenligningsgrunnlag.

I metoden er det foreslått å vurdere måloppnåelse opp mot blant annet relevante mål for samfunnsutviklingen. Ikke alle samfunns mål er satt for å oppnå bærekraftig utvikling. Framover bør en imidlertid kunne anta at flere og flere samfunns mål som settes er avledet fra et mål om bærekraft. Dermed vil vurdering etter denne type mål kunne gi verdifull informasjon om i hvilken grad et prosjekt bygger opp under en bærekraftig samfunnsutvikling.

4.4 Bærekraftig samfunnsutvikling som grunnlag for porteføljestyringen innen samferdsel

Porteføljestyring handler om å planlegge og gjennomføre utbygging slik at tilgjengelige midler utnyttes best mulig for samfunnet.

Transportvirksomheter kan gjennom sin porteføljestyring på virksomhetsnivå synliggjøre prioritering av utbyggingsprosjekter som har betydning for samfunnets bærekraft. Prioriteringen av prosjekter inn i porteføljen og innenfor porteføljen har sannsynligvis større betydning for samfunnets evne til å utvikle seg i en bærekraftig retning enn prioriteringer innenfor et enkelt prosjekt.



Figur 16 Grad av påvirkning på bærekraftige valg.

Et av de fem likestilte målene for utviklingen av transportsektoren er «bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljøforpliktelser». I de store samferdselsbygggerne sine strategier, er styrking av arbeidet med bærekraft blant de sentrale temaene⁵. Riksrevisjonen har i sin forvaltningsrevisjon av arbeidet med NTP⁶ påpekt at det er uklart hvordan transportvirksomhetene dokumenterer sine valg og prioriteringer, og at dette kan føre til prioritering av feil prosjekter. Manglende sporbarhet i hvilke prosjekter som prioriteres av samferdselsbygggerne kan føre til at en i et bredt samfunnsøkonomisk perspektiv, eller et bærekraftperspektiv, risikerer å prioritere feil prosjekter for utbygging og at planleggingsprosessene får større grad av uforutsigbarhet.

Samferdselsbygggerne bør vurdere hvordan de prosjektene som på best mulig måte ivaretar bærekraft kan skapes, og prosjektene som har størst potensial for bærekraft kan prioriteres. En bærekrafttankegang som er gjennomgående, entydig og sporbar fra strategiske prioriteringer, gjennom porteføljestyringen, og ned i det enkelte prosjekt, er trolig viktig for at bærekraft skal ha betydelig innvirkning på prioriteringer innen samferdselssektoren.

4.5 Videre arbeid med metoden

Utvikling av metoden var opprinnelig et pilotarbeid i forbindelse med planprosjektet E39 Eigersund – Bue. Planen var å lage en metode som skulle testes ut som del av dette planarbeidet, og at metoden skulle justeres basert på de faktiske erfaringene fra gjennomføringen av planprosjektet. Siden planarbeidet ble stanset ved årsskiftet 2022 / 2023 ble ikke denne uttestingen og justeringen noe av.

For videre utvikling av metoden, anbefales at den testes ut på ett eller flere planprosjekter for å få et grunnlag for å vurdere egnethet og om metoden bør justeres og suppleres.

⁵ Kilde: Bane NOR sin [strategi mot 2025](#), Statens vegvesens [virksomhetsstrategi](#) og Nye Veiers [strategiske prioriteringer](#).

⁶ Riksrevisjonen, rapport om sporbarhet i prioritering av prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP), rapport 1 2022-2023

Vedlegg

Vedlegg 1

Eksempel på disposisjon for planprogram

Vedlegg 2

Eksempel til kapittel om oppfølging av FNs bærekraftsmål i et planprogram

Vedlegg 3

Sammenhengen mellom bærekraft i planprosjekter og stortingsmeldingen «Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030»

Vedlegg 1: Eksempel på disposisjon for planprogram

Det er benyttet en typisk disposisjon for planprogram, og det som omhandler bærekraft er vist i **gult (beskrivelse av mulig innhold)**.

Forord

1. Innledning

- 1.1 Bakgrunn for planarbeidet
- 1.2 Om prosjektet/utfordringer som skal løses
- 1.3 Mål for prosjektet og plan

2. Medvirkning og planprosess

- 2.1 Planprosess og fremdrift
- 2.2 Medvirkning

3. Overordnede føringer

Fokus på forhold som ikke allerede er ivaretatt gjennom lover, men heller vektlegge retningslinjer, forventninger, mål, ambisjoner og satsninger innenfor transportsektoren og ellers, på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Opplistingen bør være konkret på hva som er relevant for planarbeidet, og sette dette i sammenheng med de bærekraftsmålene som prosjektet har identifisert som vesentlige og de målsettinger som prosjektet har. En mulig oppbygging av kapittelet er vist under, kapittelets innhold kan også sorteres temavis, se eksempel i rapportens kapittel 3.3.

- 3.1 Arealplaner
- 3.2 Statlige og nasjonale føringer
- 3.3 Regionale planer

4. Oppfølging av FNs bærekraftsmål

- 4.1 FNs bærekraftsmål i sammenheng med viktige problemstillinger i arbeid

Beskrivelse av gjennomført vesentlighetsanalyse. Se eksempel i vedlegg 2.

- 4.2 Oppfølging av FNs bærekraftsmål i prosjektet

Se eksempel på tabell som kobler sammen bærekraftsmål, målbilde i prosjektet og hvordan de foreslåtte utredningene skal bidra til dokumentasjon opp mot bærekraft. Se eksempel i vedlegg 2.

5. Dagens situasjon

Relevante tema beskrives.

6. Anbefaling av gjennomgående linje

Alternativt (overordnet) beskrivelse av tiltaket som skal utredes.

7. Utredningsprogram

Beskrivelse av virkninger og konsekvenser av planforslaget. Relevante utredninger beskrives, og for det enkelte tema beskrives koblingen til FNs bærekraftsmål. Kapittelinnholdet nedenfor angir en mulig «sortering» av utredningene.

7.1 Metodebeskrivelse

Beskrivelse av metode for sammenstilling, vurdering av måloppnåelse og anbefaling. Dette må inkludere synliggjøring av konsekvenser opp mot relevante bærekraftsmål og hvordan prosjektet påvirker samfunnets evne til å nå en ambisjon om bærekraftig utvikling.

7.2 Prissatte konsekvenser

7.3 Ikke-prissatte konsekvenser

7.4 Andre tema

Aktuelle tema kan være: Barn og unge, lokal og regional utvikling, massehåndtering, utredning av sosial bærekraft, påvirkning av økosystemtjenester med videre.

Vedlegg 2: Eksempel på kapittel om oppfølging av FNs bærekraftsmål i et planprogram.

Teksten er basert på prosjektet E39 Eigersund – Bue og tilsvarer kapittel 4 i forslag til disposisjon til planprogram som er vist i vedlegg 1.

4. OPPFØLGING AV FNs BÆREKRAFTSMÅL

4.1 FNs bærekraftsmål i sammenheng med viktige problemstillinger i arbeidet

Prosjektet har gjennomført en vesentlighetsanalyse av FNs bærekraftsmål. Hensikten med vesentlighetsanalysen er å:

- forankre bærekraftarbeidet i prosjektorganisasjonen,
- identifisere hvilke bærekraftsmål som påvirkes av prosjektet
- peke ut hvilke mål prosjektet vil prioritere.

For E39 Eigersund – Bue ble det gjennomført to workshop og MIRO ble benyttet som arbeidsverktøy. Resultatene fra vesentlighetsanalysen er oppsummert i figur V2-1, og gjengitt i etterfølgende kapitler.



Figur V2-1 Eksempel på oppsummering vesentlighetsanalyse, fra prosjektarbeid for E39 Eigersund – Bue. Horisontal akse: bærekraftsmålet sin viktighet for prosjektet i dette området. Vertikal akse: i hvilken grad prosjektet påvirker bærekraftsmålet.

4.1.1 De fem viktigste bærekraftsmålene for planleggingen av E39 Eigersund-Bue

Målene inngår i samfunns mål og effektmål for prosjektet og er tema i evalueringen som gjøres i løsningsutviklingsfasen. To mål er plassert aller øverst fordi de anses å være svært viktig for Nye Veier; som begrunnelse for at ny E39 skal bygges, og i tillegg med søkelys på kostnader, nytte, massehåndtering og påvirkning av landbruk, som alle er viktige faktorer i dette planarbeidet. Disse to målene er beskrevet i det etterfølgende:

Mål 9: *Innovasjon og infrastruktur* handler om å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Målet samsvarer med samfunns målet ("Ny E39 er en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen for trafikanter og fremmer lokal og regional utvikling") og er dermed begrunnelsen for at man skal bygge E39. I tillegg inneholder målet et punkt om innovasjon. Delmålet relaterer seg hovedsakelig til bærekraftsdimensjonene økonomi og sosial (samfunn).

Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon omhandler viktige tema som samfunnsøkonomisk nytte, kostnader, massehåndtering, påvirkning av naturressurser (herunder landbruk) materialvalg og gjenbruk. Disse temaene er viktige i planfasen både i tidlig løsningsutvikling for linje- og standardvalg, men også i detaljplanfasen med valg av konkrete løsninger for ny E39. Delmålet relaterer seg til dimensjonen *økonomisk* bærekraft.

Under disse to målene har vi plassert tre mål som omhandler hensynet til de viktigste miljøverdiene i planområdet. Dette er mål som myndigheter og omgivelser vil være opptatt av, men som også er viktig for Nye Veier sett opp mot effektmålet, som omhandler å begrense påvirkning på miljø og klima.

Mål 15: Liv på land handler om naturmangfold både på land og i ferskvann, herunder sikre bevaring og bærekraftig bruk av land- og ferskvannsbaserte økosystemer. Videre omfatter målet bevaring av truet natur og hindring av spredning av fremmede arter. Til sist handler målet om å innlemme verdien av økosystemer og biologisk mangfold i planprosesser. Mål 15 er utvilsomt et viktig bærekraftsmål for prosjektet og relaterer seg til dimensjonen *miljømessig* bærekraft.

Mål 6: Rent vann og gode sanitærforhold handler om å bedre vannkvaliteten ved å redusere forurensning og verne og gjenopprette vannrelaterte økosystemer. Med hjemmel i Vannforskriften §12 stilles det krav til tiltak og dokumentasjon der hvor nye E39 berører vannforekomster. Mål 6 relaterer seg til dimensjonen *miljømessig* bærekraft, og er viktig for prosjektet.

Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn handler om tilgang til transportsystemer og bedre sikkerhet på veiene, men også vern om verdens kultur og naturverdier. I tillegg omhandler ett av delmålene påvirkning av luftkvalitet. Vi anser at målet dekker flere av de ikke-prissatte KU-temaene (naturmangfold, kulturminner, landskapsbilde og friluftsliv, by- og bygdeliv), men det har også elementer av begrunnelse for prosjektet. Mål 11 er relatert til dimensjonene *miljø* og *sosial* bærekraft, og er viktig for prosjektet.

4.1.2 Påvirkning av overordnede mål

Litt lenger ned i høyre kolonne i figur V 2-1 har vi plassert tre mål. Begrunnelsen for dette er at vi vurderer målene som viktige for prosjektet i dette området, men at prosjektet i noe mindre grad påvirker disse bærekraftsmålene i den store sammenhengen.

Mål 13: Stoppe klimaendringene handler om å redusere klimagassutslipp og å tilpasse samfunnet til klimaendringene. Prosjektet har stort fokus på å redusere klimagassutslipp som følge av utbygging av ny E39 gjennom løsnings- og materialvalg, men i den store klimasammenhengen er prosjektets bidrag til å stoppe klimaendringene begrenset. I detaljplanfasen blir målet viktig i forhold til at konkrete løsninger for ny E39 må tilpasses klimaendringer. Målet er hovedsakelig relatert til bærekraftdimensjonen *miljø*.

Mål 16 Fred og rettferdighet handler i denne sammenhengen om åpne, effektive og demokratiske planprosesser. Nye Veier er opptatt av god informasjon og dialog med berørte kommuner og myndigheter, samt befolkningen generelt. Vi har drøftet om dette kunne vært dekket av mål 17 (Samarbeid for å nå målene), men oppfatter at mål 17 i stor grad omhandler internasjonalt samarbeid og har valgt å knytte temaet medvirkning og informasjon til bærekraftsmål 16. Målet har stor betydning for prosjektet, men i den store sammenhengen er E39-prosjektets bidrag til fred og rettferdighet begrenset. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial*/bærekraft.

Mål 3: God helse. Ett av delmålene handler om trafiksikkerhet, som er en viktig begrunnelse for at ny E39 skal bygges. En ny vei med midtdeler vil forbedre trafiksikkerheten på strekningen. Ny E39 bygges i henhold til veinormaler, og eventuelle fravik fra disse må godkjennes. Trafiksikkerhet har stor betydning for prosjektet, men i den store sammenhengen er E39-prosjektets bidrag til god helse begrenset. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial*/bærekraft.

4.1.3 Mål som har noe relevans for planprosjektet

Mål 14: Liv under vann. Målet handler om liv i havet, men er relevant med tanke på mikroplast og er viktig fordi prosjektet må sørge for rensing av vann både i anleggs- og driftsfasen slik at mikroplast ikke kommer ut i vassdragene og dermed renner ut til havet. Siden planområdet ligger i innlandet er målet plassert litt lavere på viktighet for prosjektet, men høyt for påvirkning av målet, på samme måte som andre viktige miljøtema innenfor planområdet. Målet er hovedsakelig relatert til dimensjonen *miljømessig* bærekraft.

Delmål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst. Målet handler om anstendige arbeidsplasser, å fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere og å

fremme kreativitet og innovasjon. Det er også et delmål som omhandler å redusere antall unge som verken er i arbeid eller under utdanning/opplæring. Dette er et mål som Nye Veier har stor innvirkning på i utbyggingsfasen blant annet gjennom å stille krav til kontrakter med utførende entreprenører, slik at eksempelvis lærlingeordning også kan omfattes av dette målet. Siden man her fokuserer på planfasen, er målet plassert i midten av figuren. Temaet innovasjon anses dekket av mål 9 infrastruktur og innovasjon som er blant de to viktigste bærekraftsmålene for prosjektet. Målet er hovedsakelig relatert til dimensjonen *økonomisk* bærekraft.

Mål 4: God utdanning. Dette målet er ikke direkte relevant, men er tatt med fordi Nye Veier har et undervisningsopplegg for ungdomsskolen som kan tas i bruk i den offentlige planprosessen. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial* bærekraft.

Mål 10: Mindre ulikhet. Dette målet er ikke direkte relevant for prosjektet, men er tatt med på grunn av sammenhengen mellom kostnader og bompenger. Prosjektet må fokusere på å holde utbyggingskostnadene nede for å få lavest mulig bompengesatser og gjennom dette ikke bidra til å øke ulikhetene mellom de med mye og mindre penger i samfunnet. Målet er hovedsakelig relatert til *økonomisk* bærekraft.

4.1.4 Bærekraftsmål som ikke er relevante for prosjektet

Delmål 1: Utrydde fattigdom anses ikke som direkte relevant for prosjektet, men geotekniske undersøkelser, kartlegging av naturmangfold og ROS-analyse skal gjennomføres. Dermed gjør prosjektet vurderinger og identifiserer tiltak for å minimere risikoen for at prosjektet skal føre til eller få store konsekvenser av naturkatastrofer. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial* bærekraft.

Delmål 2: Utrydde sult anses ikke som direkte relevant for prosjektet. Ny vei vil beslaglegge arealer, deriblant landbruksjord (fulldyrket og beitemark). Prosjektet har søkelys på å minimere beslag av landbruksmark, og dette arbeidet relaterer vi til mål 12 (ansvarlig forbruk og produksjon). Målet er hovedsakelig relatert til *sosial* bærekraft.

Delmål 5: Likestilling mellom kjønnene anses ikke som direkte relevant for prosjektet. Det nærmeste er kjønnsfordeling blant ansatte hos Nye Veier og eventuelt rådgivere og entreprenører. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial* bærekraft.

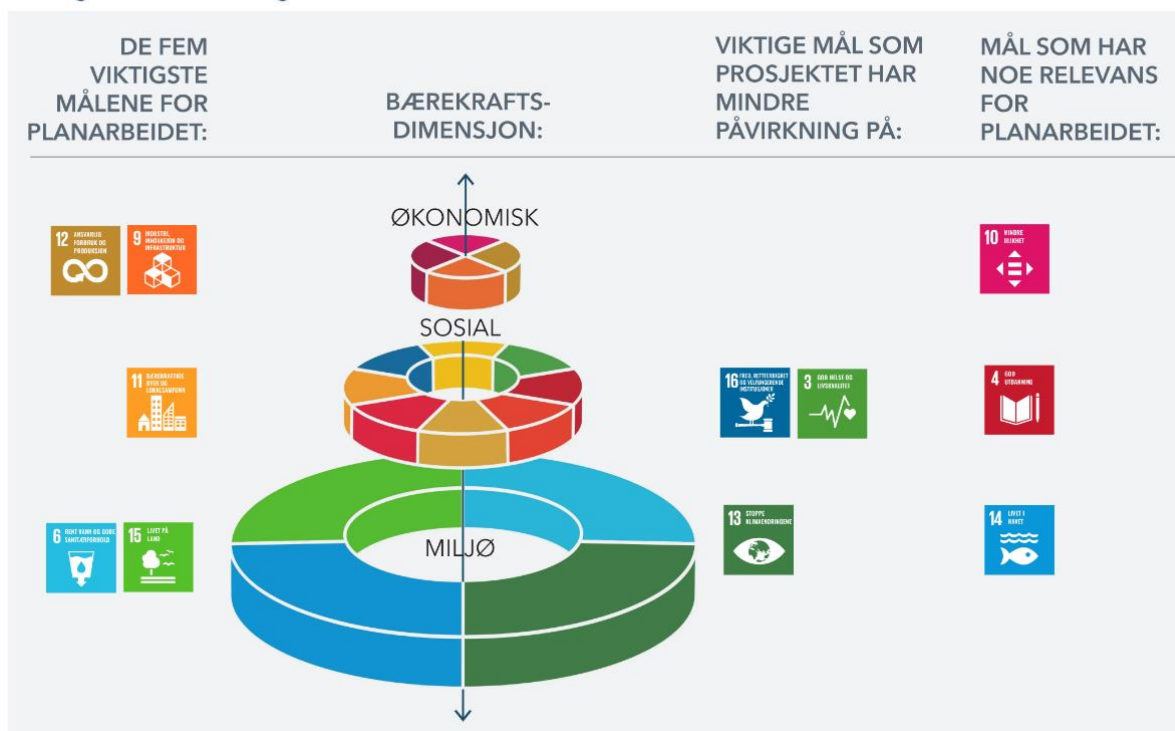
Delmål 7: Ren energi for alle anses ikke som direkte relevant for prosjektet i planfasen. Målet er hovedsakelig relatert til *sosial* bærekraft.

Delmål 17: Samarbeid for å nå målene handler om å styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, primært knyttet til nye og sterke partnerskap mellom myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet. Målet retter seg primært mot internasjonalt samarbeid og bistand til utviklingsland, og anses ikke som direkte

relevant for prosjektet. Vi har definert at tema som omhandler prosessrisiko, eksternt samarbeid og medvirkning i planarbeidet dekkes av mål 16 (fred og rettferdighet).

Den etterfølgende figuren viser en oppsummering av vesentlighetsanalysen, og hvordan de viktigste bærekraftsmålene for prosjektet fordeler seg på økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft.




Viktighet For E39 Eigersund - Bue










Figur V2-2 Illustrasjon av hvordan relevante bærekraftsmål for Eigersund – Bue fordeler seg på de tre bærekraftsdimensjonene økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft.

4.2 Oppfølging av FNs bærekraftsmål i prosjektet

Tabellen viser hvordan de viktigste bærekraftsmålene for prosjektet Eigersund – Bue er planlagt fulgt opp i den videre planleggingen.

Bærekraftsmål	Oppfølging i prosjektet
 <p>12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON</p>	<p>ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u></p> <p>Dette målet peker mot to effektmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektiv • Begrense påvirkning på miljø og klima <p>I evalueringer har utbyggingskostnader, levetidskostnader og samfunnsøkonomisk nytte (samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser) vært evalueringskriterier.</p> <p><u>Videre arbeid:</u></p> <p>Utarbeide KU for naturressurser (både landbruk og mineralressurser), klimaregnskap, prissatte konsekvenser, og lage en samfunnsøkonomisk analysesammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser).</p>
 <p>9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR</p>	<p>INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u></p> <p>Infrastruktur er begrunnelsen for prosjektet. Bærekraftsmålet peker mot samfunnsmålet som omhandler å skape vekst, øke sikkerheten og ta vare på miljøet.</p> <p><u>Videre arbeid:</u></p> <p>Utarbeide miljøbudsjett i forbindelse med løsningsutvikling og ved vurdering av løsninger i teknisk detaljplan.</p>
 <p>11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN</p>	<p>BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN</p> <p><u>Mål og evalueringer</u></p> <p>Dette målet peker mot tre effektmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusert antall ulykker med drepte og hardt skadde • Redusert reisetid • Begrenset påvirkning på miljø og klima <p>I evalueringen i løsningsutviklingsfasen har de ikke-prissatte fagene naturmangfold, kulturarv, friluftsliv, by- og bygdeliv og landskapsbilde vært evalueringskriterier.</p> <p><u>Videre arbeid:</u></p> <p>Målet gir viktige føringer for følgende konsekvensutredninger som skal utarbeides: landskapsbilde, kulturmiljø, naturmangfold, prissatte</p>

	tema (ulykkeskostnader og reisetid) og lokal og regional virkning. Utrede sosial bærekraft som del av planarbeid.
 <p>6 RENT VANN OG GODE SANITÆRFORHOLD</p>	<p>RENT VANN OG GODE SANITÆRFORHOLD</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u> Målet peker mot effektmålet «begrenset påvirkning på miljø og klima». I løsningsutviklingsfasen har det ikke-prissatte faget naturmangfold (som omfatter naturmangfold både i vann og på land) vært evalueringskriterium.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Utarbeide KU for vannmiljø etter V712. Målet er null utslipp med påvirkning. Undersøkelser av akvatisk miljø er allerede gjennomført. Det må søkes konsesjon og tillatelser etter vannforskriften §12.</p>
 <p>15 LIVET PÅ LAND</p>	<p>LIVET PÅ LAND</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u> Bærekraftsmål nr. 15 peker mot effektmålet «Begrense påvirkning på miljø og klima». I evalueringer har naturmangfold inkludert vannmiljø (ferskvann) på land vært et viktig evalueringskriterium.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Utarbeide KU for naturmangfold og KU for vannmiljø. Gjennomføre utredning av påvirkning av økosystemtjenester.</p>
 <p>13 STOPPE KLIMAENDRINGENE</p>	<p>STOPPE KLIMAENDRINGENE</p> <p><u>Mål og evalueringer</u> Målet peker mot to effektmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Økt robusthet og oppetid • Begrense påvirkning på miljø og klima <p>I evalueringer har beregning av klimagassutslipp for de ulike alternativene vært et evalueringskriterium.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Utarbeide fagrapport hydrologi (flomrisikovurderinger), fagrapport geotekniske vurderinger, ROS-analyse, klimabudsjett og -regnskap og KU for naturmangfold.</p>
 <p>16 FRED, RETTFERDIGHET OG VELFUNGERENDE INSTITUSJONER</p>	<p>FRED OG RETTFERDIGHET</p> <p>Målet er definert/tolket til å omhandle inkluderende og deltakerbaserte beslutningsprosesser.</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u> Ingen effektmål er knyttet til dette delmålet, men prosessrisiko i form av planvedtak i kommunene og innsigelse fra sektormyndigheter har vært et evalueringskriterium i løsningsutviklingsfasen. Det har blitt</p>

	<p>jobbet med en interessentanalyse som skal være grunnlag for en medvirkningsplan.</p> <p><u>Videre arbeid</u> Utarbeidelse av medvirkningsplan. Utarbeidelse av planbeskrivelse. Initiativ mot barn og unge – ref. for eksempel skoleopplegg omtalt under mål 4.</p>
 <p>3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET</p>	<p>GOD HELSE OG LIVSKVALITET</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u> Ett av delmålene omhandler trafiksikkerhet, og dette peker direkte mot effektmålet «reduere antall ulykker med drepte og hardt skadde». I løsningsutviklingsfasen har HMS og trafiksikkerhet i anleggsfasen vært evalueringskriterier.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Utarbeide KU for prissatte konsekvenser etter håndbok V712 Konsekvensanalyser. I KU skal både ulykker, støy og luftforurensing kartlegges og vurderes. Veiprosjektets virkning på bomiljø utredes gjennom KU for friluftsliv, by- og bygdeliv, Virkning på folkehelse utredes også som del av planarbeidet.</p>
 <p>10 MINDRE ULIKHET</p>	<p>MINDRE ULIKHET</p> <p>Et av delmålene omhandler utjevningsbidrag fra offentlige tjenester og kan relateres til lavest mulig utbyggingskostnad, dvs. fokus på å holde investeringskostnadene nede for å ikke øke ulikheter og muligheter for å bruke veien.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Gjennomføre bompengeutredninger.</p>
 <p>4 GOD UTDANNING</p>	<p>GOD UTDANNING</p> <p>Det er aktuelt å tilby gjennomføring av et undervisningsopplegg for ungdomsskoler knyttet til temaet demokrati og medborgerskap som tidligere har vært benyttet i arbeidet med kommunedelplan for E16 mellom E6 - Kongsvinger.</p>
 <p>14 LIVET I HAVET</p>	<p>LIVET I HAVET</p> <p><u>Mål og evalueringer:</u> Målet peker på effektmålet som omhandler å begrense påvirkning på miljø og klima. Det er ikke direkte kobling til evalueringer i løsningsutviklingsfasen.</p> <p><u>Videre arbeid:</u> Utarbeide KU for vannmiljø og fagrapport VA (rensesystemer)</p>

Vedlegg 3: Sammenhengen mellom bærekraft i planprosjekter og stortingsmeldingen «Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030»

I arbeidet med bærekraft i planfasen av et prosjekt bør en identifisere relevante områder som handlingsplanen peker på at det er behov for å styrke, og om det er relevante nasjonale målepunkter som kan overføres til planprosessen/målarbeidet.

Både meldingen og behandlingen av meldingen er relativt konkrete på ulike målepunkter og strategier, og det kan være relevant å synliggjøre målepunkter i planleggingen og målstyringen av et veiprojekt. Fra stortingsmeldingen har vi hentet eksempel i bærekraftsmål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn, som omfatter blant annet følgende tiltak/strategier som stortinget anser det er behov for å styrke:

- styrke hensynet til sosial bærekraft og fysisk aktivitet i samfunns- og arealplanleggingen (...)
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- fremskaffe mer informasjon om hvordan den helsemessige betydningen av grøntområder kan verdsettes med sikte på planlegging
- legge til rette for at sirkulærøkonomiske prinsipper i større grad implementeres i bygge- og anleggsbransjen

Tilsvarende er det i stortingsmeldingen angitt en rekke mulige nasjonale målepunkter på delmål, eksempler er:

- pris på kommunale tjenester
- andel av befolkningen som har enkel tilgang på offentlig transport
- antall drepte og hardt skadde i veitrafikken
- antall skredpunkter
- forhold mellom arealforbruk og befolkningsvekst
- gå- og aktivitetsvennlige nærmiljøer
- andel elektriske kjøretøy
- andel materialgjenvunnet avfall fra bygg- og anleggsektoren
- utvikling av årsmiddelkonsentrasjonen for PM2,5/PM10/NO2

Alle punktene på denne lista angir områder/tema der samferdselsprosjekter kan ha en innvirkning på de nasjonale målepunkter.