



Notat

OPPDRAG	Rv. 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst	DOKUMENTKODE	10240128-01- PLAN-NOT-01
EMNE	Vurdering av klimakonsekvenser	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Statens vegvesen	OPPDRAGSLEDER	Ørjan Edvardsen
KONTAKTPERSON	Torstein Ryeng	UTARBEIDET AV	Mona Presthus
CLICK OR TAP HERE TO ENTER TEXT.		ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling midt

1 Vurdering av klimakonsekvenser etter § 15-2 i KPA Trondheim kommune

Dette dokumentet er utarbeidet som dokumentasjon i henhold til kommuneplanens arealdel (KPA) § 15.1 om klimamål og §15.2 om dokumentasjon av klimakonsekvenser i reguleringsplaner, og viser hvordan planforslaget for detaljregulering av Rv. 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst vurderes opp mot «Klimaveileder for plan- og byggesaker i Trondheim kommune».

2 Relevansvurdering av kriteriene i del 2 av klimaveilederen

Klima- og energitiltak er i stor grad relevante for samferdsels- og anleggsprosjekter, ettersom slike tiltak vanligvis medfører terrenginngrep, massehåndtering, utslipp fra anleggsfasen og endringer i transportmønster. Valg av tekniske løsninger, organisering av anleggsdrift og tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk kan derfor ha betydning for prosjektets samlede klimaeffekt.

Samtidig er klimaveilederen for plan- og byggesaker primært utviklet for byggeprosjekter, og mange av kriteriene forutsetter oppvarmet BRA, bygningskropp, innendørs arealer eller materialbruk i bygg. For et rent samferdselsprosjekt, uten etablering av nye bygninger, blir derfor flere av kriteriene lite treffsikre eller ikke relevante. Veilederen er i begrenset grad tilpasset denne typen tiltak. Kriteriene er systematisk vurdert i tabellen nedenfor.

Table 1 Vurdering av kriterienes relevans

Kategori	Kriterie	Relevans	Begrunnelse		
Mobilitet og transport	1.1 Felles mobilitetsløsninger	Ikke relevant	Retter seg mot mobilitetsløsninger for beboere av bygg, ikke samferdsel.		
Mobilitet og transport	1.2 Styrke tilbud til gående og syklende	Relevant	Planen styrker gang- og sykkeltilbudet. Tiltaket forbedrer standard, sammenheng og trafiksikkerhet for myke		
00	18.12.2025	MP	ØE		
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



			trafikanter i hele planområde. Er en del av hovedsykkelrute.
Mobilitet og transport	1.3 Utbygging i sentrum	Ikke relevant	Tiltaket er et samferdselsanlegg langs eksisterende hovedvegtrasé, og lokaliseringen er fastlagt gjennom overordnede planer
Fellesareal og landskap	2.1 Innendørs fellesskapsløsninger	Ikke relevant	Forutsetter bygg og BRA.
Fellesareal og landskap	2.2 Vegetasjon som fanger karbon	Relevant	Tiltaket medfører inngrep i grønnstruktur og kantvegetasjon langs Nidelva, men sikrer også revegetering.
Fellesareal og landskap	2.3 Bevare terreng og karbonrik vegetasjon	Relevant	Prosjektet berører karbonrike naturtyper, gråor-heggeskog, flomskogsmark og kantvegetasjon langs Nidelva.
Materialbruk og levetid	3.1 Avfallsreduksjon	Ikke relevant	Kriteriet er knyttet til BTA.
Materialbruk og levetid	3.2 Lavutslipps-/ombruksmaterialer	Lite relevant	Tiltak rettet mot byggkonstruksjoner.
Materialbruk og levetid	3.3 Ombruk av bygninger	Ikke relevant	Planen inkluderer ikke endring på bygninger.
Bygge- og anleggsfase	4.1 Klimavennlig anleggsfase	Relevant	Logistikk, massebalanse og energibruk i anleggsfasen.
Bygge- og anleggsfase	4.2 Fossilfri anleggsplass	Relevant	Kan gjennomføres i anleggsprosjekter.
Bygge- og anleggsfase	4.3 Utslippsfri anleggsplass	Relevant	Relevant ved klimakrav i anleggsfasen.
Energi og effekt	5.1 Energistandard	Ikke relevant	Prosjektet omfatter ikke nye bygg med oppvarmet areal.
Energi og effekt	5.2 Lokal energi	Ikke relevant	Gjelder energiproduksjon i bygg.
Energi og effekt	5.3 Effektreduksjon og effektutjevning	Ikke relevant	Gjelder byggs belastning på energinett.



3. Vedlegg 1 i klimaveilederen

Kategori	Grad av påvirkning på klimagassutslipp		
Mobilitet og transport	1.1 Felles mobilitetsløsninger <i>Kriteriene ikke relevante</i>	1.2 Styrke tilbud til gående og syklende <i>Oppfylte kriterier: Ja</i> <i>Regulert gang- og sykkelveg og sykkelanlegg, utbygging av hovedsykkelrute</i>	1.3 Utbygging i store sentrums kjerner <i>Kriteriene ikke relevante</i>
Fellesareal og landskap	2.1 Innendørs fellesskapsløsninger <i>Kriteriene ikke relevante</i>	2.2 Etablere vegetasjon som fanger karbon <i>Oppfylte kriterier: nei</i> <i>Grønstruktur og revegitering sikers i plankart og bestemmelser</i>	2.3 Bevare eksisterende terreng og karbonrik vegetasjon <i>Oppfylte kriterier: nei</i> <i>Hensynssoner bevarer naturmiljø</i>
Materialbruk og levetid	3.1 Avfallsreduksjon <i>Kriteriene ikke relevante</i>	3.2 Lavutslipps- og ombruksmaterialer* <i>Kriteriene ikke relevante</i>	3.3 Ombruk av bygninger og unngå riving* <i>Kriteriene Ikke relevante</i>
Bygg- og anleggsfase	4.1 Tilrettelegging for klimavennlig anleggsfase <i>Oppfylte kriterier: nei</i>	4.2 Fossilfri anleggsplass* <i>Oppfylte kriterier: nei</i>	4.3 Utslippsfri anleggsplass* <i>Oppfylte kriterier: nei</i>
Energi og effekt	5.1 Energistandard bedre enn teknisk forskrift* <i>Kriteriene ikke relevante</i>	5.2 Lokal energi* <i>Kriteriene ikke relevante</i>	5.3 Effektreduksjon og effektutjevning* <i>Kriteriene ikke relevante</i>



4. Klimagassberegning

Statens vegvesen har i forbindelse med forprosjektet gjennomført klimagassberegninger for tre alternative traséer for tiltaket (alternativ A, B og C). Alternativ A tilsvarer løsningen i planforslaget. Beregningene er utført ved bruk av beregningsverktøyet VegLCA, og omfatter klimagassutslipp knyttet til materialproduksjon, utbygging samt drift og vedlikehold over en beregningsperiode på 60 år. Resultatene er uttrykt i tonn CO₂-ekvivalenter.

Alternativ B og C representerer alternative traséer og referansegrunnlag for vurdering av klimagassutslipp i prosjektet. De beregnede samlede klimagassutslippene for disse traséene er henholdsvis ca. 5 312 tonn CO₂-ekvivalenter (alternativ B) og ca. 4 772 tonn CO₂-ekvivalenter (alternativ C).

Alternativ A gir det laveste samlede klimagassutslippet, med ca. 4 014 tonn CO₂-ekvivalenter, og innebærer en reduksjon i klimagassutslipp på om lag 15–30 % sammenlignet med referansetraséene B og C.

Med utgangspunkt i referansetraséene (alternativ B og C) er det satt et mål om at prosjektet skal ha et samlet klimagassutslipp som er 15 % lavere enn referansen.

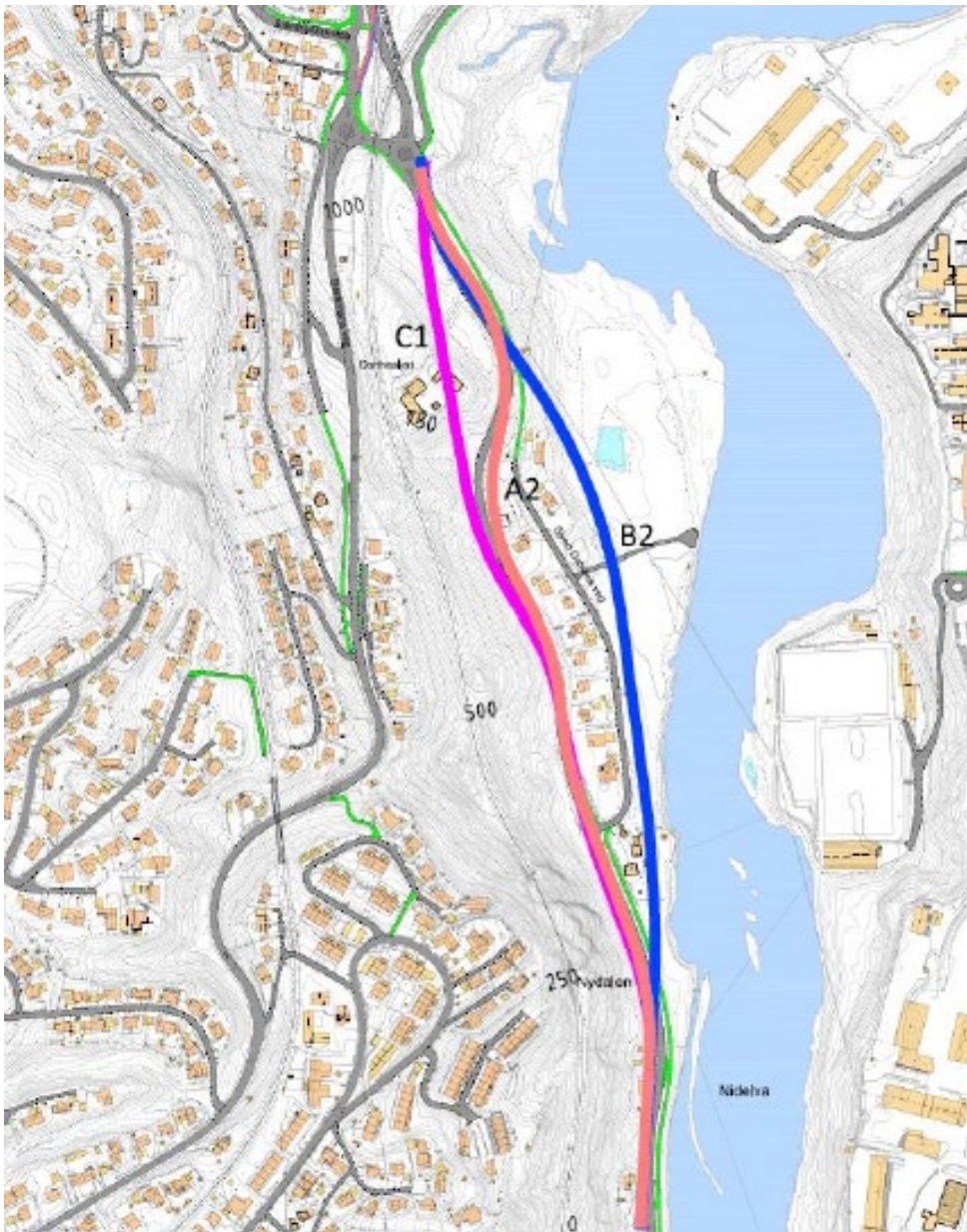
Planens formålsparagraf formuleres derfor slik:

Hensikten med planen er å oppgradere rv. 706 mellom Sivert Dahlens veg og Dorthealyst til en helhetlig og moderne standard som sikrer god framkommelighet.

Prosjektet bør ha et samlet klimagassutslipp som er 15% lavere enn referanseprosjektet.

Table 2: Klimagassutslipp fordelt på livsløpsfase og vegkomponent (tonn CO₂-eq)

Klimagassutslipp fordelt på livsløpsfase og vegkomponent (tonn CO₂-eq)			
Livsløpsfase	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Materialproduksjon (A1-A4)	1341	1590	1774
Utbygging (A5)	1464	2261	1821
Drift og vedlikehold 60 år (B4-B5)	1209	1461	1176
Sum	4014	5312	4772



Figur 1: Alternativ A, B og C i forprosjektet