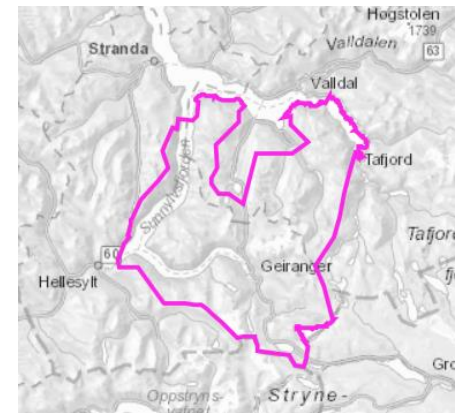


Veger og Verdensarv

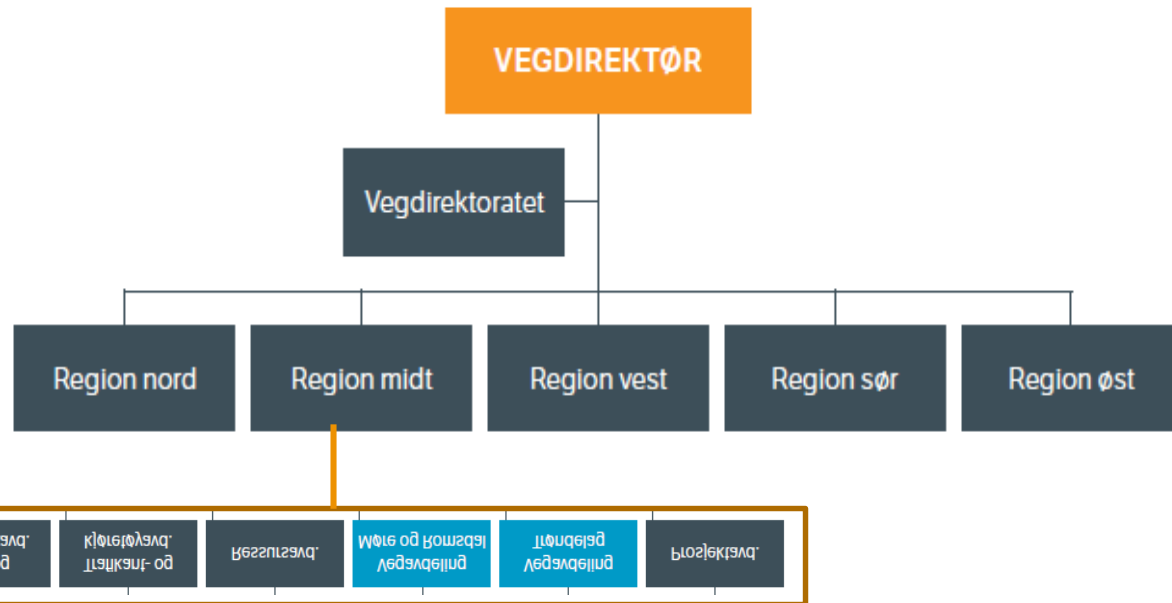
Generelt er veifremføring i eller ved verdensarvsteder komplisert og ofte konfliktfyllt (høringsbrev til SVV og RA)

- For å komme til verdensarvområder så er veger viktige ferdselsårer
- I noen verdensverdområder ligger det veger
- Det er forskjell på hvor godt vegene er tilpasset (kultur og natur) landskapet





Statens vegvesen



- Statens vegvesens oppdrag er å bygge, drifte, forvalte og vedlikeholde (statlige) veger.
- Organisering i Regionene:
 - a. **Vegavdelinger:** Forvaltningsoppgaver, drift og vedlikehold mm
 - b. **Trafikant og kjøretøy:** Biltilsynsoppgaver mm
 - c. **Prosjektavdeling:** Planlegging/bygging av store vegprosjekter
 - d. **Ressursavdeling:** fagkompetanse ingeniører, geoteknikkere, grunnerververe, ts, miljøkompetanse osv

www.Statens vegvesen.no

Vegprosjekter 2014–2017

- Sogn og Fjordane=52 prosjekter
- Møre og Romsdal= 48 prosjekter



Statens vegvesen



Statens vegvesen

TRAFIKK

KJØRETØY

FØRERKORT

VEGPROSJEKTER

FAG

JOB

OM OSS

DIN SIDE

Søk på vegvesen.no

Language

Høringer vegprosjekter

Planleggingsprosessen

Avståelse av eiendom

Rassikring

OPS/PPP

For entreprenører

Turistveger

Hverdagsarkitektur

Nasjonal verneplan

Vegprosjekter 2014-2017

Tunnelutbedring

KVU - Konseptutvalgutredning

Sogn og Fjordane

Nytt søk

[E16 Filefjell](#)

[E16 Nærøydalen](#)

[E16 Skredvoll i Flåm](#)

[E16 Tønjum–Ljøsne](#)

[E16 Varpe bru–Smedalsosen](#)

[E39 /fv. 610 Fortau med trafikktiltak i Sande sentrum](#)

[E39 Bjørset–Skei](#)

[E39 Bogstunnen–Gaular grense](#)

[E39 Byrkjelo–Grodås](#)

[E39 Hordaland grense–Skei](#)

[E39 Kryssing av Sognefjorden \(KVU\)](#)

[E39 Langeland–Moskog](#)

[E39 Myrmel–Lunde](#)

[E39 Skei–Ålesund \(KVU\)](#)

[E39 Torvund–Teigen](#)

Møre og Romsdal

Nytt søk

[Bypakker Møre og Romsdal](#)

[E136 Breivika–Lerstad](#)

[E136 Dølsteinfonna og Fantebrauta, rassikring](#)

[E136 Flatmark–Monge–Marstein](#)

[E136 Kontrollstasjon Romsdalen](#)

[E136 Stuguflåten–Raudstøl](#)

[E136 Veblungsnes](#)

[E39 /E136 Ørskogfjellet – sørsida](#)

[E39 Bergsøya–Liabø \(KVU\)](#)

[E39 Betna–Stormyra](#)

[E39 Brastadkrysset, kollektivtilbod](#)

[E39 Digernes–Vik](#)

[E39 Felles samferdselspakke for Volda og Ørsta](#)

[E39 Halsafjorden, fjordkryssing](#)

[E39 Hjelset vest, gang- og sykkelveg](#)



De ulike planfasene; kort ABC

➤ Konseptvalgutredninger

- Utredning av type tiltak
- Formålet er å få forankret hva som skal planlegges og hvor (korridor)

1. Kommunedelplan med konsekvensanalyse

- Utredning av alternativer
- Konsekvensanalyse
- Formålet er å få fastsatt en trase (alternativ)

2. Reguleringsplan

- Prosjektering av en veglinje med kryss og konstruksjoner
- Formålet er å få fastsatt arealbruken

3. Byggeplan

- Detaljprosjektering
- Formålet er å lage et anbudsgrunnlag, dvs valg av entreprenør

4. Bygging

- Riggplasser og anleggsbelte
- Massedeponi



Statens vegvesen

Eksempler på prosjekter i Vestnorsk fjordlandskap





Statens vegvesen

Fergefri E39 mellom Stavanger og Trondheim

Fjordkryssinger ferjefri E39



Halsafjorden, 2 km, 5-600 m

Julsundet, 1,6 km, 5-600 m

Romsdalsfjorden, 13 km undersea
tunnel 330 MBSL

Sulafjorden, 3,8 km, 500 m

Vartdalsfjorden, 2,1 km, 600 m

Nordfjorden, 1,5 km, 500 m

Sognefjorden, 3,7 km, 1250 m

Bjørnafjorden, 5 km, 550 m

Langenuen, 1,3 km, 500m

Boknafjorden, Rogfast, 27 km undersea
tunnel, 390 MBSL



Erstatte 7
ferjesamband

Stipulert kostnad 340
milliarder kroner

vil gi betydelig
reisetidsreduksjon



Fergefri E39

Prosjekter i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane

Møre og Romsdal

Nytt søk

[E39 /E136 Ørskogfjellet – sørsida](#)

[E39 Bergsøya-Liabø \(KVU\)](#)

[E39 Betna–Stormyra](#)

[E39 Brastadkrysset, kollektivtilbod](#)

[E39 Digernes–Vik](#)

[E39 Felles samferdselspakke for Volda og Ørsta](#)

[E39 Halsafjorden, fjordkryssing](#)

[E39 Hjelset vest, gang- og sykkelveg](#)

[E39 Hovden–Osborg–Ose](#)

[E39 Julbøen–Molde](#)

[E39 Kristisætra, sidevegsregulering](#)

[E39 Liadal](#)

[E39 Lønset–Hjelset](#)

[E39 Moldvikneset–Masdal](#)

[E39 Region midt](#)

Møre og Romsdal

Nytt søk

[E39 Romsdalsfjorden](#)

[E39 Skei–Ålesund \(KVU\)](#)

[E39 Sulafjorden, fjordkryssing](#)

[E39 Vegsund–Breivika](#)

[E39 Volda–Furene](#)

[E39 x E136 Skorgen, omlegging kryss](#)

[E39 Ålesund–Bergsøya \(KVU\)](#)

[Ferjefri E39](#)

[Fv. 60 Tomasgard–Røyrhus bru](#)

[Rv. 15 Strynefjellet \(KVU\)](#)

Sogn og Fjordane

Nytt søk

[E39 /fv. 610 Fortau med trafikktiltak i Sande sentrum](#)

[E39 Bjørset–Skei](#)

[E39 Bogstunnelen–Gaular grense](#)

[E39 Byrkjelo–Grodås](#)

[E39 Hordaland grense–Skei](#)

[E39 Kryssing av Sognefjorden \(KVU\)](#)

[E39 Langeland–Moskog](#)

[E39 Myrmel–Lunde](#)

[E39 Skei–Ålesund \(KVU\)](#)

[E39 Torvund–Teigen](#)

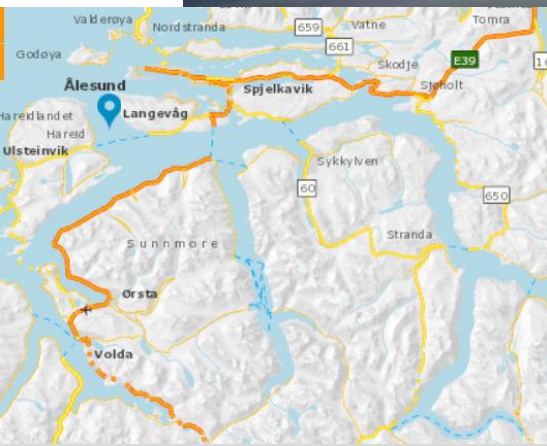
[Ferjefri E39](#)

Fergefri E39

Brukryssinger av Sulafjorden (3,8 km)



Statens vegvesen



Multiconsult

Statens vegvesens arbeid med miljøvennlige ferjer

- Gjennom innkjøp av ferje-tjenester, bidra til lavutslippsteknologi ved å investere i kjøpene
- Naturgass
 - 2010: MF Glutra
 - 2018: 21 LNG-ferjer
- Batteri
 - 2015: MF Ampere
 - 2022: 65 ferjer med batterier
- Hydrogen
 - 2021: Pågående anskaffelse



Statens vegvesen startet et elektrifiseringsløp uten sidestykke da de i 2012 utlyste en utviklingskontrakt for en lavutslippsferge på E39 Lavik–Oppedal. (Teknisk ukeblad)

Som følge av krav i kontrakter som er lyst ut eller besluttet lyst ut vil det i 2022 være i 65 ferjer med batterier



Målet er reduserte utslipp i norske fjorder

Krav til miljøvennlige ferger gjennom offentlige offentlig kjøp av ferjetjenester



Norwegian parliament adopts zero-emission regulations in the fjords

3RD MAY 2018 | IN NEWS

The Norwegian Parliament has adopted a resolution to halt emissions from cruise ships and ferries in the Norwegian world heritage fjords as soon as technically possible and no later than 2026. This will make the fjords the world's first zero emission zone at sea. The decision will have a positive impact on the local population, transport and tourism, climate and the environment, and the maritime industry.

"For the first time in the world there is a requirement for emission-free sailing in the fjords and their harbours. Norway has long been a world leader in emission-free ferries based on sound political decisions on zero-emission requirements. Now the country is taking a step further in the maritime green shift, with global repercussions. At the national level, this will mean a welcome development towards emission-free solutions on many tourist ships, a significant decrease in



In 2026 only ships with zero emissions will be allowed to tour the scenic Geiranger fjord.

NEWSLETTER

Email address:

Your email address

Full name

Your full name

☐ Jeg er ikke en robot



To sightseeing passasjerkatamaraner skal gå på Nærøyfjorden; Vision of the Fjords og Future of the Fjords. Vision skal gå elektrisk deler av turen, mens Future (som settes i drift i midten av mai i år) skal driftes helektrisk.



Nasjonal verneplan Geirangervegen 1893

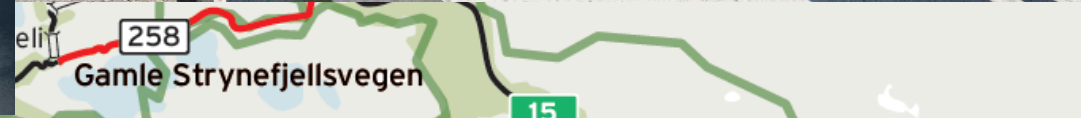
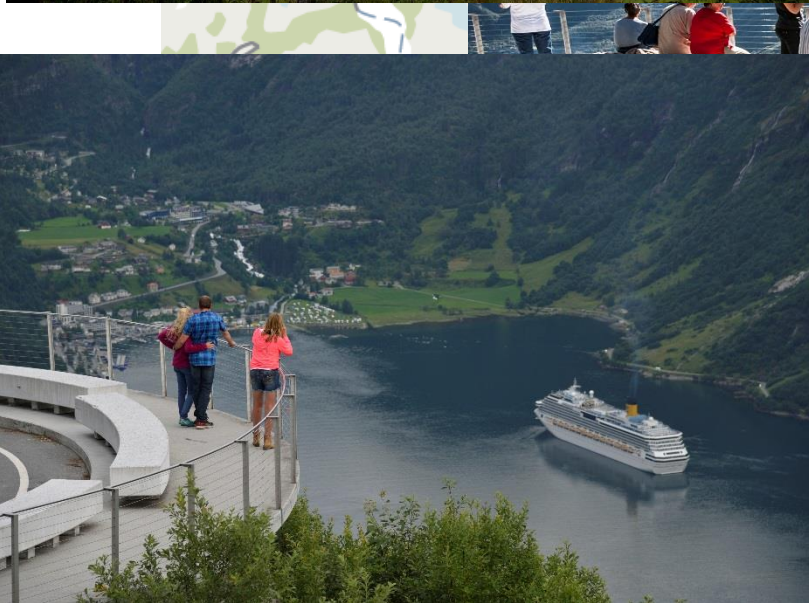


Nasjonale turistveger

Fv 63 Geiranger – Trollstigen



Statens vegvesen





Statens vegvesen

Utfordringer i verdensarvområdet Geiranger



Påtrykk av turister medfører:

- Store busser som sliter på den historiske vegen

- Krav til sterkere rekkverk

- Kommunen ønsker fortau og P-plasser

- Økt hyttebygging med nye avkjørsler/P-plasser

- Søppelproblemer



Statens vegvesen = ca 8000 ansatte

Kulturarv = 0,02 %

Kulturarv og landskapsarkitektur = 0,1%

Fagkompetanse Kulturarv og Landskapsarkitektur i SVV:

- Alle regioner har minst to personer som har kompetanse på kulturminnevern.
 - Hver region har 5–15 landskapsarkitekter
 - Fagkompetanse i Vegdirektoratet:
 - a. Klima og miljøseksjonen – 3
 - b. Vegmuseet – 2
 - c. Nasjonale turistveger – 5
 - d. Andre seksjoner – 4
 - I de fleste planprosjektene er det intern fagkompetanse
- I tillegg kjøper vi kompetanse fra konsulentbransjen



Hvordan ivaretar fagpersoner i SVV kulturarven i prosjektene?



Skadereduserende tiltak

1. Unngå

- Legge veglinja utenom konfliktfylte områder

2. Avbøte (minimere skaden)

- Plassere vegen/bruen/tunnelen på en slik måte at tiltaket er minst mulig skjemmende
- Søke etter tiltak som kan minimere skaden

3. Restaurere

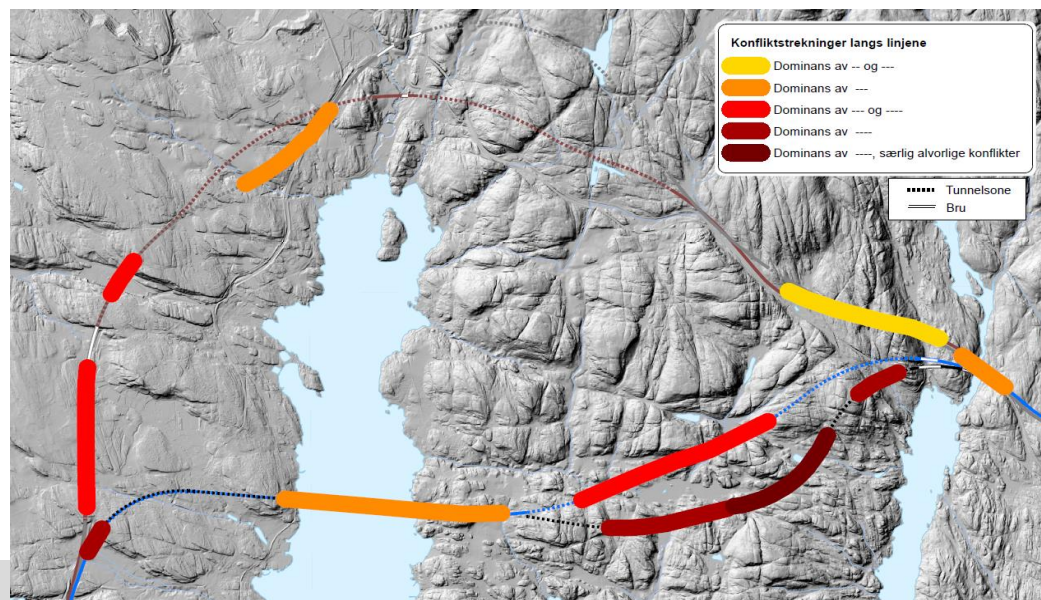
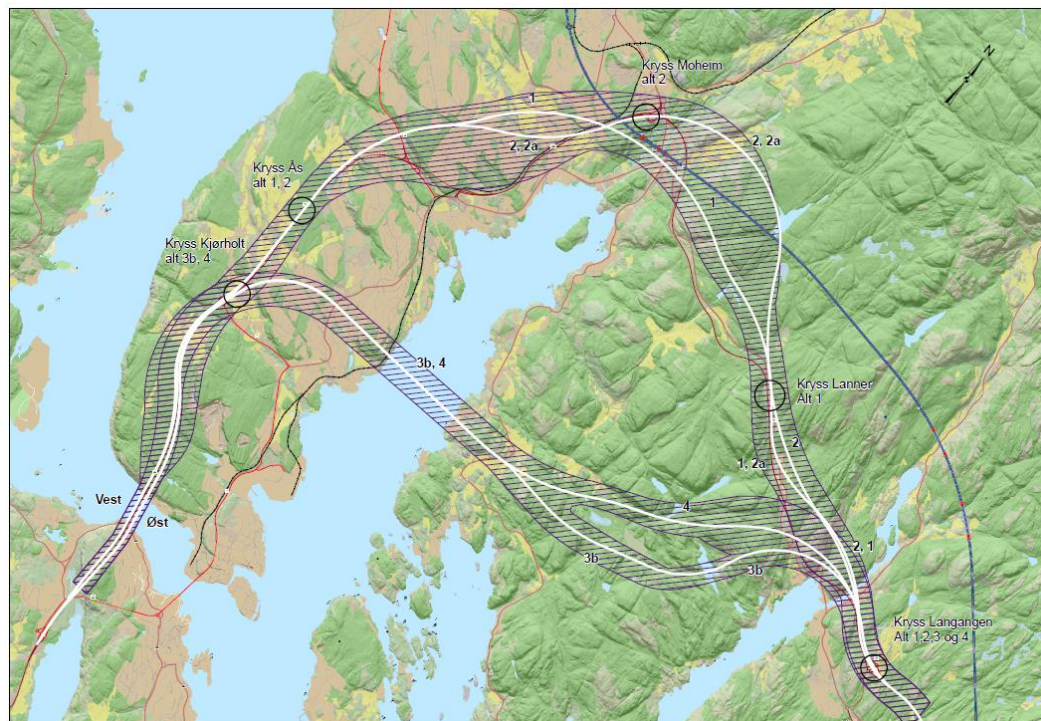
- Utbedre skader
- Skaffe midler til istandsetting/formidling/skilting

4. Kompensere

- Sørge for at skaden som et vegtiltak medfører, kan kompenseres gjennom for eksempel krav i reguleringsbestemmelsene

Unngå- Avbøte

1. Legge veglinja utenom konfliktfylte områder
2. Plassere vegen/bruen/tunnelen på en slik måte at tiltaket er minst mulig skjemmende
3. Sette krav til avbøtende tiltak i reguleringsplan og anleggstiden



Avbøte

Trollstigen (1916–36)



Statens vegvesen

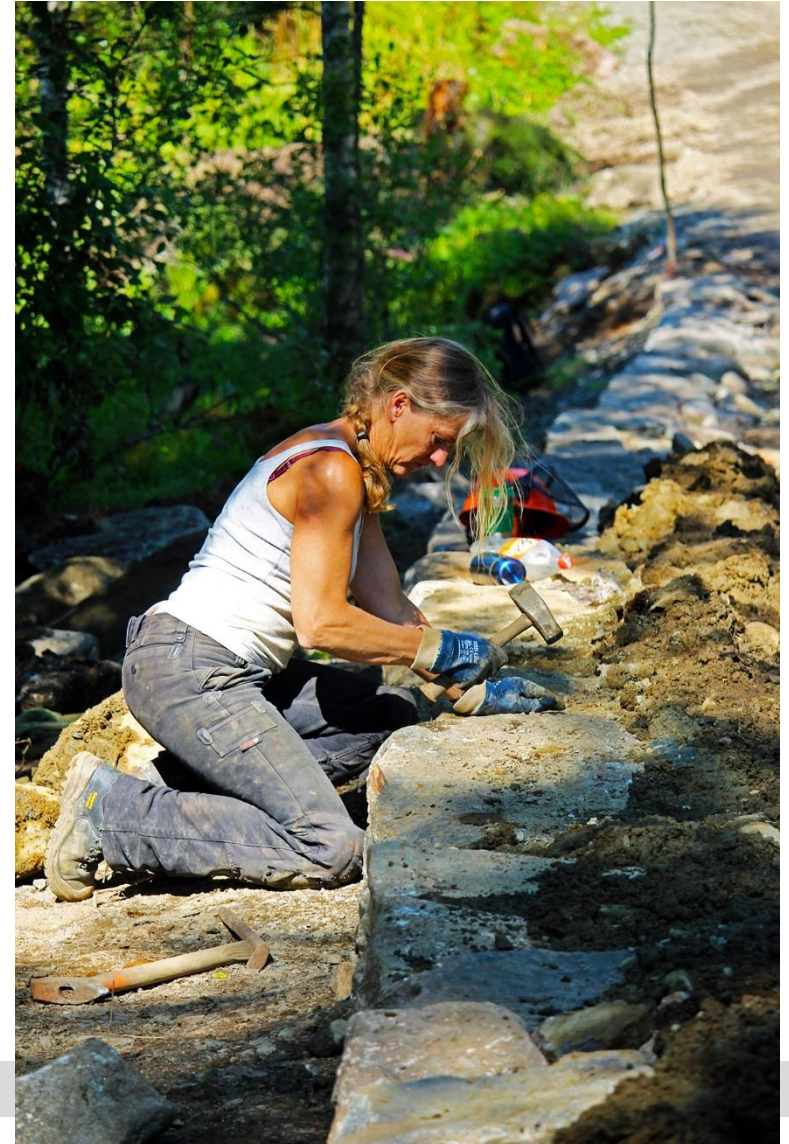


Fot. Normann



Statens vegvesen

Restaurere Kongeveg– Postveg





Statens vegvesen

Kompensere



E16 medførte at den gamle Kongevegen gjennom Lærdal ble ødelagt på deler av strekninger. Ble videreført strekning i Vang i Valdres

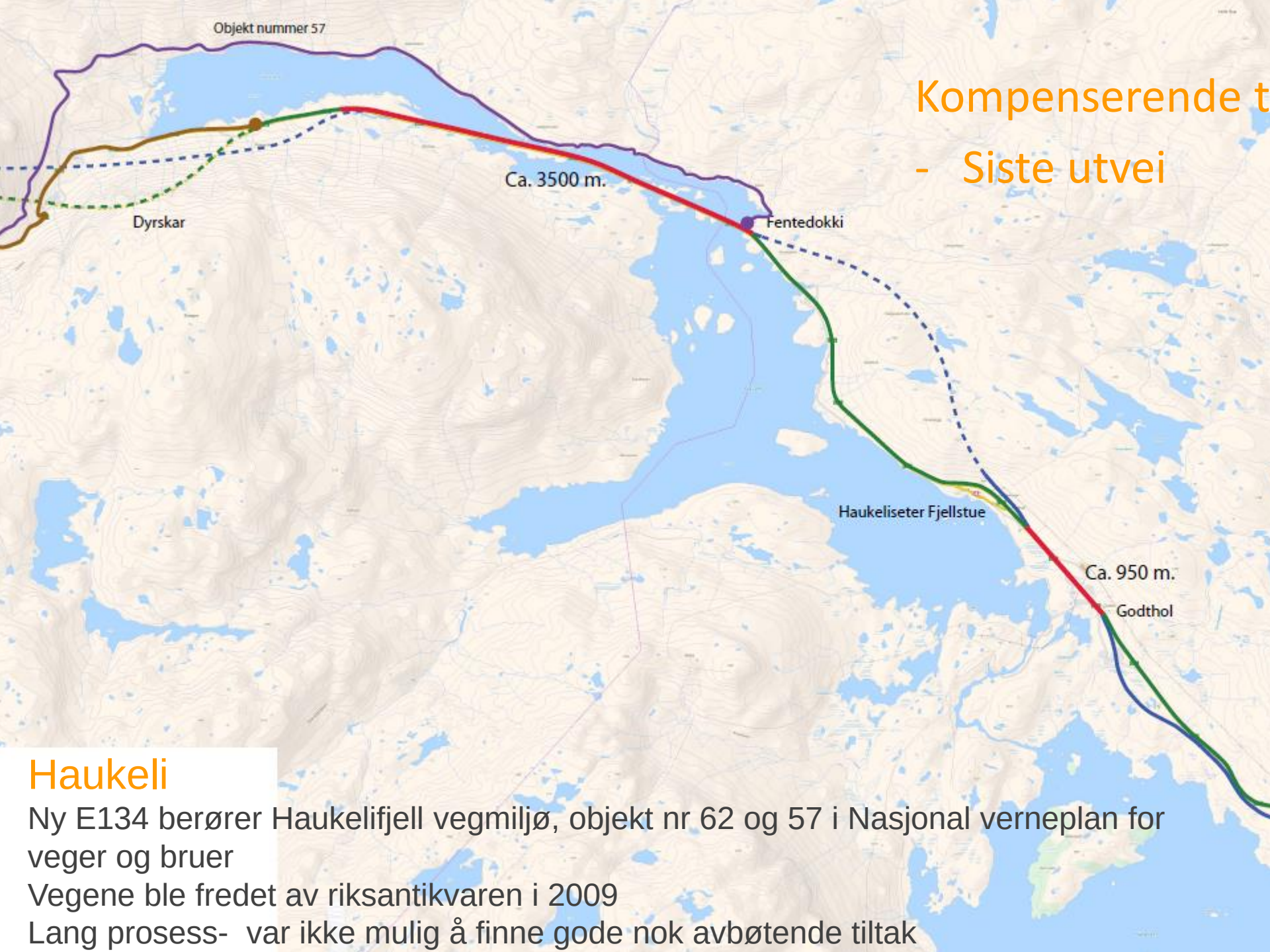
Prosjektet bekostet en forprosjektrapport som ga grunnlag for å kompensere

15 millioner kroner ble bevilget fra SVV

Felles turvegprosjekt med kommuner, FK, RA, reiselivsaktører mm

Vakre vegers pris i 2015
Euronostra-prisen i 2017





Kompenserende t
- Siste utvei

Haukeli

Ny E134 berører Haukelifjell vegmiljø, objekt nr 62 og 57 i Nasjonal verneplan for veger og bruer

Vegene ble fredet av riksantikvaren i 2009

Lang prosess- var ikke mulig å finne gode nok avbøtende tiltak

Kompensere

- Bestemmelser i reguleringsplanen som forplikter til tiltak på gamle Haukeliveg
- Reguleringsplanen inneholder nye sti-forbindelser på de partier der den historiske vegen vil bli ødelagt (sammenhengende turveg)





Hvordan kan vi i Statens vegvesen Ivareta kulturarven?

Intern fagkompetanse er avgjørende:

- Kunnskap om kulturarven og planprosessen
- Påvirke prosjektene internt ved å komme inn tidlig i prosessen
- Passe på at forvaltningen trekkes inn til riktig tid
- Bestillerkompetanse

Men:

- Vi er avhengig av en oppegående forvaltning som stiller krav/ har forventninger (også for etter-reformatoriske kulturminner)

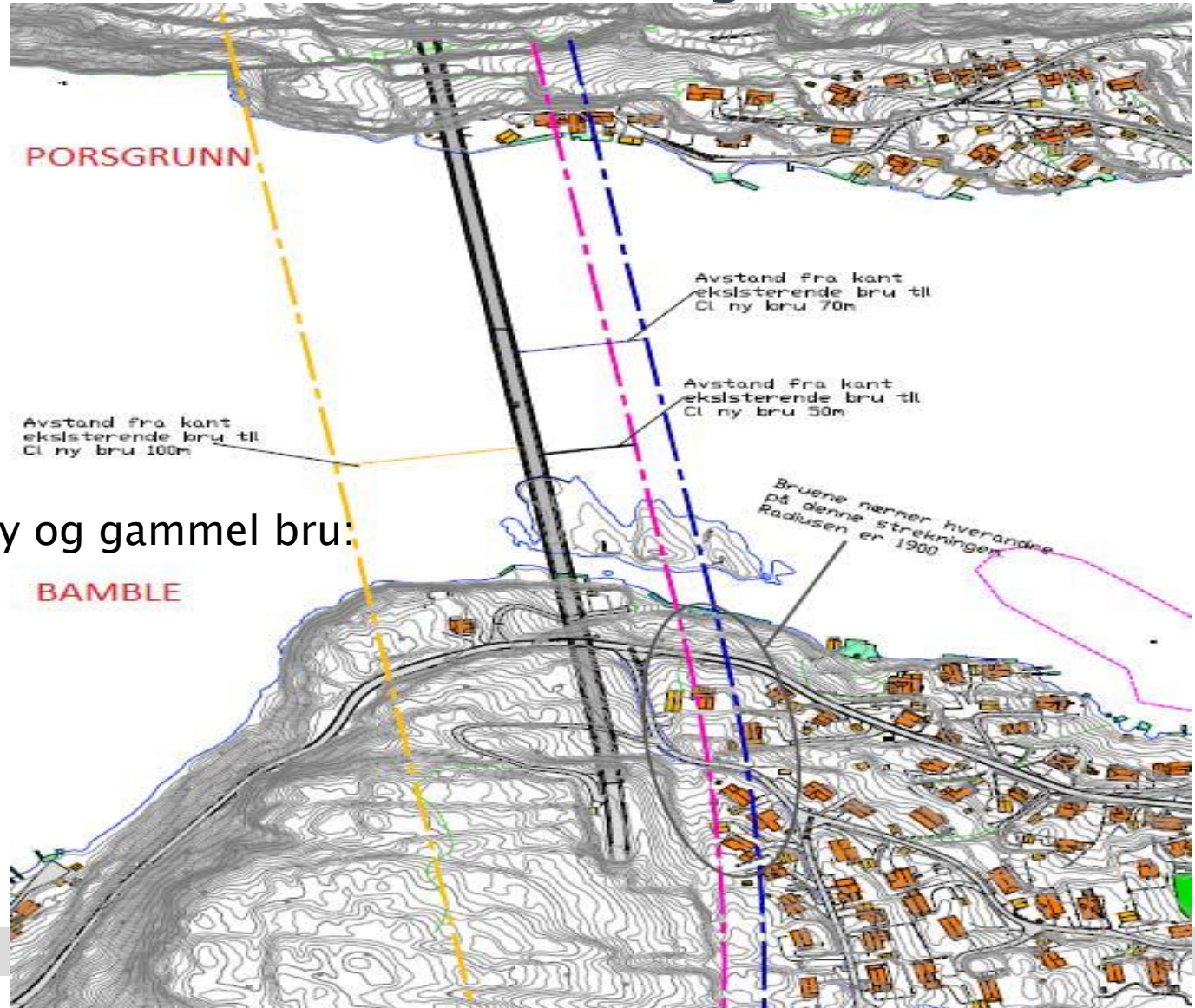
56 Grenlandsbrua (1996) Fredet 2008



«Fredningen av broene skal sikre deres arkitektur og hovedpreg»

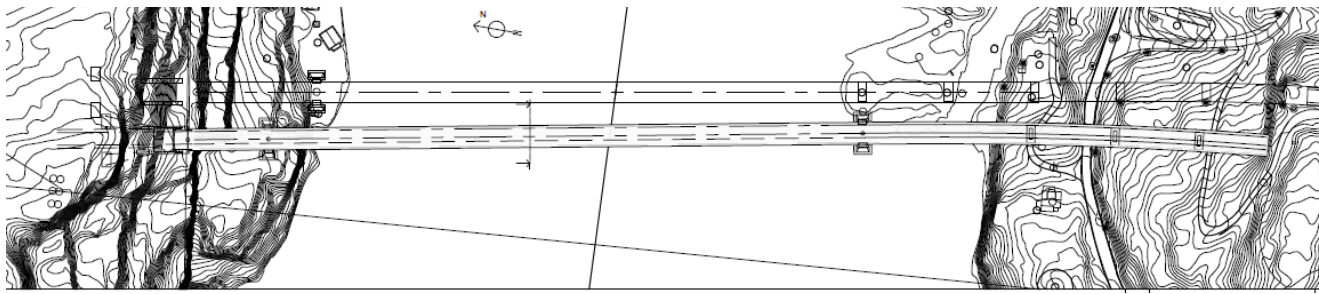
Grenlandsbrua

3 alternative trasévalg



Avstand mellom ny og gammel bru:

- Alt Ø1 = 70 m
- Alt Ø2 = 30 m
- Alt V = 100m



Statens vegvesen

Riksantikvaren anser ikke de forelagte planene å være i konflikt med den fredete broen (e-post til Nye veier)

Ny Grenland bru:
Illustrasjon Nye Veier





E6 Alta vest 50 km

E6 skal ombygges og oppgraderes til en moderne, framkommelig og trafikksikker veg som tilfredsstillers dagens krav til en stamveg gjennom Norge (vegvesen.no)



Desltrekning 6: Kvenvik– Hjemmeluft

- Ombygging og oppgradering av dagens veg til tilfredsstillende stamvegstandard

E6 Alta vest – Parsell Kvenvik–Hjemmeluft

Konsekvensanalyse Temarapport kulturminner

7.11 Kulturmiljø Verdesarvsenteret for bergkunst

To viktige kjerneverdier;

- bergkunstens omfang, innhold variasjon og bevaringsgrad,
- bevaringen av landskapet rundt bergkunsten og relasjonene mellom bergkunsten og landskapet.



Fra planbeskrivelsen:

I forslaget til detaljregulering har vi forsøkt å begrense inngrepet innenfor fredningsområdet til et minimum. I svingen før rundkjøringen vil det være behov for en støttemur for å unngå en større utfylling i fredningsområdet.

E6 Alta vest – Parsell Kvenvik–Hjemmeluft

Høring av reguleringsplan (2006)



Statens vegvesen

1. Som en del av planprosessen er det gjennomført møte og befaringsreise med representanter fra Alta museum, Tromsø museum, Finnmark fylkeskommune og Riksantikvaren for å diskutere hvilke konsekvenser utbyggingen av avlastningsvegen vil ha for verdensarvsenteret for bergkunst.

Høring fra Riksantikvaren

Riksantikvaren forutsetter at de nødvendige krav som stilles til E6 i nærheten av verdenstedet helleristingsområdet på Hjemmetuft vil bli spilt inn av regional kulturminneforvaltning

Høring fra Finnmark fylkeskommune

Areal og kulturvern avdelingen har ingen videre merknader til tiltaket

Høring fra Sametinget

Sametinget har ingen merknader til planforslaget

E6 Alta vest – Parsell Kvenvik–Hjemmeluft

Mulige årsaker til at det ble som det ble



Tiltaket gjaldt utvidelse av dagens veg. Utvidelsen berørte ikke verdensarvområdet fysisk (tilstrebet å begrense inngrepet innenfor fredningsområdet til et minimum)

- Forvaltningen har i planprosessen ikke hatt noen merknader til tiltaket.
- Det var ingen fagpersoner med kulturminnekompetanse i SVV Region nord
- Forvaltningen har som regel ikke krav ift nærføring til kulturminner (kun sikringssone)
- Problemstilling i dag: Når prosjektet er ferdigstilt, er det ingen midler igjen



På hvilken måte kan Statens vegvesen bidra til å ivareta verdensarven?

- Statens vegvesens oppdrag er å bygge, drifte og vedlikeholde veger
- Innsigelse til andre planer kun ut ifra vegfaglige vurderinger (trafiksikkerhet og fremkommelighet)
- Statens vegvesen har et sektoransvar for å ivareta kulturarven: vårt virkemiddel er å unngå og deretter søke etter skadereduserende tiltak
- Viktige faktorer i prosjektene er framdrift og kostnader, dvs at viljen til å bruke penger på skadereduserende tiltak må være begrunnet i krav/forventninger fra Forvaltningen
- For fagpersoner i SVV er det viktig med en oppgående forvaltningen som har forventninger/tørr å signaliserer motforestillinger også når det gjelder nærføring