

# EVALUERING AV PILOT- PROSJEKTER

INNEN ØKOLOGISK KOMPENSASJON-RUNDE 2

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 367



**Tittel**

Evaluering av pilotprosjekter

**Undertittel**

Innen økologisk kompensasjon

**Forfatter**

Svein Erik Hårklau, Karianne Thøger  
Haaverstad, Astrid Skrindo

**Avdeling**

Transportavdelingen

**Seksjon**

Klima og miljø

**Prosjektnummer****Rapportnummer**

Nr. 367

**Prosjektleder**

Karianne Thøger Haaverstad

**Godkjent av**

Gina Ytteborg

**Emneord**

Økologisk kompensasjon, evaluering,  
pilotprosjekter

**Sammendrag**

Denne rapporten er andre evaluering av pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon, som er satt i gang av Statens vegvesen på bakgrunn av oppdrag i tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet.

**Title**

Evaluation of pilot projects

**Subtitle**

Within ecological compensation

**Author**

Svein Erik Hårklau, Karianne Thøger  
Haaverstad, Astrid Skrindo

**Department**

Transport Department

**Section**

Climate and Environmental Assessment

**Project number****Report number**

No. 367

**Project manager**

Karianne Thøger Haaverstad

**Approved by**

Gina Ytteborg

**Key words**

Ecological compensation, evaluation, pilot projects

**Summary**

This report is an evaluation of pilot projects in ecological compensation, which is initiated by the Public Roads Administration on the basis of assignments in the award letters from the Ministry of Transport.

## FORORD

Samferdselsdepartementet ga i tildelingsbrevene til Vegdirektoratet 2015 og 2016 et oppdrag om å identifisere pilotprosjekter for å teste ut bruk av økologisk kompensasjon. Meld. St. 14 (2015-2016) Natur for livet omtalte også økologisk kompensasjon som et verktøy for å ta vare på verdifull natur. I januar 2017 publiserte Vegdirektoratet en evaluering av pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon (rapport nr. 474) basert på erfaringsmateriale innhentet i 2016. Erfaringene fra de utvalgte pilotprosjektene skulle øke kunnskapen om hvordan økologisk kompensasjon, juridisk og praktisk, best kunne tilpasses det norske planregimet, men også øke kunnskapen om kostnader og nytte av fysisk kompensasjon i forbindelse med planleggingen av veg. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet og presentert for daværende samferdselsminister Ketil Solvik Olsen i et eget møte.

Siden evalueringen har pilotprosjektene utviklet seg, nye prosjekter der kompensasjon er relevant har kommet til, og enkelte tidligere pilotprosjekter har blitt overført fra Statens Vegvesen til Nye Veier AS. Omtale av økologisk kompensasjon ble inkludert i ny forskrift for konsekvensutredninger fra juli 2017, innarbeidet i Statens vegvesens veileder for konsekvensutredninger V712 i 2018, og oppmerksomheten rundt økologisk kompensasjon har økt. I tildelingsbrevet 2019 står det at Statens vegvesen skal videreføre arbeidet med økologisk kompensasjon og bidra i arbeidet med å utvikle metodikken.

På bakgrunn av dette har Klima- og miljøseksjonen i Vegdirektoratet ved Karianne Thøger Haaverstad og Astrid Skrindo, bedt personer som er involvert i Statens vegvesens pilotprosjekter om å bidra med informasjon til en oppdatering av evalueringen gjennom å svare på en rekke spørsmål som også ble stilt i 2016.

Denne rapporten sammenstiller og gjør en enkel analyse av erfaringene fra pilotprosjektene så langt, basert på det innsamlede materialet. Karianne Thøger Haaverstad har ledet prosjektet og vi har engasjert Svein Erik Hårklau i Natural Resource Management (NRM) Services AS, som sammen med oppdragsgiver har oppsummert erfaringene så langt.

Under slutføringen av denne rapporten ble *Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon* vedtatt av Regjeringen. Siden prinsippene ikke eksisterte på det tidspunktet pilotprosjektene svarte på evalueringsskjemaene har ingen av prosjektene omtalt prinsippene, og denne rapporten diskuterer i liten grad prinsippene. Prinsippene vil bli sentrale i videre arbeid med kompensasjon og i eventuelt framtidig veiledning og evalueringer av økologisk kompensasjon.

## SAMMENDRAG

Rapporten oppsummerer hovedfunn i en oppdatering av evalueringen av pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon gjennomført i 2018-2019. Bakgrunnsinformasjon om økologisk kompensasjon som metode og verktøy finnes i evalueringen utført i 2016 (rapport nr. 474 fra Statens vegvesen, januar 2017)<sup>1</sup> og Samferdselsdepartementet sin rapport fra 2013 «Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging».<sup>2</sup> Denne oppdateringen fokuserer på de viktigste funnene med vekt på nye observasjoner og endringer siden forrige evaluering. Viktige funn fra forrige evaluering som fortsatt er gyldige er inkludert for å gi et mer fullstendig bilde av evalueringsfunnene.

Formålet med evalueringen er å sammenstille erfaringer fra pilotprosjektene og å bidra til økt kunnskap om hvordan økologisk kompensasjon kan brukes i det norske planregimet med vekt på samferdselsutbygginger.

### Hva er økologisk kompensasjon?

Økologisk kompensasjon, også kalt fysisk kompensasjon for naturmangfold, innebærer at en tiltakshaver gjennomfører konkrete tiltak med positive konsekvenser for naturmangfoldet *utenfor* området som tiltaket beslaglegger eller påvirker. Disse positive konsekvensene skal oppveie, eller kompensere for, de negative konsekvensene ved prosjektet tiltakshaver ønsker å gjennomføre. Før kompensasjon vurderes, forutsettes det at tiltakshaver har gjort det som er mulig for å forhindre og redusere negative konsekvenser på naturmangfold. Dersom det fortsatt gjenstår vesentlige negative konsekvenser på viktig naturmangfold etter at tiltakshaver har gjort det som er mulig for å unngå, avbøte og restaurere, bør det kompenseres for disse konsekvensene. Økologisk kompensasjon skal sikre at et tiltak unngår et netto tap av viktig naturmangfold.

### Endrede rammer

Siden forrige evaluering har en ny forskrift om konsekvensutredninger trådt i kraft (juli 2017)<sup>3</sup> og denne omtaler, i motsetning til den forrige forskriften, kompensasjon eksplisitt. Forskriften legger opp til at kompensasjon blir en integrert del av planprosessen gjennom konsekvensutredningen. En revidert utgave av Statens vegvesens veileder for konsekvensutredninger V712<sup>4</sup> ble utgitt i februar 2018 og beskriver på overordnet nivå hvordan økologisk kompensasjon bør innpasses i planlegging og gjennomføring av prosjekter, særlig i forbindelse med naturmangfold. Norske myndigheter hadde ikke etablert klare retningslinjer eller veiledning for økologisk kompensasjon i perioden evalueringen omfatter, men kompensasjon ble omtalt generelt i Meld. St. 14 (2015-2016) Natur for livet.<sup>5</sup>

Under slutføringen av denne rapporten ble *Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon* ferdigstilt av Regjeringen. Prinsippene vil bli sentrale i videre arbeid med kompensasjon og i framtidige evalueringer av økologisk kompensasjon, men prinsippene er ikke vektlagt i denne rapporten siden ingen av prosjektene har hatt anledning til å vurdere eller anvende prinsippene.

---

<sup>1</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Publikasjoner/Statens+vegvesens+rappporter>

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fysisk-kompensasjon-for-jordbruks--og-na/id733198/>

<sup>3</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854?q=konsekvensutredninger>

<sup>4</sup> [https://www.vegvesen.no/attachment/704540/binary/1273191?fast\\_title=H%C3%A5ndbok+V712+Konsekvensanalyser.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/704540/binary/1273191?fast_title=H%C3%A5ndbok+V712+Konsekvensanalyser.pdf)

<sup>5</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/902deab2906342dd823906d06ed05db2/no/pdfs/stm201520160014000dddpdfs.pdf>

## Nye muligheter, nye utfordringer

Økologisk kompensasjon er fortsatt et relativt nytt verktøy i Norge som åpner for nye måter å redusere tapet av viktig naturmangfold. Derfor har Statens vegvesen (SVV) jobbet videre med flere pilotprosjekter for å øke kunnskapen om hvordan kompensasjon kan benyttes. Videre utvikling og gjennomføring av tre av de opprinnelige pilotprosjektene ble overført fra SVV til Nye Veier AS og de er derfor ikke med videre. SVV har identifisert tre nye pilotprosjekter siden forrige evaluering som omtales i denne rapporten.

Pilotprosjektene som er evaluert er:

- Ringeriksbanen/E16 Høgstet-Hønefoss (fellesprosjekt for Bane NOR og Statens vegvesen), Hole og Ringerike kommuner, Buskerud (ny firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane)
- E8 Riksgrensen–Skibotn, Storfjord kommune, Troms (utvidelse og omlegging av tofelts veg)
- E39 Lønset-Hjelset, Molde kommune, Møre og Romsdal (ny 2/3-felts veg) – nytt pilotprosjekt
- E39 Stord-Os, Stord, Fitjar, Tysnes og Os kommuner, Hordaland (ny firefelts veg) – nytt pilotprosjekt
- Fv722 Veslebygda-Flo Stryn kommune, Sogn og Fjordane (skredsikring/tunnel) – nytt pilotprosjekt

Følgende pilotprosjekter ble overført fra SVV til Nye Veier AS og er derfor ikke med videre:

- E6 Kåterud–Arnkvern, Hamar og Stange kommuner, Hedmark (utvidelse fra tofelts til firefelts motorveg)
- E6 Vingrom–Ensby, Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland (ny firefelts motorveg)
- E18 Langangen–Rugtvedt, Porsgrunn og Bamble kommuner, Telemark (ny firefelts motorveg)

Personer involvert i Statens vegvesens pilotprosjekter ble som del av evalueringen bedt om å belyse ulike problemstillinger innenfor fire hovedområder:

- Planprosessene kompensasjon inngår i
- Naturverdiene kompensasjonen prioriterer
- Juridiske forhold og tilgang på kompensasjonsareal
- Kostnader ved kompensasjon

## Planprosesser

Samferdselsprosjekter følger planprosessene i plan- og bygningsloven (Lov-2008-06-27-71). Erfaringene så langt viser at økologisk kompensasjon blir introdusert på ulike tidspunkter og av ulike aktører i planprosessene, men som oftest blir kompensasjon et tema i forbindelse med kommunedelplan og konsekvensutredning (KU). Pilotprosjektene viser at det er mulig å integrere kompensasjon på ulike tidspunkt i dagens planprosesser, men ut fra hensynet til framdrift og koordinering kan det virke hensiktsmessig at spørsmål om kompensasjon tas opp i forbindelse med planoppstart (f.eks. kommunedelplan med KU eller reguleringsplan med KU). Dette bidrar til en raskere og effektiv planprosess og best helhetlig resultat der effekter av

tiltak på ulike trinn i tiltakshierarkiet (unngå-avbøte-restaurere-kompensere) sees i sammenheng, for eksempel at potensielle uheldige sideeffekter av et avbøtende tiltak på kompensasjonstiltak (eller omvendt) avdekkes tidlig. Ny forskrift for konsekvensutredninger (2017) legger opp til en slik integrering av kompensasjonsarbeidet. Vi anbefaler at tiltakshierarkiet omtales i planprogrammet. Regulering og detaljering av kompensasjonstiltak kan da skje parallelt og koordinert med den øvrige reguleringsplanprosessen.

Det er viktig å være oppmerksom på at vurderinger av kompensasjon på et så tidlig tidspunkt som kommunedelplan, øker risiko for at tiltakshaver søker løsninger gjennom kompensasjon før tiltak for å unngå, avbøte og restaurere er tilstrekkelig vurdert. På samme tid finnes det eksempler på at tidlig fokus på og aktiv bruk av tiltakshierarkiet har resultert i at tiltakshaver har unngått kompensasjon gjennom prosjektilpasninger og gode avbøtende tiltak. Tiltakshaver må også være beredt på å oppdatere vurderingene av tiltakshierarkiet, inkludert kompensasjonstiltakene, når teknisk planlegging er kommet lenger enn det som typisk er tilfellet for en kommunedelplan. Dette betyr også at vilkår knyttet til vedtak bør utformes slik at tiltakshaver i senere prosjektering ikke undergraver prinsippene for kompensasjon som en siste utvei, for eksempel ved å endre planer slik at negative konsekvenser som kunne vært unngått øker og begrunnes med at omfanget av kompensasjon økes tilsvarende. Det er fortsatt ønskelig med tydeligere myndighetssignaler om når og hvordan kompensasjon bør beskrives i planprosesser og hvilke typer krav det er rimelig å stille til tiltakshaver.

Økologisk kompensasjon medfører noe mer naturmangfoldkartlegging, vurdering av potensielle kompensasjonstiltak og -arealer samt eventuell verneprosess eller annen prosess for sikring av kompensasjonsarealene (f.eks. utarbeidelse av restaurerings-/forvaltningsplan). Pilotprosjektene har integrert dette arbeidet i eksisterende planprosesser. Økologisk kompensasjon synes så langt ikke å ha medført forsinkelser i prosjekter.

Pilotprosjektene gir så langt ikke grunnlag for å si at kompensasjon har redusert planleggingstiden i prosjektene heller. Men det synes som at i enkelte miljømessig kontroversielle prosjekter fattes vedtak med forutsetning om at kompensasjon skal gjennomføres, og at i enkelte prosjekter der innsigelse har blitt vurdert synes det som krav om kompensasjon har blitt fremmet i stedet for innsigelse, alternativt vært en del av løsningen etter en innsigelse. I slike tilfeller er det mulig at kompensasjon bidrar til kortere planleggingstid siden det potensielt er funnet en løsning raskere enn det som hadde vært tilfellet uten kompensasjon. I slike situasjoner kan det også være en fare for «frikjøp», at kompensasjon bidrar til aksept for nedbygging av verdifull natur som potensielt ikke hadde blitt nedbygd uten kompensasjon (f.eks. fordi innsigelse hadde tvunget fram en annen utbyggingsløsning).

Det er tiltakshavers ansvar å utrede og planlegge tiltaket som skal bygges og herunder vurdere hvordan negative konsekvenser kan unngås, avbøtes og eventuelt kompenseres. I pilotprosjektene har miljømyndighetene (Fylkesmannen og Miljødirektoratet) i noen tilfeller inntatt en mer aktiv rolle i utredning og planlegging av kompensasjonstiltakene, på samme tid som myndighetene stiller krav og skal vurdere forslagene til kompensasjon i etterkant. I lys av den begrensede erfaringen som finnes med kompensasjon i Norge, samt fraværet av retningslinjer for kompensasjon, er miljømyndighetene sin sentrale rolle forståelig. Tett samarbeid med miljømyndighetene fra et tidlig stadium er også framhevet som en viktig faktor for å sikre effektiv utredning og planlegging av kompensasjon og samordnet kommunikasjon til berørte grunneiere og andre. Hensiktsmessig rolle- og ansvarsfordeling mellom tiltakshaver og miljømyndigheter i arbeidet med kompensasjon bør vurderes og avklares nærmere.

I prosjekter der kompensasjon er relevant kan tiltakshaver utløse behov for areal både til selve utbyggingsstiltaket og areal til kompensasjon, for eksempel etablering av et verneområde. Rollen

som utbygger og rollen som pådriver for vern kan være utfordrende å kombinere, særlig ovenfor grunneiere som må avgi areal både til utbyggingen og til kompensasjon for den samme utbyggingen. Tydelig og samordnet kommunikasjon til grunneiere og klar ansvarfordeling mellom tiltakshaver og miljømyndigheter er viktig for å balansere tiltakshavers ulike roller.

## Naturverdier

Pilotprosjektene ble opprinnelig anbefalt å fokusere på de naturverdiene der kompensasjon er eksplisitt omtalt i naturmangfoldloven, det vil si, kompensasjon for verneområder (§ 48), utvalgte naturtyper (§ 53) og prioriterte arter (§ 24). Dette har resultert i at kompensasjon for verneområder dominerer arbeidet i pilotprosjektene selv om nye pilotprosjekter har utvidet spennet av naturverdier som vurderes for kompensasjon, for eksempel skjøtselsbetingede naturtyper som slåttemark, foreslåtte utvalgte naturtyper (boreonemoral regnskog) og landskapsøkologiske forhold som viktige forbindelseslinjer der arter beveger seg mellom ulike funksjonsområder. Blant pilotprosjektene er det ingen eksempler på vurdering av kompensasjon for en prioritert art, men for en sterkt trua art (vipe). Naturverdiene som har utløst krav om kompensasjon omfatter nå lavereliggende og produktive våtmarker, tørre kalkområder og kalkskog i sør, lavproduktiv skog i nord, kystregnskog i vest, og kulturbetingede naturverdier. Et begrenset erfaringsgrunnlag gjør at for mange naturverdier finnes det fortsatt ingen eksempler på kompensasjonsvurderinger i Norge. Siden kompensasjonstiltakene er under planlegging og fortsatt ikke er gjennomført har evalueringen ikke vurdert kvaliteten av tiltakene og betydningen for naturverdiene som kompensasjon er tenkt å sikre eller skape. Dette bør evalueres senere.

I arbeidet med naturverdier som definerer hva det skal kompenseres for, har pilotprosjektene fokusert mest på vernestatus, naturtyper, størrelse på arealer og i noen grad arter. Naturmangfoldkartlegging skjer hovedsakelig på naturtypenivå, og naturtyper blir da en sentral målestokk både for å karakterisere tap og for å identifisere tilsvarende natur for kompensasjon. Økosystemer, økosystemfunksjoner og landskapsøkologiske forhold har i liten grad vært vurdert, med unntak av særlig fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 der vurdering av landskapsøkologiske forhold har vært viktig. Veiledning om hvordan økosystemnivået og landskapsøkologi bør håndteres innen kompensasjon er ønskelig, herunder relevante metoder for å vurdere dette. Håndtering av samlet belastning og kompensasjon for endringer i samlet belastning, for eksempel økt utbyggingspress som følge av nye veier eller jernbane, bør også belyses gjennom veiledning.

Pilotprosjektene har i noen tilfeller utført betydelig naturmangfoldkartlegging som grunnlag for å vurdere tap og mulig kompensasjon. Ingen av pilotprosjektene har så langt identifisert naturverdier som det synes umulig eller urealistisk å kompensere for så lenge kompensasjonen kan bestå av beskyttelse av eksisterende naturverdier, typisk gjennom vern etter naturmangfoldloven.

Etablering av verneområder der det allerede finnes store naturverdier er den dominerende formen for kompensasjon vurdert så langt. Pilotprosjektene har i mindre grad vurdert restaurering av natur og etablering av ny natur, noe som trolig vil være mer utfordrende. Fokus på vern av eksisterende naturverdier medfører vanskelige vurderinger om et slikt vern gir en positiv effekt ut over det som ville skjedd uansett og uavhengig av kompensasjonen, det vil si, om kravet til addisjonalitet er oppfylt. Uten addisjonalitet unngås ikke et netto tap av verdifullt naturmangfold. Pilotprosjektene har i liten grad dokumentert en grundig vurdering av addisjonalitet, og enkelte pilotprosjekter synes ikke å vektlegge dette viktige aspektet. Her er det behov for ytterligere klargjøring av hvilke forhold som bør vurderes og hva som er akseptable former for økologisk kompensasjon. For å sikre addisjonalitet og unngå netto tap er

det trolig viktig å vurdere hvordan kompensasjon ved nydanning og restaurering kan økes, siden slike tiltak med større sikkerhet vil bidra til noe som ikke skjer uansett. Fokus innen restaurering bør være på naturverdier der restaurering erfaringsmessig kan produsere gode resultater, for eksempel enkelte typer våtmarksnatur.

Kompensasjonsarealene ligger i varierende avstand fra tiltaket, men i hovedsak nær tiltaket der fokus på å lete etter passende areal har vært. Behovet for kompensasjonsareal har ulik grad av konflikt med annen arealbruk. I noen prosjekter har potensiell konflikt være med å styre valg av kompensasjonsareal, for eksempel der det har vært krav om at økologisk kompensasjon ikke skal skje på jordbruksareal. Slike krav har gjort at mulighetene for å finne flerbruksløsninger som kombinerer viktige økologiske funksjoner og jordbruksdrift (f.eks. beite) ikke har blitt vurdert. Med et fokus på verneområder har tilgang på areal i hovedsak blitt håndtert av miljøforvaltningen gjennom vern etter naturmangfoldloven.

Viktig naturmangfold påvirkes også utenfor verneområder, og pilotprosjektene fokus på verneområder reflekterer ikke nødvendigvis et hensiktsmessig innslagspunkt for når kompensasjon bør vurderes dersom vi ønsker å fokusere på det viktigste naturmangfoldet. Det har ikke vært klart hvilke naturverdier og under hvilke forhold kompensasjon kan og bør vurderes, og heller ikke når det er rimelig å stille krav om kompensasjon. Med hjemmel i generell vilkårlære bør vedtaksmyndighet kunne stille saklige og rimelige vilkår knyttet til et vedtak der viktig naturmangfold påvirkes negativt i stor grad, inkludert vilkår om kompensasjon. Trolig er det en forutsetning for forutsigbarhet og effektiv integrering av kompensasjon i planprosesser, at det etableres større klarhet i hvilke tilfeller det kan og bør stilles vilkår om kompensasjon. Dette er særlig viktig siden ny forskrift om konsekvensutredninger trolig vil bidra til at flere prosjekter vurderer kompensasjon.

Siden pilotprosjektene i stor grad planlegger sikring av kompensasjonsarealene gjennom vern etter naturmangfoldloven, vil miljøforvaltningen, normalt Fylkesmannens miljøvern avdeling, ta over ansvaret for langsiktig forvaltning etter at tiltakshaver har dekket kostnader til kartlegging, utredning og etablering av kompensasjon, samt eventuell overvåking og evaluering i en tidlig fase. I prinsippet skal den kompenserende effekten vedvare like lenge som den negative konsekvensen det kompenseres for vedvarer. Tiltakshaver har i prinsippet ansvaret for kompensasjonen på linje med utbyggingstiltaket og avbøtende tiltak både i anleggsfasen og driftsfasen, noe som også er uttrykt i naturmangfoldloven § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver). Det er ikke klart hvordan dette prinsippet i praksis kan eller bør oppfylles for langsiktig opprettholdelse av kompensasjon i samferdselsprosjekter. Flere løsninger for langsiktig finansiering av drift, overvåking og evaluering bør vurderes og utvikles for å sikre forutsigbarhet for alle involverte parter med hensyn til roller, ansvar og kostnader.

Pilotprosjektene er hovedsakelig i planleggingsfasen, og ingen av pilotprosjektene har så langt gjennomført alle planlagte kompensasjonstiltak. Faglig evaluering av måloppnåelse er derfor ikke gjennomført, men vil være avgjørende for å vurdere om økologisk kompensasjon bidrar til bedre planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter herunder å unngå netto tap av viktig naturmangfold.

### **Juridiske forhold**

Å sikre tilgang til areal fortsetter å være utfordrende i flere prosjekter, for eksempel der kompensasjonsareal kommer i konflikt med jordbruksareal eller der naturområder er utsatt for annet nedbyggingspress. Pilotprosjektene baserer seg hovedsakelig på tradisjonelt vern etter naturmangfoldloven, og både myndighetsstyrt vern og frivillig vern er brukt. Få andre virkemidler for å sikre tilgang til areal er utprøvd. Vegmyndighetene har ikke hjemmel til å



ekspropriere areal til naturformål. Det er behov for å vurdere og etablere flere måter å få tilgang til areal enn tradisjonelt vern, for eksempel gjennom kjøp av areal, jordskifte eller frivillige avtaler med grunneiere eller andre der arealbruk som sikrer viktig naturmangfold etableres med et langsiktig tidsperspektiv inkludert flerbruk. Erfaringer fra andre land (f.eks. Sverige) viser også at det kan være hensiktsmessig å vurdere flerbruk av jordbruksarealer slik at jordbruksarealer holdes i hevd på samme tid som viktige funksjoner for naturmangfold opprettholdes.

Tiltakshaver utløser behov for areal både til utbyggingen og til kompensasjon. Erstatning til grunneier for erverv av areal til utbyggingen og erstatning for vern gjennomføres etter ulike ordninger som ikke er samordnet. Muligheter for bedre samordning bør vurderes.

## **Kostnader**

Erfaringsmaterialet om kostnader ved kompensasjon er per i dag meget begrenset. Kartlegging av naturmangfold, utredning av potensielle kompensasjonsløsninger, utarbeidelse av kompensasjonsplan og sikring av kompensasjonsareal (f.eks. verneprosess) øker kostnadene noe på kort sikt. For samferdselsutbygginger, vil kostnadene for kompensasjon i de fleste store prosjekter utgjøre en liten eller svært liten del av de totale prosjektkostnadene. I de fleste tilfeller vil kostnadene ved kompensasjon også være små sammenlignet med enkelte tekniske løsninger for å unngå, avbøte og restaurere skader på naturmangfold selv ved restaurering eller nyetablering av natur, som ofte vil være dyrere enn vern av eksisterende verdier. For Åkersvika ble kostnadene til planlagte kompensasjonstiltak beregnet til ca. 1,5% av anleggskostnadene (før utbygging). Der kostnadene ved kompensasjon er små, for eksempel vern og senere drift av arealet i regi av miljøforvaltningen, kan dette i enkelte prosjekter introdusere et insentiv for tiltakshaver til å gjennomføre billigere kompensasjonstiltak heller enn dyrere tiltak for å unngå, avbøte og restaurere negative konsekvenser. Grundige vurderinger og dokumentasjon på at tiltakshierarkiet er fulgt, og at kompensasjon reelt sett er siste utvei, er ekstra viktig i slike situasjoner. Evaluering av faktiske kostnader ved kompensasjon bør utføres når planlagte kompensasjonstiltak har blitt gjennomført.

## **Oppsummering av hovedfunn**

Denne oppdaterte evalueringen av arbeidet med økologisk kompensasjon er basert på pilotprosjekter som er under planlegging, og erfaringer fra gjennomføring av kompensasjon utover etablering av verneareal mangler fortsatt blant pilotprosjektene. Erfaringene viser at økologisk kompensasjon kan integreres i eksisterende planprosesser uten å medføre forsinkelser. Det synes fortsatt rimelig å anta at planleggingstiden kan reduseres noe i de tilfellene der kompensasjon bidrar til at et kompromiss om utbyggingsløsning kan oppnås raskere. Her ligger det også en risiko, at prosjekter søker løsninger gjennom kompensasjon før tiltak for å unngå, avbøte og restaurere er tilstrekkelig vurdert. Det er fortsatt lite informasjon tilgjengelig om kostnader, men tilbakemeldingene fra pilotprosjektene indikerer at kostnadene er svært begrensede sammenlignet med prosjektenes størrelser.

Pilotprosjektene har vurdert kompensasjon gjennom nydanning av natur, restaurering og vern av eksisterende naturverdier. Vern av eksisterende, verdifull natur har fortsatt størst fokus i pilotprosjektene. Slikt vern sikrer at kompensasjon etableres raskt, i motsetning til mer tidkrevende restaurering eller etablering av natur fra grunnen av. På samme tid medfører vern av eksisterende, verdifull natur vanskelige vurderinger rundt det kravet om addisjonalitet, det vil si, at kompensasjonen skal bidra med noe ut over det som ville skjedd uansett (dersom kompensasjonen ikke hadde blitt gjennomført). Uten addisjonalitet oppnås ikke målet om å unngå et netto tap av viktig naturmangfold. Vurderinger av addisjonalitet har vært krevende for pilotprosjektene, og veiledning om hvordan addisjonalitet bør vurderes er ønskelig.

De fleste pilotprosjektene mener tilstrekkelig egnet kompensasjonsareal kan finnes lokalt, men tilgang på areal er tidvis utfordrende. Flere måter å sikre tilgang til kompensasjonsareal bør vurderes i framtiden, inkludert mulige lovhjemler, kjøp av areal og langsiktige forvaltningsavtaler med grunneiere. Vern av kompensasjonsareal etter naturmangfoldloven overfører i stor grad ansvaret for langsiktig forvaltning og finansiering av kompensasjonen til forvaltningsmyndigheten for verneområdet, typisk miljømyndighetene. Langsiktige finansieringsløsninger som i større grad er i tråd med naturmangfoldloven § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver) bør vurderes.

Mangel av klare rammer for kompensasjon i Norge medfører usikkerhet rundt en rekke problemstillinger. Det er et stort behov for klarere veiledning rundt sentrale forhold ved kompensasjon, for eksempel hva det kan eller bør kreves kompensasjon for, hvordan man kan sikre tilgang til areal, hva som er akseptable former for kompensasjon, særlig i forhold til kravet om addisjonalitet, og hvilke langsiktige forvaltnings- og finansieringsmekanismer som finnes eller kan etableres. Ny forskrift om konsekvensutredninger (2017) omtaler kompensasjon og har økt behovet for veiledning eller retningslinjer siden forrige evaluering. Prinsippene som ble lansert under slutføringen av denne evalueringen gir noen viktige avklaringer på overordnet nivå, men mer spesifikk veiledning er nødvendig for å gjennomføre prinsippene og regelverket på området på en konsistent og forutsigbar måte.

# INNHold

<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>ii</b>
<b>1 INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 Hva er økologisk kompensasjon?.....	1
1.2 Endringer siden forrige evaluering.....	2
1.3 Formål .....	3
<b>2 MATERIALE OG METODER</b> .....	<b>4</b>
2.1 Utvalg av prosjekter .....	4
2.2 Metoder .....	4
<b>3 PILOTPROSJEKTENE</b> .....	<b>6</b>
<b>4 RESULTATER OG DISKUSJON</b> .....	<b>12</b>
4.1 Planprosess.....	12
4.1.1 <i>Evalueringsfunn</i> .....	12
4.1.2 <i>Diskusjon om planprosess</i> .....	27
4.2 Naturverdier .....	31
4.2.1 <i>Evalueringsfunn</i> .....	31
4.2.2 <i>Diskusjon om naturverdier</i> .....	38
4.3 Juridiske forhold .....	42
4.3.1 <i>Evalueringsfunn</i> .....	42
4.3.2 <i>Diskusjon om juridiske forhold</i> .....	44
4.4 Kostnader .....	46
4.4.1 <i>Evalueringsfunn</i> .....	46
4.4.2 <i>Diskusjon om kostnader</i> .....	47
<b>5 OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER</b> .....	<b>48</b>
<b>6 LITTERATUR</b> .....	<b>51</b>

## Tabeller

Tabell 3.1	Pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon som er evaluert.....	6
Tabell 3.2	Informasjon om pilotprosjektene som er evaluert (informasjon per vår/forsommer 2019).	8
Tabell 4.1	Oppsummering av når økologisk kompensasjon ble vurdert i planprosess og prosjektutvikling for pilotprosjektene.....	14
Tabell 4.2	Utarbeidelse av kompensasjonsplan og utløsning av andre formelle prosesser knyttet til kompensasjon i pilotprosjektene .....	19
Tabell 4.3	Fordeling av roller og ansvar for ulike deler av arbeidet med økologisk kompensasjon i pilotprosjektene.....	25
Tabell 4.4	Oppsummering av naturverdier som har utløst krav eller forslag om økologisk kompensasjon i pilotprosjektene .....	32
Tabell 4.5	Typer av økologisk kompensasjon som er vedtatt eller foreslått eller vurderes i pilotprosjekter der vedtak ennå ikke er fattet.....	34
Tabell 4.6	Estimerte arealtap (dekar), kompensasjonsareal (dekar) og arealmessig forholdstall (mellom tappt areal og kompensasjonsareal) for pilotprosjektene .....	35
Tabell 4.7	Vedtatt eller foreslått sikring av kompensasjonsareal i pilotprosjektene.....	43

## Figurer

Figur 1.1	Tiltakshierarkiet tilsier at man først skal unngå (høyest prioritet), deretter avbøte, så restaurere og eventuelt, som siste utvei (lavest prioritet), kompensere negative konsekvenser.....	1
Figur 3.1	Lokalisering av Statens vegvesens eksisterende (blå) og tidligere (gule) pilotprosjekter omtalt i evalueringen .....	7
Figur 4.1	Sammenheng mellom verneplan og forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat, kompensasjonsplan og ytre miljøplan for veiutbyggingen ved E6 Kåterud–Arnkvern .....	18

## Tekstbokser

Tekstboks 4.1	Utdrag fra planbestemmelser for detaljregulering E39 Lønset-Hjelset .....	21
Tekstboks 4.2	Enkelte av rammene for kompensasjon lagt gjennom vedtaksbrev fra Miljøvern-departementet 11. april 2013 vedrørende kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 Kåterud–Arnkvern .....	22
Tekstboks 4.3	Føringer fra Fylkesmannen i høringsuttalelse til KDP og KU for E18 Langangen–Rugtvedt, 28. april 2015 .....	23
Tekstboks 4.4	Føringer fra Fylkesmannen for kompensasjon knyttet til E8 Riksgrensen–Skibotn, brev 7. juli 2015 om «Forslag til grenseendring av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune – melding om oppstart av arbeid med å finne kompensasjonsareal» ..	23
Tekstboks 4.5:	Utdrag fra innsigelsen fra Fylkesmann til reguleringsplan E39 Lønset-Hjelset 1.2.2017 .....	27

## Vedlegg

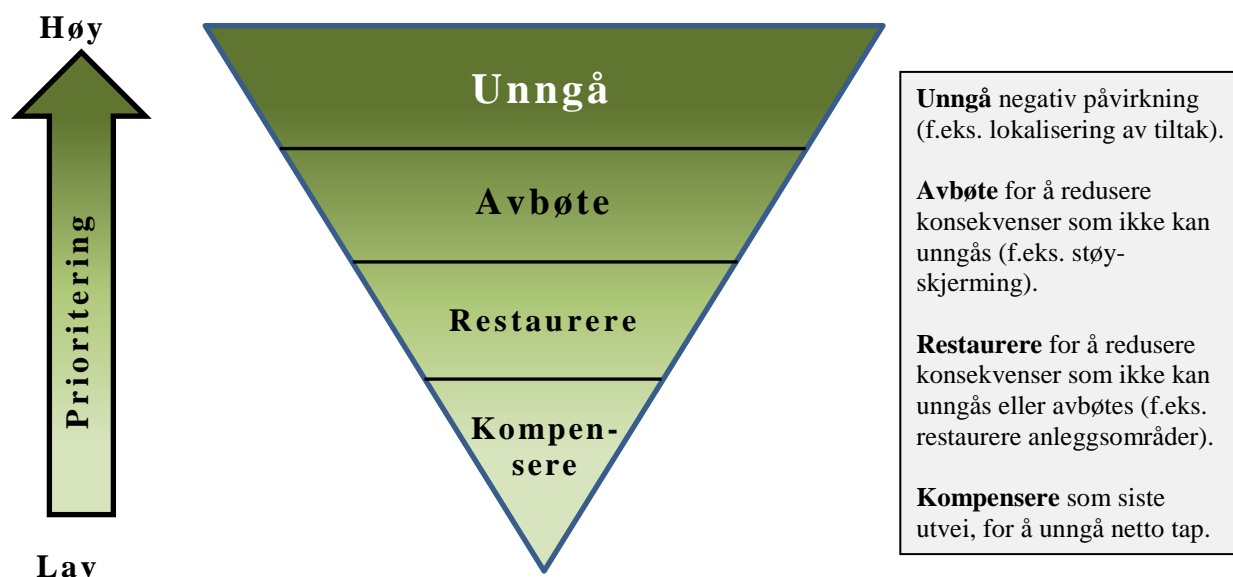
Vedlegg 1	Spørsmål og problemstillinger i spørreskjema brukt i evalueringen
Vedlegg 2	Dokumenter for pilotprosjektene

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Hva er økologisk kompensasjon?

Fysisk kompensasjon for naturmangfold, også kalt økologisk kompensasjon, innebærer at en tiltakshaver gjennomfører konkrete tiltak med positive konsekvenser for naturmangfoldet *utenfor* området som tiltaket beslaglegger eller påvirker. Disse positive konsekvensene skal oppveie, eller kompensere for, de negative konsekvensene ved tiltakshavers prosjekt. Kompensasjon skal sikre at et prosjekt unngår et netto tap av viktig naturmangfold.

Før kompensasjon vurderes, forutsettes det at tiltakshaver har gjort det som er mulig for å unngå negative konsekvenser på naturmangfold. Først og fremst skal dette gjøres gjennom å velge et alternativ som medfører minst mulig skade. Valg av lokalisering vil ofte være den viktigste enkeltfaktoren for å *unngå* negativ påvirkning på viktig naturmangfold. Tilpasninger bør også gjøres i det valgte prosjektalternativet for å unngå eller begrense negative konsekvenser. Deretter utformes *avbøtende* tiltak som reduserer varighet eller utbredelse av konsekvensene som ikke kan unngås. Her finnes en rekke mulige tiltak avhengig av hvilket prosjekt og naturmangfold det er snakk om, for eksempel faunapassasjer for å sikre forbindelse mellom leveområder eller oppsamling og rensing av vann fra anleggsområder for å unngå forurensing i anleggsfasen. Etter avbøtende tiltak utformes tiltak for *restaurering* av områder som er direkte eller indirekte påvirket, for eksempel midlertidige anleggsområder eller områder nær tiltaket som blir påvirket i anleggsfasen. Dette er tiltak som går utover den vanlige oppryddingen og istandsettingen etter anleggsarbeid. For eksempel, kan det innebære at i et riggområde som lå på areal med edelløvskog gjennomføres mer omfattende tiltak for å få tilbake den opprinnelige edelløvskogen. Dersom det fortsatt gjenstår vesentlige negative konsekvenser på viktig naturmangfold etter at tiltakshaver har gjort det som er mulig for å unngå, avbøte og restaurere, bør tiltakshaver utforme tiltak som fullt ut *kompenserer* for disse negative konsekvensene. Hierarkiet av tiltak som skal gjennomføres, det såkalte tiltakshierarkiet, er illustrert i figur 1.1.



**Figur 1.1** Tiltakshierarkiet tilsier at man først skal unngå (høyest prioritet), deretter avbøte, så restaurere og eventuelt, som siste utvei (lavest prioritet), kompensere negative konsekvenser (modifisert etter Meld. St. 14 Natur for livet, s. 87)

Tiltakshierarkiet understreker viktigheten av at kompensasjon er siste utvei, og den typen tiltak som i utgangspunktet har lavest prioritet, etter at andre mulige tiltak er vurdert. Tiltakshavere som bruker økologisk kompensasjon skal dokumentere at tiltakshierarkiet er fulgt (forskrift om konsekvensutredninger § 23). De tre første trinnene i tiltakshierarkiet (unngå→avbøte→restaurere) er veletablert praksis i Norge, mens økologisk kompensasjon er et verktøy som fortsatt er under utvikling.

Formålet med økologisk kompensasjon er å unngå et netto tap av viktig naturmangfold gjennom å fysisk kompensere for et tiltaks negative konsekvenser. Kompensasjonstiltakene bør resultere i målbare resultater slik at man kan sammenligne tap og kompensasjon og vurdere om tiltakene reelt sett kompenserer for de negative konsekvensene som ikke kan forhindres.

De konkrete kompensasjonstiltakene vil variere fra prosjekt til prosjekt, og det er mange ulike tiltak som kan være aktuelle. Tiltakene deles ofte inn i tre hovedgrupper:

- restaurering av tidligere skader eller negativ påvirkning på naturmangfold,
- nyskaping av naturmangfold fra grunnen av, eller
- beskyttelse av eksisterende naturmangfold som er i ferd med, eller står i fare for, å gå tapt eller bli vesentlig negativt påvirket.

For ytterligere bakgrunnsinformasjon om økologisk kompensasjon vises det til Statens vegvesens rapport nr. 474 (Statens vegvesen, 2017),<sup>6</sup> rapport til Samferdselsdepartementet i 2013 fra en arbeidsgruppe om kompensasjon (Samferdselsdepartementet, 2013),<sup>7</sup> og rapport fra et erfaringsseminar om kompensasjon i samferdselssektoren (Statens vegvesen, 2015).<sup>8</sup>

## 1.2 Endringer siden forrige evaluering

Siden forrige evaluering har det skjedd noen endringer i rammeverkene for økologisk kompensasjon som er kort omtales under. Klare retningslinjer eller veiledning for økologisk kompensasjon fra norske myndigheter er ikke etablert.

Ny forskrift om konsekvensutredninger ble fastsatt 21. juni 2017 (FOR-2017-06-21-854) og trådte i kraft 1. juli 2017. Den nye forskriften gjennomfører endringene i det reviderte EU-direktivet om miljøkonsekvensutredninger (Direktiv 2014/52/EU),<sup>9</sup> det såkalte EIA-direktivet, og også Direktiv 2001/42/EØF om vurdering av miljøvirkningene av visse planer og programmer, det såkalte SEA-direktivet. Forskriften omtaler kompensasjon i forbindelse forebygging av virkninger (§ 23), der en konsekvensutredning (KU) skal beskrive tiltak «som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og viss mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen». I § 29 om sluttbehandling av en sak, krever forskriften av det skal stilles «vilkår for å unngå, begrense, istandsette og om

---

<sup>6</sup> [https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/publikasjoner/Statens+vegvesens+rappporter/\\_attachment/1734929?ts=15a5accb2e8&download=true&fast\\_title=Evaluering+av+pilotprosjekter%3A+innen+%C3%B8kologisk+kompensasjon](https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/publikasjoner/Statens+vegvesens+rappporter/_attachment/1734929?ts=15a5accb2e8&download=true&fast_title=Evaluering+av+pilotprosjekter%3A+innen+%C3%B8kologisk+kompensasjon)

<sup>7</sup> Samferdselsdepartementet, 2013. «Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging». Rapport fra en arbeidsgruppe. Avgitt 3. juli 2013. (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fysisk-kompensasjon-for-jordbruks--og-na/id733198/>)

<sup>8</sup> Statens vegvesen, 2015. «Fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren. Erfaringsseminar.» Rapport nr. 386 ([https://www.vegvesen.no/\\_attachment/928147/binary/1041766?fast\\_title=Rapport+386+-+Fysisk+kompensasjon+for+samferdselssektoren.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/928147/binary/1041766?fast_title=Rapport+386+-+Fysisk+kompensasjon+for+samferdselssektoren.pdf))

<sup>9</sup> Directive 2014/52/EU, 16. april 2014 om miljøkonsekvensutredninger (Environmental Impact Assessment, EIA) (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0052&from=EN>)

mulig kompensere vesentlige virkninger for miljø og samfunn». Forskriften legger opp til at vurderinger av kompensasjon blir en integrert del av planprosess og KU.

Siden forrige evaluering har en revidert utgave av Statens vegvesens veileder om konsekvensutredninger (håndbok V712) blitt publisert (februar 2018) og beskriver på overordnet nivå hvordan økologisk kompensasjon bør innpasses i planlegging og gjennomføring av prosjekter, særlig i forbindelse med naturmangfold.

### **1.3 Formål**

Vegdirektoratet utpekte i 2013 de første potensielle pilotprosjektene for økologisk kompensasjon. Formålet var å teste ut bruk av økologisk kompensasjon og bidra til økt kunnskap om hvordan kompensasjon kan tilpasses det norske planregimet praktisk og juridisk samt å øke kunnskapen om kostnader og nytte ved kompensasjon i vegprosjekter. Det har vært et mål at bredden av problemstillinger skal belyses. Fem pilotprosjekt ble evaluert i 2016 (SVV rapport nr. 474, januar 2017), på et tidspunkt der alle pilotprosjektene var under planlegging og ingen var i byggefasen.

De to siste årene har prosjektenes planlegging fortsatt i varierende grad, gjennomføring av noen prosjekter er overført fra Statens vegvesen til Nye Veier AS, nye prosjekter har inkludert økologisk kompensasjon i sin planlegging, og forskrift for konsekvensutredninger omtaler kompensasjon eksplisitt. I denne perioden har behovet for erfaringsbaserte innspill til veiledning eller retningslinjer for økologisk kompensasjon i Norge økt. På denne bakgrunn ønsket Klima- og miljøseksjonen i Vegdirektoratet å gjøre en enkel analyse av pilotprosjektene for å oppdatere evalueringsresultatene fra SVV rapport nr. 474.

Formålet med denne evalueringen er å øke kunnskapen om hvordan økologisk kompensasjon brukes i det norske planregimet med vekt på samferdselsutbygginger og hvilke problemstillinger som synes særlig viktige å klargjøre. Evalueringen skal gjennom enkle analyser identifisere hvilke problemstillinger og prosesser som synes særlig utfordrende og dermed også gi innspill til hva som bør dekkes i fremtidig veiledning for økologisk kompensasjon. Evalueringen søker å dokumentere erfaringer fra nye og gamle pilotprosjekter i regi av Statens vegvesen, men refererer også til publisert informasjon fra andre prosjekter som jobber med økologisk kompensasjon.

## 2 MATERIALE OG METODER

### 2.1 Utvalg av prosjekter

Følgende fem pilotprosjekter var inkludert i forrige evaluering (SVV rapport nr. 474):

- E6 Kåterud–Arnkvern, Hamar og Stange kommuner, Hedmark
- Ringeriksbanen/E16 Høggkastet–Hønefoss (fellesprosjekt Bane NOR og Statens vegvesen), Hole og Ringerike kommuner, Buskerud
- E18 Langangen–Rugtvedt, Porsgrunn og Bamble kommuner, Telemark
- E8 Riksgrensen–Skibotn, Storfjord kommune, Troms
- E6 Vingrom–Ensby, Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland

Av de opprinnelige pilotprosjekter ble E6 Kåterud–Arnkvern (Hamar og Stange kommuner), E18 Langangen–Rugtvedt (Porsgrunn og Bamble kommuner) og E6 Vingrom–Ensby (Lillehammer og Øyer kommuner) overført fra SVV til Nye Veier AS og er dermed ikke en del av dagens pilotprosjekter for Statens vegvesen. Disse prosjektene ble ikke spurt om å svare på spørsmål i forbindelse med oppdateringen av evalueringen, og det er derfor usikkerhet rundt hvordan arbeid med kompensasjon videreføres ut over det som er funnet i offentlig tilgjengelige dokument. Selv om disse prosjektene ikke lenger gjennomføres av SVV, er de en viktig del av den potensielle kunnskapsbasen for hvordan økologisk kompensasjon best kan tilpasses planprosesser, juridisk og praktisk, i forbindelse med planleggingen av vegprosjekter i Norge.

På den andre siden har SVV inkludert tre prosjekter som nye pilotprosjekter i evalueringen:

- E39 Stord–Os, Stord, Fitjar, Tysnes og Os kommuner, Hordaland
- E39 Lønset–Hjelset, Molde kommune, Møre og Romsdal
- Fv722 Veslebygda–Flo, Stryn kommune, Sogn og Fjordane

Informasjon om prosjektene er oppsummert i kapittel 3.

### 2.2 Metoder

Som i forrige evaluering er resultatene basert på svar i spørreskjema som er fylt ut av ansatte i Statens vegvesen som har jobbet med økologisk kompensasjon i pilotprosjektene. Forespørsler om ytterligere informasjon og dokumentasjon ble sendt til flere prosjekter i etterkant av mottatte spørreskjema og supplerende intervjuer per telefon ble gjennomført for å utdype eller avklare svar i spørreskjema.

Spørsmålene i spørreskjemaet dekker problemstillinger innenfor de samme fire hovedområdene som ble dekket under forrige evaluering:

- Planprosessene kompensasjon inngår i
- Naturverdiene kompensasjonen prioriterer
- Juridiske forhold og tilgang på kompensasjonsareal
- Kostnader ved kompensasjon



For mer informasjon om problemstillingene, spørreskjemaene og spørsmålene under hvert av de fire hovedområdene, se SVV rapport nr. 474 og vedlegg 1 i denne rapporten.

Offentlig tilgjengelig informasjon er i noen tilfeller også innhentet for andre prosjekter enn Statens vegvesens pilotprosjekter, for eksempel planprogram, kommunedelplaner, reguleringsplaner, konsekvensutredninger, høringsuttalelser, møtereferater og brev.

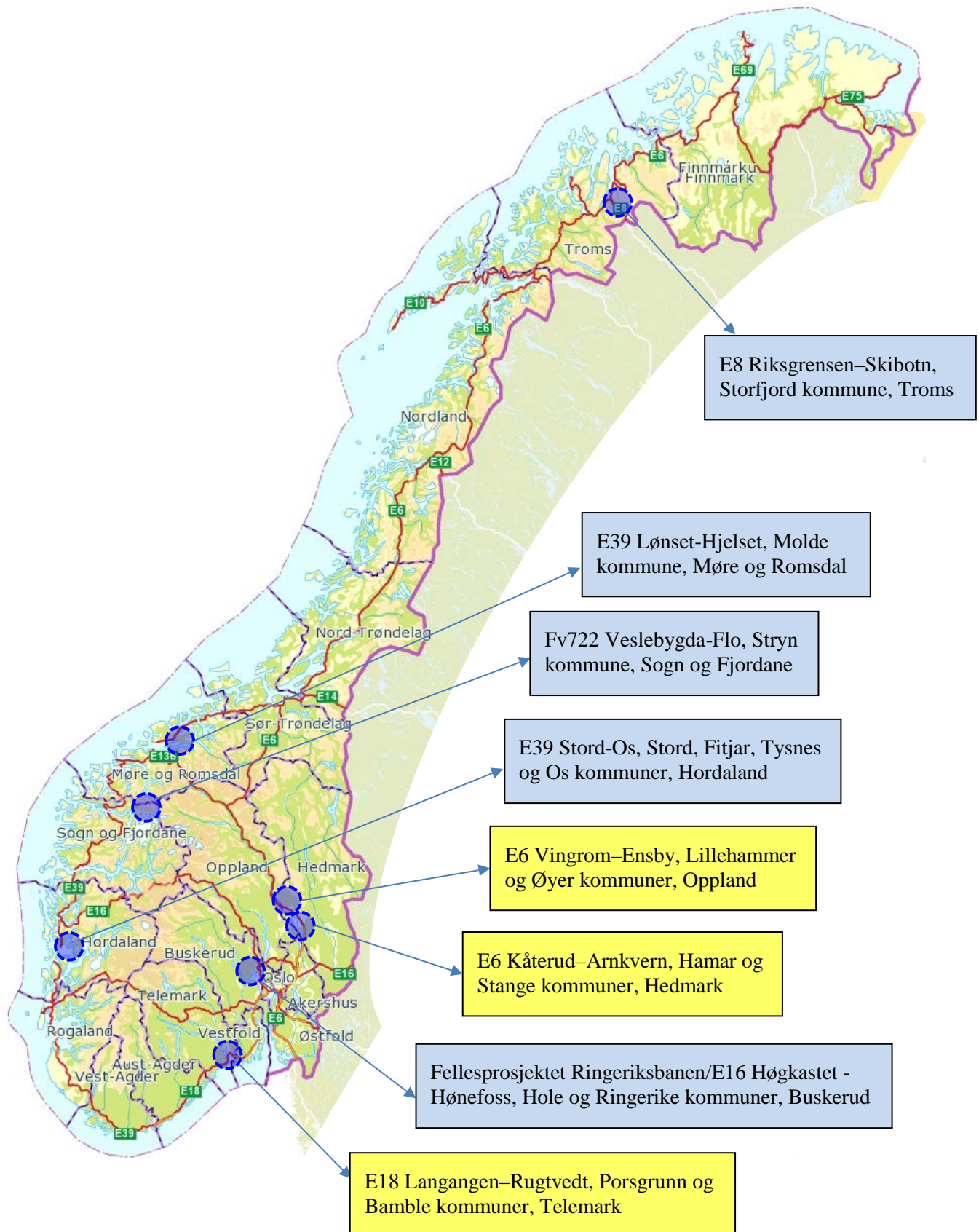
### 3 PILOTPROSJEKTENE

Totalt er åtte eksisterende eller tidligere pilotprosjekter vurdert i denne evalueringen med vekt på de fem eksisterende pilotprosjektene. To prosjekter var pilotprosjekter både i evalueringen i 2016 og i 2019, tre prosjekter bare i 2019, og tre prosjekter i 2016 med liten grad av oppdatering i 2019 (se tabell 3.1 under).

**Tabell 3.1 Pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon som er evaluert.**

Pilotprosjekt	Kommune(r), fylke	Evalueringer
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019		
Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkasset - Hønefoss (ny firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane)	Hole og Ringerike kommuner, Buskerud	Inkludert i 2016 og 2019.
E8 Riksgrensen - Skibotn (utvidelse og omlegging av tofelts veg).	Storfjord kommune, Troms	Inkludert i 2016 og 2019.
E39 Lønset - Hjelset (ny 2/3-felts veg)	Molde kommune, Møre og Romsdal	Ikke inkludert i 2016. Nytt prosjekt i evaluering 2019.
E39 Stord - Os (ny firefelts veg)	Stord, Fitjar, Tysnes og Os kommuner, Hordaland	Ikke inkludert i 2016. Nytt prosjekt i evaluering 2019.
Fv722 Veslebygda - Flo (skredsikring/tunnel)	Stryn kommune, Sogn og Fjordane	Ikke inkludert i 2016. Nytt prosjekt i evaluering 2019.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført til Nye Veier AS)		
E6 Kåterud - Arnkvern (utvidelse fra tofelts til firefelts motorveg)	Hamar og Stange kommuner, Hedmark	Inkludert i 2016. Overført til Nye Veier AS, i liten grad oppdatert i 2019.
E6 Vingrom - Ensby (ny firefelts motorveg).	Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland	Inkludert i 2016. Overført til Nye Veier AS, i liten grad oppdatert i 2019.
E18 Langangen - Rugtvedt (ny firefelts motorveg)	Porsgrunn og Bamble kommuner, Telemark	Inkludert i 2016. Overført til Nye Veier AS, i liten grad oppdatert i 2019.

Lokalisering av prosjektene er vist i figur 3.1 og prosjektinformasjon er oppsummert i tabell 3.2 under.



**Figur 3.1** Lokalisering av Statens vegvesens eksisterende (blå) og tidligere (gule) pilotprosjekter omtalt i evalueringen.

**Tabell 3.2 Informasjon om pilotprosjektene som er evaluert (informasjon per vår/forsommer 2019).**

Pilotprosjekt	Kommune(r), fylke	Tiltakshaver / planmyndighet	Planfase	Berørte naturverdier	(Forventet) tap	(Forventet) kompensasjon
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019						
Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet - Hønefoss (ny firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane)	Hole og Ringerike kommuner, Buskerud	Bane NOR, i samarbeid med Statens Vegvesen (fellesprosjekt) / Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD)	Planprogram for statlig reguleringsplan vedtatt av KMD 6. sep. 2017. Statlig reguleringsplan med KU på offentlig ettersyn april – juni 2018. Revidert reguleringsplan på høring nov. 2018 – jan. 2019. Kompensasjonsplan og forslag til verneplan også på høring. Grense naturreservat ikke endret ennå. Forslag til reguleringsplan ble oversendt KMD for endelig vedtak 15. mai 2019. Reguleringsplan, plan for økologisk kompensasjon og verneplan vil bli behandlet samtidig.	Synneren naturreservat (opprettet 1985) og Ramsarområde. Foreslått naturreservat (Storelva) og omkringliggende områder. Arealer på kalkrik grunn. Rødlistearter. Viktige funksjonsområder for vilt, særlig våtmarksfugl.	Tap av 2,7 daa eksisterende Synneren naturreservat, 14,9 daa foreslått naturreservat, 4,7 daa kalkbarskog, og 14 daa og 30 daa funksjonsområde for hhv. vipe og sothøne. Tap av landskapsøkologisk viktige forbindelser.	Betydelige areal lokalt er kartlagt og vurdert egnet til kompensasjon. Eksisterende naturverdier er foreslått vernet og noen arealer er foreslått for restaurering. Kompensasjon for landskapsøkologiske effekter og økologiske funksjonsområder for trua arter er foreslått. Ulike forslag til kompensasjon er fremmet fra tiltakshaver og miljømyndigheter.
E8 Riksgrensen–Skibotn (utvidelse og omlegging av tofelts veg)	Storfjord kommune, Troms	Statens vegvesen / Storfjord kommune	Varsel oppstart reguleringsplan i 2014. Reguleringsplan vedtatt 14. desember 2016. Grense naturreservat ikke endret ennå. Vegprosjektet er foreløpig lagt i bero på grunn av manglende finansiering i NTP. Utkast til kompensasjonsplan (5. des. 2018).	Lullefjell naturreservat (opprettet 2000) med gammel furuskog og rødlistearter.	Tap av ca. 34 daa reservatareal med furuskog (verdi A) og sju rødlistearter (4 VU, 3 NT) forbundet med kontinuitets-/naturskog.	Trolig vernes furuskog som kan få urskogpreg over tid. Død ved på tapt areal flyttes til kompensasjonsareal (delvis utført).
E39 Lønset-Hjelset (ny 2/3-felts veg)	Molde kommune, Møre og Romsdal	Statens vegvesen / Molde kommune	Planprogram for reguleringsplan vedtatt i mars 2013. Reguleringsplan med KU vedtatt 22. juni 2017. Plan revidert etter klagebehandling 9.	Slåttemark (utvalgt naturtype).	Tap av 6,2 daa utvalgt naturtype slåttemark. Av disse 4 daa av verdi B og 2,2 daa av verdi A.	To områder slåttemark av verdi B har fått utarbeidet skjøtelsplan og skal restaureres og skjøttes som utvalgt naturtype. Områdene

Pilotprosjekt	Kommune(r), fylke	Tiltakshaver / planmyndighet	Planfase	Berørte naturverdier	(Forventet) tap	(Forventet) kompensasjon
			mai 2018. Totalentreprise er planlagt utlyst første halvdel 2019.			utgjør 8,7 og 2,8 daa, totalt kompensasjonsareal 11,5 daa.
E39 Stord-Os (ny firefelts veg)	Stord, Fitjar, Tysnes, og Os kommuner, Hordaland	Statens vegvesen / KMD	Statlig kommunedelplan startet i 2014. Planprogram for KDP med KU fastsatt av KMD 17. des. 2015. Høring av KDP med KU i 2016-2017. Tilleggshøring med nye alternativ i 2018. Forslag til KDP oversendt fra SVV til SD i mars 2019.	Boreonemoral regnskog (foreslått naturtype), kystmyr og sumpskog.	Ikke avklart før vedtatt plan.	Ikke avklart før vedtatt plan.
Fv722 Veslebygda-Flo (skredsikring/tunnel)	Stryn kommune, Sogn og Fjordane	Statens vegvesen / Stryn kommune	Planprogram for detaljreguleringsplan fastsatt 15. des. 2016. Plan med KU vedtatt 19. des. 2017. Anleggsarbeid startet i mai 2019. Forslag om grenseendring med reduksjon av reservat på grunn av vegbygging ble sendt på høring 19. april 2018, og oppstart for endring av grensene for utviding av verneområde ble varslet i april 2018. Forslag om utviding av verneområdet ble sendt på høring 2. okt. 2018.	Flostranda naturreservat med edelløvskog (opprettet 1991).	Ca. 10 daa tapt verneområde i forbindelse med tunnelpåhugg innenfor grense til naturreservat.	Skogområde for frivillig vern av eksisterende naturverdier er ca. 35,5 daa. Fylkesmannens forslag til grensejustering for 10 daa og utvidelse med 35,5 daa sendt til Miljødirektoratet 14. februar 2019. Vedtatt vernet 21. juni 2019.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra Statens vegvesen til Nye Veier AS)						
E6 Kåterud–Arnkvern (utvidelse fra tofelts til firefelts motorveg)	Hamar og Stange kommuner, Hedmark	Nye Veier AS (tidligere Statens vegvesen) / Hamar og Stange kommuner	KDP vedtatt av Miljøvern-departementet i apr. 2013. Reg. planer og KU vedtatt av Hamar og Stange kommuner i feb. 2016. Kompensasjonsplan utarbeidet, grense naturreservat endret og kompensasjonsareal vernet. Under bygging.	Åkersvika naturreservat og Ramsarområde (opprettet 1974, grenser endret i januar 2016), primært våtmarksnatur. Rødlisterarter.	Ulike naturtyper knyttet til våtmark, inkludert eng og sumpskog. Totalt 126 daa.	Tap av naturtyper erstattet med areal med tilsvarende naturtyper på natursystemnivå. Nytt verneareal på totalt 771 daa ble etablert i 2016.

Pilotprosjekt	Kommune(r), fylke	Tiltakshaver / planmyndighet	Planfase	Berørte naturverdier	(Forventet) tap	(Forventet) kompensasjon
E18 Langangen–Rugtvedt (ny firefelts motorveg)	Porsgrunn og Bamble kommuner, Telemark	Nye Veier AS (overført fra Statens vegvesen i 2016) / Porsgrunn og Bamble kommuner	KDP og KU vedtatt av Bamble og Porsgrunn kommuner i sep. 2015. Høring av reguleringsplan i 2018. Kompensasjonsplan utarbeidet (10. aug. 2018) med forslag til kompensasjon, men vedtak om utforming av kompensasjon ikke fattet.	Frierflogene (opprettet 1990) og Blekebakken (opprettet 2006) naturreservater. Kalklindeskog (utvalgt naturtype), åpen grunnlendt kalkmark (foreslått utvalgt naturtype), hul eik (utvalgt naturtype). Rødlistearter.	Naturreservat (4,5 daa), fire lokaliteter med kalklindeskog (7,2 daa), åpen kalkmark (2,3 daa) og en lokalitet med hul eik går tapt.	Verdifull kalknatur er tilgjengelig lokalt og regionalt for eventuelt vern. Restaurering og/eller skjøtsel av lokaliteter for å øke verdi er også mulig, ev. i kombinasjon med vern.
E6 Vingrom–Ensby (ny firefelts motorveg)	Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland	Nye Veier AS (overført fra Statens vegvesen høsten 2018) / Lillehammer og Øyer kommuner	KDP med KU vedtatt av Lillehammer kommune i juni 2018 and Øyer kommune i august 2018. Avventer reguleringsplan. Potensielle kompensasjonsarealer er identifisert og kartlagt.	Lågendeltaet naturreservat (opprettet 1990). Våtmarksnatur med funksjonsområder for vilt, særlig våtmarksfugl. Det foreligger rapport om verdiene datert 2016.	Det ventes at opp til 92 daa våtmarkareal av viktighet særlig for fugl, men også interessante plantearter, kan gå tapt.	Mulig arealer langs Gausa – Romdalsøya – Langøya er kartlagt og vurderes trolig som egnet for kompensasjon gjennom vern av eksisterende naturverdier, men dette blir ikke presist definert før i reguleringsplanfasen.

KDP: kommunedelplan. KMD: Kommunal- og moderniseringsdepartementet. KU: konsekvensutredning. NTP: Nasjonal transportplan. SD: Samferdselsdepartementet

I tillegg til pilotprosjektene innen økologisk kompensasjon i tabell 3.2 over, har også andre samferdselsprosjekter vurdert eller gjennomført kompensasjon. Dette inkluderer:

- Nytt dobbeltspor på InterCity-strekningen Sørli - Brumunddal som vil gå gjennom Åkersvika naturreservat og Ramsar-område (Dovrebanen).
- Nytt dobbeltspor Trondheim - Stjørdal (Nordlandsbanen).
- Utvidelse til firefelts motorveg E6 Ranheim - Værnes, Sør-Trøndelag (prosjekt overført til Nye Veier AS i 2016-2017).
- E6 Elstad - Frya, Oppland.
- E39 Lyngdal vest - Sandnes med ulike korridorer som kan påvirke verdifulle naturverdier, Rogaland.
- Bypakke Tønsberg-regionen med ny fastlandsforbindelse mellom Nøtterøy og Tønsberg som kan påvirke Ilene naturreservat og Ramsarområde, Vestfold (alternativ som unngår inngrep i naturreservatet utredes nå videre).
- Terrenginngrep i Gjellebekkveien og midlertidig omlegging av E18 med inngrep i Gjellebekkmyrene naturreservat, Buskerud.
- Delvis ny og delvis oppgradering av eksisterende Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen, Karmøy kommune, Rogaland der den utvalgte naturtypen kystlynghei og trua arter vurderes i forhold til økologisk kompensasjon.

Utenfor samferdselssektoren er kompensasjon gjennomført for fiskeoppdrett lokalisert i Froan landskapsvernområde, Frøya kommune, Sør-Trøndelag. Grenseendring ble utført for å ta oppdrettsanlegg ut av verneområdet, noe som reduserte vernet areal, og i et annet område ble reservatet utvidet med et større areal. Andre prosjekter i ulike sektorer har trolig også vurdert kompensasjon, men dette har ikke vært undersøkt i denne evalueringen.

Prosjektene listet opp over er ikke evaluert, men er omtalt her siden de kan bidra til økt kunnskap om kompensasjon ved framtidige gjennomganger.

## 4 RESULTATER OG DISKUSJON

Rapport nr. 474 fra Statens vegvesen (januar 2017) beskriver planprosesser (kap. 4.1), naturverdier (kap. 4.2), juridiske forhold (kap. 4.3) og kostnader (kap. 4.4) knyttet til økologisk kompensasjon, og det vises til denne rapporten for ytterligere informasjon. Denne rapporten fokuserer på hovedfunn i evalueringene så langt og nye funn siden forrige evaluering. Viktige funn fra forrige evaluering som fortsatt er gyldige er inkludert for å gi et mer fullstendig bilde av evalueringsfunnene.

### 4.1 Planprosess

#### 4.1.1 *Evalueringsfunn*

##### Tidspunkt kompensasjon introduseres i planprosessen

Hovedinntrykket fra forrige evaluering består, nemlig at kompensasjon blir introdusert på ulike tidspunkter i planprosessen og av ulike aktører. Tabell 4.1 oppsummerer når økologisk kompensasjon ble introdusert i planprosessen, når krav om kompensasjon eventuelt ble varslet eller fremmet, og når det ble gjort vedtak med vilkår om gjennomføring av kompensasjon.

I fire av prosjektene (E6 Kåterud–Arnkvern, E18 Langangen–Rugtvedt, E6 Vingrom–Ensby, og E39 Stord-Os) har kompensasjon kommet inn som tema i forbindelse med kommunedelplan (KDP) og konsekvensutredning (KU). På dette stadiet ble det klart at negative konsekvenser på viktig naturmangfold ikke kan unngås eller avbøtes i tilstrekkelig grad gitt de utbyggingsalternativer som vurderes. I pilotprosjektene er det enten KU-konsulenter, Fylkesmannens miljøvernnavdeling eller tiltakshaver (Statens vegvesen) som har tatt opp kompensasjon som tema.

I E8 Riksgrensen–Skibotn ble det ikke utført en konsekvensutredning<sup>10</sup> siden tiltaket var tenkt utført i all hovedsak på eksisterende vegnett. Dette viste seg senere at denne forutsetningen ikke holdt, og at det ville være behov for areal i Lullefjellet naturreservat. Kompensasjon ble brakt på banen i 2014 av Fylkesmannens miljøvernnavdeling i etterkant av en innsigelse i mai 2014. I E39 Lønset-Hjelset ble kompensasjon først introdusert under offentlig høring av reguleringsplanen etter innsigelse fra Fylkesmannen i Møre og Romsdal.

I Ringeriksbanen/E16 ble kompensasjon omtalt i planprogram for KDP og KU for E16 (Ringeriksbanen ble inkludert når det ble et fellesprosjekt), men bare svært kort omtalt i KU. Det foreligger ingen vedtatt kommunedelplan for tiltaket som vurderes med unntak av en mindre strekning (E16 Skaret–Høggastet). Senere vurderte et forprosjekt før statlig reguleringsplan kompensasjon, etter at tiltakshaver tok initiativ til å utrede kompensasjon og Samferdselsdepartementet understreket viktigheten at å vurdere avbøtende og kompenserende tiltak i sitt oppdragsbrev vedrørende forprosjektet for delstrekning 4 Bymoen–Styggedalen.

Prosjektet Fv722 Veslebygda-Flo skiller seg ut ved at økologisk kompensasjon ble diskutert på et tidlig tidspunkt (november 2014), før oppstart av planprosess. Tiltakshaver (SVV) kontaktet kommunen og Fylkesmannen for tidlig å avklare om inngrep i Flostranda naturreservat (opprettet 1991) kunne aksepteres. Fylkesmannen avklarte dette med Miljødirektoratet, som mente det berørte området var for lite til å utløse en separat prosess med kompensasjon, men ga klarsignal for en prosess med frivillig vern og utvidelse av reservatet som kunne bidra til at

---

<sup>10</sup> Ingen KU ble gjennomført i forbindelse med planleggingen de senere år, men en eldre KU foreligger.



et inngrep i verneområdet lettere kunne aksepteres siden tap av areal ville bli kompensert. Detaljreguleringsplan med bestemmelser inneholder ikke krav om at kompensasjon skal gjennomføres, men planen viser til at Miljødirektoratet har oppfordret til å finne erstatning for arealet som går tapt i naturreservatet.

Bortsett fra E6 Kåterud–Arnkvern, E6 Vingrom-Ensby og E39 Lønset-Hjelset er det ikke fattet planvedtak med vilkår om gjennomføring av kompensasjon. Planlegging og utredning pågår fortsatt i de andre prosjektene og det vil bli fattet vedtak om gjennomføring av kompensasjon i flere prosjekter.

**Tabell 4.1 Oppsummering av når økologisk kompensasjon ble vurdert i planprosess og prosjektutvikling for pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Planprogram for KDP og KU	KDP og KU	Vedtak om KDP og KU	Reguleringsplan og ev. KU	Vedtak om reg. plan og ev. KU	Byggeplan og anbudsdokumenter	Bygging
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019							
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgkasset–Hønefoss (ny firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane)	Kompensasjon omtalt i planprogram for KDP med KU for E16 (Ringerike kommune 31.03.2011 og Hole kommune 11.04.2011).	KU med forslag til KDP (E16 Skaret – Hønefoss) i des. 2012 omtalte kompensasjon svært kort. Alternativet som i dag utredes som del av statlig plan har ikke vedtatt KDP med unntak av en mindre del (E16 Skaret–Høgkasset)	Ikke vedtatt KDP eller KU etter premissene for Fellesprosjektet satt av SD. Planprosess startet rett på statlig reguleringsplan.	Kompensasjon utredet i forprosjekt før statlig reguleringsplan. Planprogram for statlig reguleringsplan med KU vedtatt 4. sep. 2017 med betydelig omtale av økologisk kompensasjon. Forslag til reguleringsplan ble oversendt KMD for endelig vedtak 15. mai 2019.	Reguleringsplan, KU og kompensasjonsplan på høring april – juni 2018. Revidert reguleringsplan på høring nov. 2018 – jan. 2019. Forslag til verneplan ble sendt på høring og er til behandling i KLD. Vedtak er ikke fattet per mai 2019. Vern vedtas trolig parallelt med vedtak for reguleringsplan.	Anbudsdokumenter er under utarbeidelse inkludert forberedende arbeidet for restaurering som del av sannsynlig kompensasjon.	Målet er byggestart i 2021.
E8 Riksgrensen–Skibotn (utvidelse og omlegging av tofelts veg)	Ikke omtalt.	Ikke omtalt.	Ikke omtalt.	Ingen KU i forbindelse med reguleringsplan. Senere innsigelse og deretter krav om kompensasjon.	Reguleringsplan vedtatt 14. desember 2016. Prosjektet er lagt i bero på grunn av manglende finansiering i NTP.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.
E39 Lønset-Hjelset (ny 2/3-felts veg)	Ikke omtalt.	Ikke omtalt.	Ikke omtalt.	Kompensasjon ikke omtalt før innsigelse fra Fylkesmannen under høring av reguleringsplanen i 2016-2017. Planen ble vedtatt 22. juni 2017. Etter klagebehandling ble	Etter innsigelse ble veglinja justert for å redusere tap av slåttemark. Planbestemmelsene (§ 2.2 e) slår fast at slåttemark skal kompenseres i forholdet 1:1.	Skjøtselsplaner er utarbeidet for begge kompensasjonsarealene. Økonomisk bindende avtale er under inngåelse med grunneierne via Fylkesmannen i Møre og Romsdal som skal sikre at restaureringen kommer i gang for sesongen 2019.	Ikke relevant ennå.

Pilotprosjekt	Planprogram for KDP og KU	KDP og KU	Vedtak om KDP og KU	Reguleringsplan og ev. KU	Vedtak om reg. plan og ev. KU	Byggeplan og anbudsdokumenter	Bygging
				planheftet og tegningsheftet revidert i mai 2018.			
E39 Stord-Os (ny firefelts veg)	Kompensasjon omtalt i planprogram fastsatt av KMD 17. des. 2015.	Krav om kompensasjon i KDP i høringsuttalelse fra Fylkesmannen (23. jan. 2017). Videreført krav til hele strekningen av KLD.	Forslag til KDP og KU (mars 2019) omtaler kompensasjon. Vedtak ikke fattet ennå.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.
Fv722 Veslebygda-Flo (skredsikring/tunnel)	KDP ikke utarbeidet.	KDP ikke utarbeidet.	Ikke omtalt i fastsatt planprogram for detaljreguleringsplan (15.12.2016), men på dette tidspunktet hadde kompensasjon allerede blitt diskutert mellom ulike parter.	SVV var i kontakt med kommunen og Fylkesmannen i nov. 2014, mens oppstart av reguleringsplan ble varslet 2016. KU i 2017 omtalte mulig kompensasjon gjennom utvidelse av naturreservat. Reguleringsplanen omtaler kompensasjon uten å konkludere vedr. gjennomføring.	Detaljreguleringsplan vedtatt 19. des. 2017. Reguleringsbestemmelsene omtaler ikke kompensasjon. Frivillig vern som kompensasjon for tapt verneområde var ikke formelt krav, men planlegges i samråd med grunneiere og kommune.	Bygging startet i mai 2019. Fylkesmannen sendte forslag til grenseendringer for Flostranda naturreservat til Miljødirektoratet 14. februar 2019, og Miljødirektoratet sendte tilråding om vern til Klima- og miljødepartementet 8. april. Grenseendringer vedtatt 21. juni 2019.	Fylkesmannen gav dispensasjon til inngrep i naturreservatet i påvente av vedtak om grenseendringer.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra Statens vegvesen til Nye Veier AS)							
E6 Kåterud–Arnkvern (utvidelse fra	Planprogrammet (2006) omtalte	Kompensasjon omtalt i KDP med KU (2007).	Kompensasjon krav i vedtak i Miljøvern-	Kompensasjonsplan ble utarbeidet	Kompensasjon skal gjennomføres	Kompensasjon planlegges.	Startet 2017.

Pilotprosjekt	Planprogram for KDP og KU	KDP og KU	Vedtak om KDP og KU	Reguleringsplan og ev. KU	Vedtak om reg. plan og ev. KU	Byggeplan og anbudsdokumenter	Bygging
tofelts til firefelts motorveg)	ikke kompensasjon.		departementet (april 2013).	parallelt med reguleringsplan.	(reguleringsplan, februar 2016).		
E18 Langangen–Rugtvedt (ny firefelts motorveg)	Kompensasjon omtalt i planprogram for KDP med KU (09.05.2014).	Kompensasjon omtalt i KDP med KU (10.03.2015).	Fylkesmannen krevde kompensasjon i sin høringsuttalelse (28. april 2015). Ikke omtalt i vedtak.	Reguleringsplan på høring i 2018. Kompensasjonsplan utarbeidet (2018).	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.
E6 Vingrom–Ensby (ny firefelts motorveg)	Kompensasjon omtalt i planprogram for KDP med KU (30.10.2014).	Arbeid med KDP og KU vurderte behov og muligheter for kompensasjon.	Planbestemmelser for KDP (juni 2018) krever erstatningsarealer for inngrep i naturreservat.	Nye Veier AS overtok prosjektet høsten 2018. Reguleringsplan ikke utarbeidet.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.	Ikke relevant ennå.

KDP: kommunedelplan. KU: konsekvensutredning. NTP: Nasjonal transportplan. SD: Samferdselsdepartementet

### Utløsning av andre prosesser

For å planlegge økologisk kompensasjon kreves kartlegging av naturmangfold i områder som påvirkes av prosjektet og i potensielle kompensasjonsareal (arealer utenfor det som ville blitt kartlagt uten kompensasjon), vurdering og planlegging av mulige kompensasjonstiltak og -areal samt dialog med grunneiere og andre for å sikre kompensasjonsarealene. I prosjekter med mer omfattende kompensasjonstiltak utarbeides det typisk en egen kompensasjonsplan som en del av prosjektplanleggingen. I enkelte prosjekter har arbeidet med kompensasjon blitt integrert i og/eller koordinert med planprosessene for pilotprosjektene og skillet mellom tradisjonell planprosess og kompensasjonsarbeidet utviskes langt på vei. I andre prosjekter har arbeidet med kompensasjon kommet inn som et nytt element som i mindre grad var integrert i eksisterende planprosess. Tabell 4.2 gir en kortfattet oversikt for prosjektene der det er utarbeidet kompensasjonsplan eller utløst andre formelle prosesser knyttet til kompensasjon.

Kompensasjon har utløst enkelte andre formelle prosesser som har blitt integrert i og/eller koordinert med planprosessene for pilotprosjektene. Pilotprosjektene har særlig fokusert på kompensasjon for tap av verneområder. Derfor er prosesser knyttet til grenseendring for eksisterende verneområder (nødvendig uavhengig av kompensasjon på grunn av konflikt med verneforskrift) og utvidelse eller opprettelse av verneområder som kompensasjon blitt utløst eller vil bli utløst i alle pilotprosjektene med unntak av E39 Lønset-Hjelset.

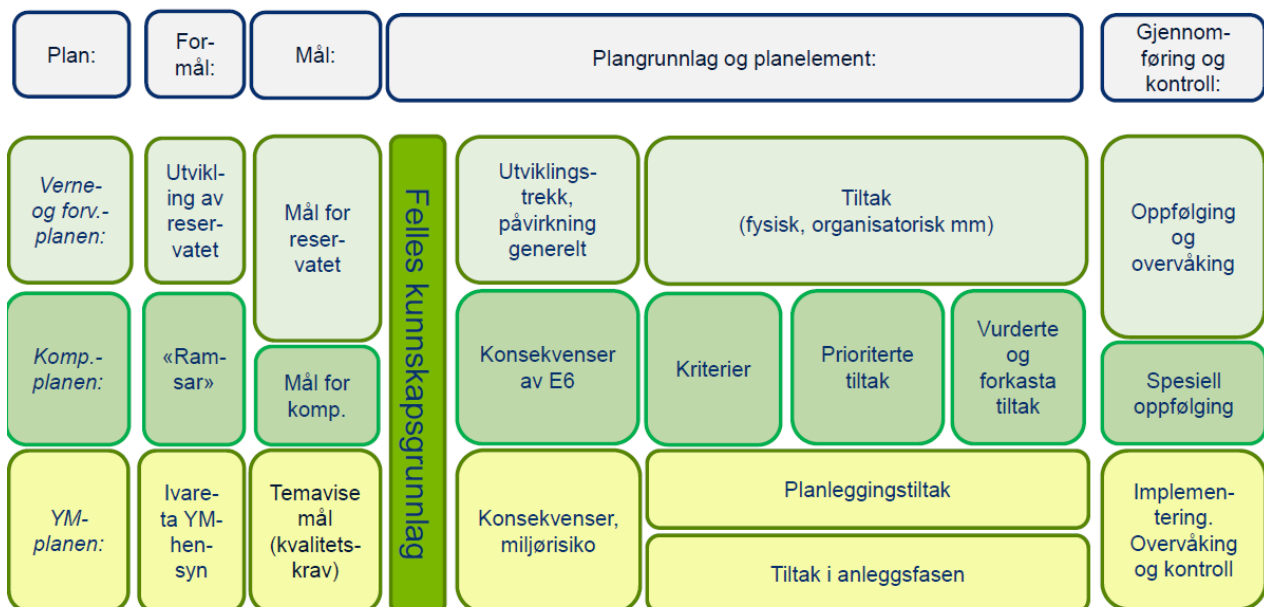
For Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 startet arbeidet med kompensasjon opp tidlig sammenlignet med hvor langt teknisk planlegging var kommet for dagens utbyggingsalternativ, før planprogram for reguleringsplan og konsekvensutredning for dagens utbyggingsalternativ ble påbegynt. Fellesprosjektet er et stort og komplisert prosjekt som også har brukt mer ressurser på planlegging av kompensasjon enn noe annet pilotprosjekt, blant annet på grunn av tidligere innsigelser fra Fylkesmannen. Arbeidet med kompensasjon var en oppfølging av klare signaler fra miljøforvaltningen om at alternativene på delstrekning 4 trolig ville få svært store negative konsekvenser og kompensasjon måtte vurderes. Omfattende feltkartlegging og vurdering av potensielle kompensasjonsareal, dialog på tvers av fagområder under arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning for å finne tekniske løsninger som reduserte negative konsekvenser og dermed behovet for kompensasjon, samt arbeid i regi av Fylkesmannen i Buskerud som del av verneprosess for aktuelle kompensasjonsareal har vært tidvis krevende i fravær av retningslinjer eller veiledning for kompensasjon. Det var også omfattende kontakt med kommuner og grunneiere for å håndtere potensielle konflikter mellom ulike former for arealbruk (veg og jernbane, jordbruk, naturvern, m.m.). Størrelsen på prosjektet resulterer i omfattende arealbeslag inkludert tap av naturverdier og jordbruksareal. Kompensasjon for tap av natur og jordbruksareal utløser ytterligere arealbeslag og prosjektets samlede påvirkning på berørte grunneiere og lokalsamfunn, noe som også resulterer i ekstraarbeid i planprosessen.

I E39 Lønset-Hjelset medførte innsigelse fra Fylkesmannen at veglinja ble noe flyttet innenfor valgt trasé. For at innsigelsen skulle trekkes, måtte det gjøres en mer omfattende vurdering av linjustering utenom en lokalitet med A-verdi (Ekra-lokaliteten). I tillegg måtte det gjøres en vurdering av kompensasjon av tapt areal ved reetablering av slåttemark et annet sted, for å redusere påvirkningen av naturtypen totalt sett. Dette medførte endringer i planmaterialet i siste del av reguleringsplanen, for å imøtekomme innsigelse fra Fylkesmannen. De er stilt krav om ytterligere undersøkelser i byggefasen for å finne egnede erstatningsområder. Det planlegges å lage en tiltaksplan for kompensasjon i YM-planen, og dialog med Fylkesmannen om fremtidig skjøtselsplan for området er startet.

For E8 Riksgrensen–Skibotn ble det fremmet innsigelse i juli 2014 på grunn av direkte inngrep i Lullefjellet naturreservat etter at tiltakshaver synes tidligere å ha antatt at naturreservatet ikke

ville bli påvirket. Om lag ett år senere ble det stilt krav om kompensasjon. Prosessen med å finne kompensasjonsareal foregikk separat fra reguleringsplanen for å unngå ytterligere forsinkelse i reguleringsplanarbeidet. Kartlegginger av naturverdier ble deretter igangsatt og senere arbeid sammen med Fylkesmannen for å lage en kompensasjonsplan der et høringsutkast ble ferdigstilt i 2019. Grenseendring for naturreservatet må gjennomføres for at tiltaket skal kunne bygges på areal som tas ut av reservatet, og andre områder inkluderes i reservatet (kompensasjonsareal), men disse prosessene er ikke igangsatt siden prosjektet er stilt i bero i påvente av bevilgninger. Det er vedtatt grenseendring for den delen av verneområdet som er tatt ut, jf. brev fra Miljødirektoratet datert 1. mars 2016.

For prosjektet E6 Kåterud–Arnkvern ble mesteparten av arbeidet med kompensasjon utført etter vedtaket som godkjente kommunedelplan og konsekvensutredning i 2013. Arbeidet med kompensasjon ble derfor gjennomført parallelt med reguleringsplan, inkludert verneprosess for utvidelse av eksisterende naturreservat (175,5 dekar) og grensejustering for å ta areal nødvendig for tiltaket ut av Åkersvika naturreservat (126 dekar) samt separat verneprosess for etablering av et nytt reservat i betydelig avstand fra tiltaket (Stilla og Brauterstilla naturreservat i Nordre Øyeren, Fet og Skedsmo kommuner i Akershus, 110 km sør for prosjektet), det siste fordi det viste seg å være for lite egnet areal tilgjengelig lokalt. Arbeidet omfattet en kompensasjonsplan som ble ferdigstilt i 2015 (Fylkesmannen i Hedmark, 2015) og ble utviklet parallelt med reguleringsplanprosessen som tok ca. 2 år (se figur 4.1 som illustrerer hvordan ulike prosesser var koordinert). Samkjøringen av prosessene etter plan- og bygningsloven og naturmangfoldloven krevde ekstra arbeid, men var nødvendig for å holde framdriften. Samkjøringen ble også framhevet som viktig for at berørte interesser tydeligere skal se sammenhengen mellom utbyggingen og verneprosessen.



**Figur 4.1 Sammenheng mellom verneplan og forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat, kompensasjonsplan og ytre miljøplan for veiutbyggingen ved E6 Kåterud–Arnkvern (kilde: Fylkesmannen i Hedmark, 2015).**

I E18 Langangen–Rugtvedt forutsatte vedtatt KDP og godkjent KU at kompensasjon for naturreservater og andre naturverdier skulle gjennomføres, men lite planlegging av

kompensasjon ble utført under utarbeidelse av KDP og KU. Under arbeidet med reguleringsplan ble det utført kartlegginger og utarbeiding av kompensasjonsplan.

I E6 Vingrom–Ensby ble kompensasjon for tap av areal i naturreservat utredet i arbeidet KDP og KU. Planbestemmelsene fastsetter at kompensasjon gjennom vern etter naturmangfoldloven skal gjennomføres.

Tidlig dialog mellom tiltakshaver (SVV), planmyndighet (Stryn kommune) og Fylkesmannen resulterte i at skredsikring langs Fv722 Veslebygda-Flo utløste en prosess med frivillig vern i regi av Fylkesmannen som kompensasjon for tap av reservatareal til tross for at det ikke ble stilt et formelt krav om kompensasjon.

Utbyggingen av veg og jernbane kan utløse annen utvikling, for eksempel boligbygging nær knutepunkter langs en ny veg eller nær stasjoner langs ny jernbane. Ingen av pilotprosjektene har foreslått kompensasjon for indirekte konsekvenser eller endringer i samlet belastning ved utbyggingsprosjektene, men Fylkesmannen har signalisert forventning om at samlet belastning på grunn av økt utbyggingspress utløst av vegprosjektet vurderes (E39 Stord-Os). Slike konsekvenser kan i enkelte tilfeller være viktige for naturmangfold. Tiltakshaver skal etter nml § 10 gjøre en vurdering av den samlede belastningen, altså se påvirkningen av tiltaket i sammenheng med andre effekter, også fra andre sektorer eller innenfor andres myndigheters ansvarsområder. Men det er langt fra klart at tiltakshaver for et vegprosjekt kan være ansvarlig for kompensasjon for andre tiltakshaveres utbyggingsprosjekter. Hvordan samlet belastning kan vurderes har vist seg å være utfordrende. I prosjektet E39 Stord-Os har Klima- og miljødepartementet også bedt Kommunal- og moderniseringsdepartementet om at det gjennomføres en helhetlig vurdering av samlet effekt fra utbygging av E39 på regionalt avgrensede naturtyper som boreonemoral regnskog, sumpskog og kystmyr og at økologisk kompensasjon vurderes.

**Tabell 4.2 Utarbeidelse av kompensasjonsplan og utløsning av andre formelle prosesser knyttet til kompensasjon i pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Kompensasjonsplan utarbeidet	Andre formelle prosesser utløst
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019		
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/ E16 Høgkasset–Hønefoss	Kompensasjonsplan utarbeidet (8. mars 2019) og vært på høring parallelt med høring av reguleringsplan og KU. Kompensasjonsplanen sammen med reguleringsplanen er nå til behandling i KMD. Vedtak om planer ikke fattet.	Fylkesmannen har utarbeidet verneplan som omfatter forslag til vern av kompensasjonsareal. Planen er til behandling i KLD og foreslår et annet omfang av kompensasjon enn forslaget fra tiltakshaver. En restaureringsplan for enkelte areal utvikles og trolig utvikles en forvaltningsplan for vipe (utenfor vernet areal).
E8 Riksgrensen–Skibotn	Høringsutgave for kompensasjonsplan utarbeidet (5. des. 2018).	Fylkesmannen og tiltakshaver jobber med å finne areal for utvidelse av Lullefjellet naturreservat.
E39 Lønset-Hjelset	Kartlegging av potensielle kompensasjonsareal utført i 2018. Skjøtselsplaner for slåttemarker er utarbeidet. Avtale om finansiering og gjennomføring av kompensasjonen er under inngåelse med grunneiere via Fylkesmannen i Møre og Romsdal.	
E39 Stord-Os	Kompensasjonsplan ikke utarbeidet ennå (KDP og KU ennå ikke godkjent).	Pågående diskusjoner om hjemmelsgrunnlag for å kreve kompensasjon for boreonemoral regnskog. Andre formelle prosesser ikke utløst per i dag.

Pilotprosjekt	Kompensasjonsplan utarbeidet	Andre formelle prosesser utløst
Fv722 Veslebygda-Flo	Ingen kompensasjonsplan utarbeidet (ikke krav om dette).	Forslag til grenseendringer for Flostranda naturreservat oversendt fra Fylkesmannen til Miljødirektoratet (2019), inkludert bruk av frivillig vern for skogområde i regi av Fylkesmannen for å utvide naturreservatet.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra Statens vegvesen til Nye Veier AS)		
E6 Kåterud– Arnkvern	Plan for avbøtende og kompenserende tiltak utarbeidet (26. aug. 2015). Vedtak om utbygging fattet og prosjektering pågår.	Grensejustering for Åkersvika naturreservat nødvendig uavhengig av kompensasjon for å utelukke ny motorveg fra reservatet. Utvidelse av naturreservatet for å inkludere kompensasjonsareal i umiddelbar nærhet til reservatet utført på samme tid (22. jan. 2016). Separat verneprosess for å etablere Stilla og Brauterstilla naturreservat i annet fylke på grunn av liten tilgang til kompensasjonsareal rundt Åkersvika naturreservat (22. jan. 2016).
E18 Langangen– Rugtvedt	Kompensasjonsplan utarbeidet (10. aug. 2018). Vedtak ikke fattet.	Fylkesmannen vurderer alternative kompensasjonsareal for vern etter naturmangfoldloven.
E6 Vingrom– Ensby	Utredninger som del av KDP og KU, men kompensasjonsplan ikke utarbeidet.	Fylkesmannen vil jobbe med forslag til vern av kompensasjonsareal når arbeidet med reguleringsplan starter.

### Hadde krav om kompensasjon betydning for valg av trasé?

Pilotprosjektene gir fortsatt få klare svar på om krav om kompensasjon hadde betydning for valg av trasé. Det synes som krav om kompensasjon i liten grad påvirker trasévalg fordi dette valget blir bestemt ut fra andre faktorer (f.eks. grunnforhold, terreng eller jordbruksinteresser, kostnader, støy, beboere, innsigelse), og at kompensasjon blir et vilkår for å redusere negative konsekvenser på naturmangfold mer enn en premissgiver for trasévalg.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 har vært en krevende planprosess med mange hensyn som måtte balanseres. I denne prosessen har det også vært fokus på å følge avbøtingshierarkiet og dermed redusere behovet for kompensasjon. Hovedtrasé ble valgt ut fra andre hensyn enn kompensasjon, men i den mer detaljerte planleggingen av linjeføring innenfor valgt trasé var kompensasjon et av mange momenter som hadde betydning og som bidro til justeringer for å redusere behovet for kompensasjon.

### Konkretisering av krav eller føringer om kompensasjon

Vilkår om økologisk kompensasjon knyttet til planvedtak eller utbyggingsvedtak, samt føringer eller innspill fra miljømyndigheter underveis i planprosesser, har varierende grad av konkretisering. Dialog mellom tiltakshaver og Fylkesmannen, i noen tilfeller også med innspill fra Miljødirektoratet, har i flere prosjekter bidratt til viktig konkretisering og presiseringer.

For Fv722 Veslebygda-Flo ble det aldri stilt et formelt krav om kompensasjon, men det ble enighet om kompensasjon i form av frivillig skogvern gjennom tidlige diskusjoner og samarbeid i hovedsak mellom kommunen, grunneiere og Fylkesmannen. Det valgte prosjektalternativet og medfølgende frivillig skogvern framstod som det beste alternativet for alle involverte aktører i lys av at et vesentlig billigere utbyggingsalternativ ble valgt (alternativ



med tunnelpåhugg utenfor verneområdet var vesentlig dyrere) og lokale grunneiere var positive til frivillig vern for å utvide naturreservatet.

Fylkesmannen i Hordaland signaliserte tidlig forventninger om kompensasjon knyttet til E39 Stord-Os i form av vern av boreonemoral regnskog i områder Fylkesmannen vurderte det vanskelig å gjennomføre frivillig skogvern (brev til SVV 11. mai 2016). Fylkesmannens forventninger ble gjentatt i høringsinnspill til statlig KDP med KU (23. jan. 2017) der Fylkesmannen også ber om at samlet belastning knyttet til utbyggingspress utløst av vegprosjektet vurderes. Forventing om kompensasjon for disse naturtypene videreførte KLD (Klima- og miljødepartementet) i brev til KMD (Kommunal- og moderniseringsdepartementet) til å omfatte hele strekningen E39 Stavanger – Bergen, dog uten nærmere krav eller konkretisering på gjennomføring av kompensasjon.

For E39 Lønset-Hjelset ble kompensasjon først aktuelt etter innsigelse fra Fylkesmannen. Fylkesmannen ønsker en mer omfattende vurdering av linjustering for å redusere påvirkning av en lokalitet med A-verdi, noe som ble gjort av tiltakshaver. I tillegg måtte kompensasjon av tapt areal ved reetablering av slåttemark vurderes et annet sted. Det synes som konkretiseringen av kompensasjon i stor grad var opp til tiltakshaver (se tekstboks 4.1), men at dette skulle skje i samarbeid med Fylkesmannen. Tiltakshaver aksepterte etter samlet vurdering en justering av linjen for å avgrense tapet av slåttemark i Ekra lokaliteten, og forholdstall på 1:1 av tapt areal

#### **Tekstboks 4.1: Utdrag fra planbestemmelser for detaljregulering E39 Lønset-Hjelset**

##### *§2.2 Naturmiljø og biologiske forhold*

e) Ved beslag av utvalgt naturtype slåttemark, skal dette kompenseres ved reetablering av tilsvarende slåttemark i forholdet 1:1 på egnet sted. Tiltakshaver er økonomisk ansvarlig for utvikling av slik forekomst. Detaljering av egnet sted for reetablering vil bli gjennomført i byggeplanfasen. Se §8 rekkefølgebestemmelser. For den delen av slåttemarka ved Ekra som bevares intakt skal det gjennomføres avbøtende tiltak

- Egna lagring av jordlag og frøbank fra Ekra og Langmyra – massene som ikke benyttes til reetablering av slåttemark utenfor planområdet skal benyttes til ferdigstilling på stedet.
- Tiltak i anleggsperioden som hindrer skade på intakt slåttemark skal utarbeides i byggeplanfasen.
- Tiltak som skal hindre at forurensa snø/saltholdig snø eller salt som er oppløst i vatn kommer inn på slåttemarka skal utarbeides i byggeplanfasen.

##### *§8 Rekkefølgebestemmelser*

c) Det skal legges til rette for reetablering av slåttemarka på Ekra og Langmyra på egne steder. I forkant av tiltaket skal det gjøres biologiske vurderinger av egnede områder for reetablering og framgangsmåte for restaurering eller nylage slåttemark på disse. Arbeidet med kompensasjonstiltaket skal utarbeides i samarbeid med Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Ferdig istandsetting senest året etter åpning av vegen.

ble bestemt i samarbeid med konsulent og SVV, med innspill og kommunikasjon med Fylkesmannen. Dette ble fastslått i planbestemmelsene i revidert reguleringsplan, i tillegg til rekkefølgebestemmelser som sikrer reetablering. Operasjonaliseringen av kompensasjonen vil bli utarbeidet i prosjektets YM-plan - med konkretisering av biologiske vurderinger i egnede områder og framgangsmåte for restaurering eller nylaging av slåttemark.

Daværende Miljøverndepartementets vedtak 11. april 2013 om kommunedelplan for E6 Kåterud–Arnkvern (etter innsigelser fra både Fylkesmannens landbruks- og miljøvernavdelinger) gikk langt i å spesifisere krav om en rekke forhold ved kompensasjon, inkludert minimumskrav til størrelse på kompensasjonsareal, hvilke tiltak som skulle

gjennomføres og hvem som skulle koordinere arbeidet (se tekstboks 4.2). Senere presiserte Klima- og miljødepartementet i brev 30. januar 2014 at det ikke var aktuelt å omgjøre dyrka mark rundt Åkersvika til våtmark og deretter innlemme slike areal i naturreservatet.

**Tekstboks 4.2: Enkelte av rammene for kompensasjon lagt gjennom vedtaksbrev fra Miljøverndepartementet 11. april 2013 vedrørende kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 Kåterud–Arnkvern**

- «... forutsatt at nødvendige erstatningsarealer samtidig tillegges reservatet i samsvar med Ramsar-prinsippene i Resolusjon VII.24 fra 1999 og VIII.20 fra 2002, ...»
- «... erstatningsareal ... finnes utenfor eksisterende verneområder. Erstatningsarealene forventes å gis samme vernestatus, og skal fullt ut kompensere for tapt areal. I tillegg skal det legges inn en sikkerhetsmargin som følger av usikkerhet knyttet til om erstatningsarealene virkelig kan fylle samme økologiske funksjon som de arealene som går tapt ved inngrep.»
- «Permanente dammer ... som berøres erstattes med nye permanente dammer.»
- «... erstatningsarealer ... bør være i direkte tilknytning til reservatet, og må utvelges på bakgrunn av en faglig utredning.»
- «Det tas utgangspunkt i erstatning etter forholdet 1:3, dvs. 1 dekar tapt areal i reservatet erstattes med 3 nye dekar naturreservat (utenfor det nåværende), men her skal samlet økologisk effekt vektlegges. Så langt det er praktisk mulig skal tapt naturtype erstattes med samme naturtype. Omdisponering av dyrka mark skal så langt mulig unngås. Utvidelse av reservatet utover i Mjøsas vannspeil regnes ikke med.»
- «Det etableres terskler ved utløpene av Flagstadelvdeltaet ... og over Svartelvdeltaet ... med nødvendige tiltak for å avbøte uønskede konsekvenser for fisk og planter. Det vurderes også om det er behov for terskel under Stangebrua...»
- «Det etableres et system for oppsamling og rensing av overvann/avrenning inkludert snø fra E6 og andre riksveger i verneområdet nedslagsfelt, for å ha kontroll med alle potensielle forurensningskilder.»
- «Som grunnlag for å kunne fastsette hvordan de avbøtende tiltakene konkret skal utføres og utformes, lages det en samlet vurdering av den økologiske status i hele Åkersvikaområdet. Her vurderes om det er områder som bør tilbakeføres til våtmarksområder, økologiske konsekvenser av ulike bruk/tiltak på landbruksarealer, hvor det skal etableres eventuelt nye vannspeil/næringsrike tjern med øyer, hvor vegfyllinger bør erstattes av bru, mv.»
- «Det utarbeides som del av det videre planarbeidet en overordnet plan for de konkrete avbøtende tiltakene, med de kompensasjons- og restaureringsarealer som er identifisert...»

Kravene i Fylkesmannens høringsuttalelse til KDP og KU for E18 Langangen–Rugtvedt var konkrete på hvilke naturverdier som burde utredes videre for kompensasjon (verneområder, kalklindeskog som utvalgt naturtype og annen artsrik kalknatur), gav føringer på størrelsen på kompensasjonsområdene og hvor aktuelle kompensasjonsområder potensielt kunne finnes (se tekstboks 4.3). I etterkant justerte Fylkesmannen kravene noe, da tiltakshaver ble bedt om også å vurdere mulig restaurering av naturtyper i en annen kommune framfor å avgrense potensielle kompensasjonsareal til områder i nærheten av tiltaket.

Kravene fra Fylkesmannen til kompensasjonen for E8 Riksgrensen–Skibotn var noe mindre konkrete, men gav likevel relativt klare føringer om at kompensasjonsarealet fortrinnsvis skulle inngå som del av Lullefjell naturreservat, omfattes av samme verneforskrift og at kompensasjonsarealet burde være større enn tapt areal (se tekstboks 4.4).

I prosjektet Ringeriksbanen/E16 var det i utgangspunktet ikke konkretisert krav til kompensasjonen. Arbeidet med kompensasjon ble i en tidlig fase koordinert av Statens vegvesen basert på en rekke forutsetninger og konkretiseringer definert i en arbeidsgruppe med medlemmer fra tiltakshaver, Fylkesmannen, Miljødirektoratet, kommuner og konsulenter. Etter etablering av Fellesprosjektet ble det etterhvert klart at føringene fra miljøforvaltningen (f.eks. brev fra Klima- og miljødepartementet til Bane NOR, 2. juni 2017) ikke ble oppfattet som en klar forankring og fraværet av tydeligere og harmoniserte krav fra Samferdselsdepartementet (SD), KMD og KLD medførte usikkerhet omkring hva som faktisk var føringer og trolig ville bli krav.

**Tekstboks 4.3: Føringer fra Fylkesmannen i høringsuttalelse til KDP og KU for E18 Langangen–Rugtvedt, 28. april 2015**

- «For at samlet belastning på disse naturtypene med tilhørende arts mangfold [kalklindeskog og kalkgranskog/skyggefulle bergvegger på kalk med tilhørende arts mangfold] skal bli akseptabel bør det gjennomføres kompenserende tiltak i form av sikring av tilsvarende forekomster som naturvernområder. Aktuelle forekomster bør så langt det er mulig omfatte de samme naturtypene og artene som blir berørt av tiltakene, og bør geografisk ligge i nærheten. For kalkeikeskog og åpen kalkmark finnes aktuelle forekomster både i Porsgrunn kommune (Frierflaune nordover til Saltbua) og i Bamble kommune (østsiden av Stokkevannet) som kan tjene som kompensasjonsområder.»
- «Størrelsen på kompensasjonsområdene må tilpasses slik at miljøregnskapet for tiltakene blir nøytralt eller positivt, dvs at en må sikre store nok arealer for å kompensere på lang sikt for de unike kvalitetene som blir berørt både fysisk og indirekte gjennom utskygging og andre påvirkninger. Vi ber om at det settes i gang en utredningsprosess for kompensasjonsområder så raskt som mulig etter at kommunedelplanen er vedtatt.»

**Tekstboks 4.4: Føringer fra Fylkesmannen for kompensasjon knyttet til E8 Riksgrensen–Skibotn, brev 7. juli 2015 om «Forslag til grenseendring av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune – melding om oppstart av arbeid med å finne kompensasjonsareal»**

- «Det er viktig at det kompenseres for de areal og de naturkvaliteter som tas ut gjennom den planlagte grenseendringen.»
- «Kompensasjonsarealet skal fortrinnsvis inngå som en del av Lullefjell naturreservat og omfattes av samme forskrift. Hensikten med et kompensasjonsareal er at det skal erstatte de naturkvaliteter som tas ut av reservatet ved grenseendring. For å være sikre på at tapt areal kompenseres fullt ut, vil kompensasjonsarealet i de fleste tilfeller være større enn det areal som tas ut.»
- «Dersom det derimot ikke lykkes å finne tilgrensende kompensasjonsareal som kan inngå i Lullefjellet naturreservat må det finnes kompensasjonsareal andre steder.»

For E6 Vingrom–Ensby satte planprogrammet for KDP og KU (vedtatt 31. oktober 2014) krav om at kompensasjon skulle utredes. Senere dialog mellom tiltakshaver (SVV) og Fylkesmannen i Oppland, underveis i arbeidet med KDP og KU, konkretiserte disse kravene da tiltakshaver ønsket å sikre at utredninger tok tilstrekkelig høyde for sannsynlige framtidige krav til omfang av kompensasjon. I denne dialogen uttrykte Fylkesmannen forventinger om hva som burde

komponeres (verneområder) og lokalisering av kompensasjonsarealene (nær/i tilknytning til verneområdene som påvirkes). Kommunedelplanens bestemmelser (vedtak i kommunestyret i Lillehammer kommune, 21.06.2018) omtalte ulike «kompenserende tiltak», der noen av tiltakene er avbøtende tiltak og andre er kompensasjonstiltak. For naturreservatet ble det vedtatt at erstatningsarealer skal være sikret gjennom vedtak etter naturmangfoldloven før reguleringsplanen vedtas. Kompensasjonsplanen skal utarbeides av tiltakshaver i samråd med Fylkesmannen som vernemyndighet. Vegprosjektet er overtatt av Nye Veier AS som skal lage reguleringsplan og følge opp arbeidet med økologisk kompensasjon.

### Roller og ansvar

Ved forrige evaluering var det bare E6 Kåterud-Arnkvern gjennom Åkersvika som hadde utført betydelig planlegging av kompensasjon, noe som ble gjort med Fylkesmannen i en koordinerende rolle som følge av føringer i daværende Miljøverndepartementets vedtak. Siden forrige evaluering har tiltakshaver i større grad tatt ansvar for planlegging av økologisk kompensasjon i pilotprosjektene. Arbeidet er typisk gjennomført i samarbeid med eller i dialog med Fylkesmannens miljøvernnavdeling. I enkelte av de større og mest kompliserte prosjektene har det blitt etablert arbeidsgrupper med representanter for ulike aktører herunder Miljødirektoratet, kommunene som er berørt av prosjektet, statlige og private grunneiere, NVE og konsulenter (E6 Kåterud-Arnkvern, Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16). Kostnader ved kartlegging knyttet til økologisk kompensasjon, annen faglig bistand og møter har i hovedsak vært dekket av tiltakshaver. Ansvar for langsiktig forvaltning av kompensasjon plasseres i betydelig grad hos miljøforvaltningen fordi kompensasjonsarealene har blitt vernet eller planlegges vernet etter naturmangfoldloven, og Statens vegvesen ønsker ikke et driftsansvar for kompensasjonsområder. Tabell 4.3 gir en kortfattet oversikt over ansvarfordeling i pilotprosjektene.

Fylkesmannen hadde et koordinerende ansvar for arbeidet med kompensasjon og utarbeidelse av kompensasjonsplan og verneprosess i E6 Kåterud-Arnkvern. Tiltak knyttet til selve veganlegget og enkelte andre overvåkingstiltak er SVVs ansvar. Fylkesmannen i Oslo og Akershus antas å dekke kostnadene ved forvaltning av de nye verneområdene i Akershus (Stilla og Brauterstilla naturreservat) opprettet som kompensasjon. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 valgte i utgangspunktet en tilsvarende modell. Den opprinnelige planen med Fylkesmannen i en koordinerende rolle for kompensasjonsarbeidet ble senere justert til tross for at Bane NOR på vegne av Fellesprosjektet finansierte to årsverk i perioden 2016-2018 hos Fylkesmannen for å jobbe med kompensasjon og Fellesprosjektet. I første fase ledet SVV arbeidet med kompensasjon for Fellesprosjektet, og deretter tok Bane NOR på vegne av Fellesprosjektet ansvaret for planlegging mens Fylkesmannen tok ansvaret for verneplanen som gjennomføres parallelt med reguleringsplanen.

I E8 Riksgrensen-Skibotn har tiltakshaver (SVV) fått gjennomført naturmangfoldkartlegging og identifisering av potensielle kompensasjonsareal. Fylkesmannen vil vurdere naturkvalitetene i potensielle kompensasjonsareal og vil gjennomføre prosessen med vern av kompensasjonsareal. En lignende ansvarsdeling ble fulgt for E6 Vingrom-Ensby, E18 Langangen-Rugtvedt og E39 Lønset-Hjelset. I E39 Lønset-Hjelset diskuterer Fylkesmannen og SVV fremtidig skjøtselsplan og langsiktig sikring av arealer.

I prosjektet Fv722 Veslebygda-Flo har tiltakshaver (SVV) hatt en mer tilbaketrukket rolle. Fylkesmannen, planmyndighet (Stryn kommune) og grunneiere har blitt enige om at utvidelse av eksisterende naturreservat kan fungere som kompensasjon for tap av reservatareal på grunn av vegprosjektet. Miljødirektoratet vil dekke den økonomiske kompensasjonen for frivillig skogvern knyttet til utvidelse av edelløvskogreservatet.

For E39 Stord-Os, som er en statlig plan, er miljøforvaltningen representert med KMD, som vedtar kommunedelplan, og KLD, med sine uttalelser om kompensasjon for naturverdier, i tillegg til Fylkesmannen i Hordaland, som introdusert krav om kompensasjon. Tiltakshaver (SVV) stiller spørsmålsteget ved hjemmelsgrunnlaget for krav om kompensasjon i dette prosjektet. Tiltakshavers rolle og videre koordinering av arbeidet vil først bli definert ved et senere tidspunkt.

**Tabell 4.3 Fordeling av roller og ansvar for ulike deler av arbeidet med økologisk kompensasjon i pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Undersøkelser	Planer	Etablering	Drift
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019				
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/ E16 Høgkastet–Hønefoss	Tiltakshaver (Fellesprosjektet – Bane NOR/SVV)	Tiltakshaver (Fellesprosjektet – Bane NOR/SVV)	Tiltakshaver (Fellesprosjektet – Bane NOR/SVV) og Fylkesmannen	Fylkesmannen og potensielt delvis tiltakshaver
E8 Riksgrensen–Skibotn	Tiltakshaver (SVV)	Tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen og tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen
E39 Lønset–Hjelset	Tiltakshaver (SVV)	Tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen	Fylkesmannen
E39 Stord-Os	Tiltakshaver (SVV)	Ikke utarbeidet.	Ikke bestemt.	Ikke bestemt.
Fv722 Veslebygda-Flo	Tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen	Fylkesmannen	Fylkesmannen
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra SVV til Nye Veier AS)				
E6 Kåterud–Arnkvern	Tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen og tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen og tiltakshaver (Nye Veier AS)	Fylkesmannen
E18 Langangen–Rugtvedt	Tiltakshaver (SVV)	Tiltakshaver (Nye Veier AS)	Trolig Fylkesmannen og tiltakshaver (Nye Veier AS)	Trolig Fylkesmannen
E6 Vingrom–Ensby	Tiltakshaver (SVV)	Fylkesmannen og tiltakshaver (Nye Veier AS)	Trolig Fylkesmannen	Trolig Fylkesmannen

### Framdrift

Det synes fortsatt som at kompensasjonsarbeidet ikke har påvirket framdrift i samferdselsprosjektene negativt. I minst ett prosjekt (E18 Langangen–Rugtvedt), potensielt flere, har kompensasjon trolig forhindret innsigelse på samme tid som vurderingene av kompensasjon blir integrert i utredningene knyttet til naturmiljø uten så langt å forsinke prosessen (Fv722 Veslebygda-Flo). I E6 Kåterud–Arnkvern var kompensasjon satt som et vilkår for gjennomføring av prosjektet etter at det var fremmet innsigelse både fra miljøvern- og landbruksmyndigheter. Utilstrekkelig avklaring av konsekvenser for naturmangfold kan senere utløse innsigelse og krav om kompensasjon, noe som resulterer i forsinkelser.

I prosjektet E8 Riksgrensen–Skibotn kunne det se ut til at arbeidet med kompensasjon bidrog til forsinkelse i framdrift, men den underliggende faktoren synes å være at det på et sent

tidspunkt i planprosessen ble klart at et naturreservat likevel ville bli vesentlig påvirket, noe tiltakshaver tidligere i prosessen antok ikke ville være tilfellet. Dette resulterte i en innsigelse fra Fylkesmannen relativt sent i planprosessen, og det ble stilt krav om kartlegging av verdier som ville gå tapt, et krav som kan pålegges uavhengig av kompensasjon. Senere ble det fremmet et krav om kompensasjon og kartlegging av potensielle kompensasjonsareal. Denne prosessen og dialogen mellom tiltakshaver og miljømyndighetene tok noe tid, men planlegging av tiltaket ble videreført og ble ikke stoppet eller forsinket i påvente av klarhet om alternative former for kompensasjon. Prosjektet er i dag stilt i bero i påvente av finansiering, med det er satt av midler til å slutføre kompensasjonstiltakene.

Utbygging av E18 Langangen–Rugtvedt er foreslått gjennom svært verdifulle naturområder, inkludert to naturreservater som kunne utløst innsigelse. Grundige utredninger og alternativvurderinger i regi av tiltakshaver (Statens vegvesen) sannsynliggjorde at det ikke fantes klare muligheter for å unngå store negative konsekvenser på naturmangfold dersom vegen skulle bygges. På dette grunnlaget fant Fylkesmannen at godt planlagt kompensasjon kunne være en akseptabel løsning selv om to naturreservater og annen svært verdifull natur på kalkgrunn ville bli negativt påvirket. Det ble ikke fremmet innsigelse.

E6 Kåterud–Arnkvern ble i utgangspunktet forsinket med flere år på grunn av konflikter både med miljøinteresser og landbruksinteresser, inkludert innsigelser både fra Fylkesmannens miljøvern- og landbruksavdelinger. Over fire år etter kommunedelplan og konsekvensutredning ble vedtatt av Hamar kommunestyre fattet daværende Miljøverndepartementet vedtak om trasé for videre planlegging (reguleringsplan). Økologisk kompensasjon ble avgjørende for at vedtaket ble fattet og prosjektet kunne gjennomføres, men kompensasjon økte verken tidsbruk før vedtak eller tidsbruken for utarbeidelse av reguleringsplan etter vedtaket.

I E6 Vingrom–Ensby og Fv722 Veslebygda-Flo har vurderinger av kompensasjon ikke medført forsinkelser. Kartlegging og vurderinger av kompensasjon er gjennomført parallelt med prosjektplanlegging. I Ringeriksbanen/E16 er framdriftsplanen for statlig reguleringsplan, konsekvensutredning, kompensasjonsplan og verneprosess for å sikre kompensasjonsareal lagt opp parallelt for å unngå forsinkelser. Arbeidet med reguleringsplan og KU pågår parallelt med kompensasjonsplan og verneprosess. Det er ikke fattet utbyggingsvedtak ennå.

I E39 Stord-Os har kompensasjon til nå i liten grad påvirket prosjektets fremdrift. Uenighet mellom tiltakshaver og Fylkesmannen om hjemmelsgrunnlaget for å kreve kompensasjon kan potensielt påvirke fremdrift på et senere tidspunkt.

### Innsigelser

Alle pilotprosjektene er i utgangspunktet konfliktfylte på grunn av negative konsekvenser for verdifullt naturmangfold, og det har enten vært fremmet innsigelse eller vært diskutert å fremme innsigelse. Innsigelsesspørsmålene er primært knyttet til verneområder (naturreservater). Kompensasjon synes å ha spilt en rolle på den ene siden gjennom å muliggjøre en utbygging der innsigelser har vært fremmet (Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, E6 Kåterud–Arnkvern, E8 Riksgrensen–Skibotn, E39 Lønset–Hjelset), og på den andre siden gjennom trolig å redusere risiko for innsigelse (E18 Langangen–Rugtvedt, E6 Vingrom–Ensby, Fv722 Veslebygda-Flo).

I E6 Kåterud–Arnkvern ble økologisk kompensasjon satt som vilkår for videre planlegging (reguleringsplan) etter at det ble fremmet innsigelse både fra Fylkesmannens miljøvern- og landbruksavdelinger. I E8 Riksgrensen–Skibotn kom det innsigelse, og deretter ble det stilt krav om kompensasjon. Kompensasjon har muliggjort videre planlegging etter samme trasé som det

ble fremmet innsigelse mot ettersom kompensasjon er planlagt for å sikre tilsvarende naturverdier ved utvidelse av det samme naturreservatet som avgir areal til vegprosjektet.

For Fv722 Veslebygda-Flo var innsigelse diskutert under sonderinger før oppstart av planprosess på grunn av mulig inngrep i naturreservat. Dersom det ikke hadde vært etablert en prosess rundt frivillig vern, er det sannsynlig at Fylkesmannen hadde gitt en innsigelse mot valgt trasé.

For E39 Lønset-Hjelset ble justering av veglinja for å redusere negative konsekvenser, avbøtende tiltak og kompensasjon et kompromiss etter innsigelse fra Fylkesmannen under offentlig høring av reguleringsplan (se tekstboks 4.5).

Noen av prosjektene gjennomføres som statlig plan uten mulighet for innsigelse (Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og E39 Stord-Os).

**Tekstboks 4.5: Utdrag fra innsigelsen fra Fylkesmann til reguleringsplan E39 Lønset-Hjelset 1.2.2017**

- «I *konsekvensutgreiing naturmangfald* er det gjort ei vurdering etter Naturmangfoldslova (nml) §§ 7-12, men vi saknar vurdering av samla belastning for utvalt naturtype slåttemark, og kva konsekvensar ei nedbygging av Ekra og Langmyra vil ha å seie for denne utvalte naturtypen lokalt, men også regionalt og nasjonalt. Blir ein utvalt naturtype råka av eit tiltak skal det takast særlige omsyn til denne. Vi viser til nml § 53 som siar at ved utøving av aktsemdsplikta etter § 6 i nml skal det takast særlig omsyn til førekomstar av utvalte naturtyper for å unngå reduksjon av naturtypen sin utbreiing og førekomsten sin økologiske tilstand.
- «Vi viser til vurderingane som må gjerast jamfør nml § 53. ordninga med utvalt naturtype er ikkje eit vern av ein einskild førekomst, men det er naturtypen som i seg sjølv skal takast vare på. Det ein skal vurdere er kva tiltaket betyr for naturtypen samla sett. Av dette følger det om førekomstar kan etablerast ein annan stad. Dersom tapet av ein einskild førekomst kan kompensera ein annan stad, vil påverknaden av naturtypen totalt bli mindre. Ei følgje kan bli å justere veglina nordover på Ekra slik at utvalt naturtype blir tatt omsyn til så langt råd er, men samtidig vekta saman med andre samfunnsinteresser som landskapsverknader og samferdselsinteresser. Vi etterspør alternativ som i mindre grad utfordrar landskapet på nordsida av Ekra, og som kan ta vare på deler av Ekra slåttemark i større grad enn planforslaget.»
- «Vi gjer merksam på at manglande saksbehandling i høve naturmangfoldslova kan gjere vedtaket ugyldig. Vi har **motsegn** til dette er retta opp.»

#### 4.1.2 Diskusjon om planprosess

##### Tidspunkt kompensasjon introduseres og utløsning av andre prosesser

Økologisk kompensasjon har kommet inn som tema i planprosesser på varierende tidspunkt i pilotprosjektene, er introdusert av ulike aktører, men synes å bli integrert i eksisterende planprosesser og i hovedsak uten større problemer selv om kompensasjon utløser behov for utvidet kartlegging og planlegging. Tilstrekkelig kartlegging og alternativvurderinger for å avdekke potensielle konflikter med naturverdier og dialog med relevante myndigheter synes viktig for å bidra til effektiv integrering av potensiell kompensasjon i planprosessen herunder redusere risiko for innsigelse. Den nye forskriften for konsekvensutredninger omtaler

kompensasjon eksplisitt, noe som trolig vil bidra til at kompensasjon vil bli vurdert tidligere i planprosesser og i mindre grad komme opp som tema på et unødvendig sent tidspunkt i en planprosess.

Særlig Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 har brukt betydelige ressurser på utredning av kompensasjon tidlig i prosessen, men dette skyldes en svært ambisiøs tidsplan for prosjektet som nødvendiggjorde tidlig naturmangfoldkartlegging for å redusere risiko for senere forsinkelser forårsaket av manglende kartleggingsdata. Fellesprosjektet er et stort og komplisert prosjekt i et produktivt lavlandsområde med potensial for arealbrukskonflikter. Dette medfører utfordringer der grunneiere må avstå areal både til utbyggingsprosjektet og potensielt til kompensasjonsareal. Uklarheter rundt hvordan kompensasjon bør håndteres i Norge har komplisert dialog med enkelte grunneiere i områder med potensielle kompensasjonsareal.

Det synes ikke å være behov for en adskilt planprosess etter plan- og bygningsloven for kompensasjon som sådan, men dersom kompensasjonsarealet ligger i betydelig avstand fra tiltaket vil det normalt medføre en separat prosess i den aktuelle kommune og fylke. En verneprosess etter naturmangfoldloven vil være en separat prosess, men den bør koordineres med planprosessen. Det vil fortsatt være ønskelig at adskilte planprosesser koordineres og gjennomføres parallelt for tydelig kobling mellom utbygging og kompensasjon, samt for å unngå et midlertidig tap i perioden mellom tidspunktet et inngrep finner sted og tidspunktet der kompensasjonen er på plass.

I prosjekter der kompensasjon synes aktuelt, er det hensiktsmessig at relevant miljømyndighet, for eksempel Fylkesmannen, varsler om potensielle krav om kompensasjon i forbindelse med tiltakshavers varsel om planoppstart. Kompensasjon bør da også etterspørres i planprogrammet og utredes som en del av konsekvensutredningen. Forskrift om konsekvensutredninger legger opp til at tiltakshierarkiet beskrives i konsekvensutredningen. En tidlig vurdering i KU-fase kan bidra til en effektiv planprosess, forsinkelser kan lettere unngås og i enkelte tilfeller kan dette potensielt sikre raskere planprosess dersom kompensasjon gjør det mulig å finne et kompromiss raskere, eventuelt at innsigelse unngås. Slik integrering gir også bedre muligheter til å finne helhetlige løsninger der effekter av tiltak på ulike trinn i tiltakshierarkiet sees i sammenheng, for eksempel at potensielle uheldige sideeffekter av et avbøtende tiltak på kompensasjonstiltak (eller omvendt) avdekkes tidlig. Der KU gjøres først i reguleringsplanfasen, kan en forstudie, slik som i Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 være aktuelt. Ved sluttbehandling av planen kan ansvarlig myndighet sette vilkår om skadereducerende tiltak deriblant kompensasjon. Vedtak om kompensasjon bør stilles senest på samme tid som vedtak om utbyggingsløsning i reguleringsplan.

På den andre siden stiller en tidlig vurdering av kompensasjon store krav til tiltakshaver og konsulenter for å motvirke risiko for at det søkes løsninger gjennom kompensasjon før tiltak for å unngå, avbøte og restaurere er tilstrekkelig vurdert. Tiltakshaver må også være beredt på å oppdatere vurderingene av tiltakshierarkiet, inkludert kompensasjonstiltakene, når teknisk planlegging er kommet lenger enn det som typisk er tilfellet på KU-stadiet, og før et vedtak om eventuell utbygging er fattet. Dette betyr også at myndighetenes vilkår knyttet til vedtak bør utformes slik at tiltakshaver i senere prosjektering ikke undergraver prinsippene for kompensasjon, for eksempel gjennom å redusere omfang av prosjektilpasninger eller avbøtende tiltak og øke bruken av billigere kompensasjonstiltak og da også øke risiko for at miljømål oppnås.

Å vente med å vurdere kompensasjon til etter et vedtak om eventuell utbygging kan redusere risiko for at kompensasjon erstatter god bruk av de andre virkemidlene i tiltakshierarkiet. Men



dette kan øke risiko for forsinkelser på grunn av dårligere koordinerte prosesser og mindre helhetlige løsninger for avbøtende tiltak, restaurering og kompensasjon. Det kan også øke tiltakshavers usikkerhet omkring hvilke tiltak og kostnader prosjektet må dekke. Den nye KU forskriften siden forrige evaluering legger opp til at kompensasjon blir en integrert del av planprosessen gjennom konsekvensutredningen, ikke at kompensasjon først vurderes etter at et vedtak om eventuell utbygging starter.

#### Hadde krav om kompensasjon betydning for valg av trasé?

Pilotprosjektene gir ikke klare indikasjoner på at krav om kompensasjon hadde betydning for valg av trasé. Andre hensyn synes å ha vært avgjørende for valg av hovedtrasé. Prosjekter har gjort justeringer i planer innenfor hovedtrasé for å redusere konsekvenser for naturmangfold og dermed også redusere behov for kompensasjon (f.eks. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, E39 Lønset-Hjelset). Tilsvarende er rapportert fra tidligere planlegging av E6 Elstad-Frya som ikke er et pilotprosjekt, men der aktiv bruk av tiltakshierarkiet i planleggingen reduserte behovet for kompensasjon.

Hvorvidt kompensasjon bidrar til at avveiningen mellom ulike samfunnsinteresser endres og at alternativer med mindre skader på andre samfunnsinteresser (f.eks. høye kostnader eller beslag av dyrket mark) og større skader på naturmangfold velges (fordi skader på naturmangfold kan kompenseres), er vanskelig å dokumentere. I den grad kompensasjon bidrar til å finne kompromisser der innsigelse ikke fremmes fordi kompensasjon kreves eller gjennomføres (Fv722 Veslebygda-Flo), eller innsigelse trekkes fordi kompensasjon blir introdusert (E8 Riksgrensen-Skibotn), kan kompensasjon potensielt bidra til valg av prosjektløsninger som er dårligere for naturmangfold heller enn at kompensasjonskrav virker «avskrekkende» og bidrar til valg av prosjektløsninger som gir mindre behov for kompensasjon.

#### Konkretisering av krav

Graden av konkretisering og fokus i kravene til økologisk kompensasjon har variert. I fraværet av tydelige retningslinjer eller veiledning for økologisk kompensasjon i Norge er dette utfordrende for tiltakshavere og andre involverte. En dialog mellom tiltakshaver og miljømyndigheter har vært nødvendig for å gi tiltakshaver forutsigbarhet og klarhet i hva som forventes. Økt klarhet fra myndighetenes side om hva det kan og bør stilles krav om synes nødvendig for at tiltakshavere i større grad tar ansvar for kompenserende tiltak på linje med de andre tiltakene i tiltakshierarkiet og for å unngå stor variasjon i hvordan ulike prosjekter håndterer kompensasjon. Manglende klarhet var særlig utfordrende for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, et stort og komplisert prosjekt med stort tidspress i et område med konflikter mellom ulike former for arealbruk der uklarheter rundt behov for kompensasjonsareal var kompliserende for tiltakshaver. For E39 Stord-Os viser uttalelser fra tiltakshaver og Fylkesmannen at det er uenighet om hva det kan kreves kompensasjon for.

For å sikre konsistens mellom prosjekter, likebehandling og forutsigbarhet er det nødvendig med klarere føringer på hva det skal kompenseres for og helst eksempler på hvordan kompensasjon kan håndteres i ulike typer saker og planfaser fra tidlig utredning til integrering av kompensasjon i planbestemmelser. Dette kan også bidra til mer effektive planprosesser.

Det er også viktig at tiltakshavers innsats i form av prosjektilpasninger og tiltak som del av utbyggingsplanene belønnes i form av reduserte krav til kompensasjon på samme tid som kompensasjon ikke må bli en hvilepute som bidrar til at viktige tilpasninger og tiltak i utbyggingsplanene ikke inkluderes. Krav til kompensasjon bør derfor vurderes og eventuelt justeres underveis i planleggingen.

### Roller og ansvar

Økologisk kompensasjon er et relativt nytt verktøy i Norge, og det har ikke vært klare retningslinjer eller veiledning for rolle- og ansvarsfordeling. Større klarhet i forventede roller og ansvar er nødvendig. Pilotprosjektene viser at både tiltakshaver og miljøforvaltningen har hatt svært sentrale roller i arbeidet med kompensasjon. Naturmangfoldkartlegging, utredning av potensielle kompensasjonstiltak, planlegging og økonomisk erstatning til grunneiere har i hovedsak vært betalt av tiltakshaver. Fylkesmannen har deltatt aktivt i faglige vurderinger underveis.

I E6 Kåterud–Arnkvern hadde Fylkesmannen en koordinerende rolle i arbeidet med kompensasjon, noe som var forutsatt i Miljødepartementets vedtak. Tiltakshaver finansierte en midlertidig stilling hos Fylkesmannens miljøvernavdeling for at Fylkesmannen skulle kunne ta en aktiv og koordinerende rolle i kompensasjonsarbeidet. Kompensasjon i senere pilotprosjekter har i større grad vært planlagt av tiltakshaver, men miljøforvaltningen har i enkelte tilfeller blitt dratt langt inn i arbeidet med å utforme kompensasjon som den samme miljøforvaltningen senere skal godkjenne (f.eks. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, og Fv722 Veslebygda-Flo).

Der vern etter naturmangfoldloven er virkemiddelet for å sikre kompensasjonsareal på lang sikt, overføres i praksis kostnader fra tiltakshaver til miljøforvaltningen ved utarbeiding av verneforslag, gjennomføring av vedtak og drift av kompensasjonen (verneområdet) i veganleggets driftsfase. Selv om verneområdeforvaltning faller naturlig til miljøforvaltningens mandat, synes dette ikke å følge prinsippet om at «forurenser betaler». I E6 Kåterud–Arnkvern konkluderte Fylkesmannen med at det ikke var hensiktsmessig, eller kanskje ikke mulig på grunn av Åkersvikas internasjonale Ramsarstatus, å organisere langsiktig forvaltning på en annen måte enn at Fylkesmannen tok ansvaret også for finansiering. Det framstår potensielt som uheldig dersom det skapes en oppfatning av at miljømyndighetene påtar seg ansvar for å gjennomføre kompensasjon, noe som erfaringsmessig (i andre land) ligger hos tiltakshaver, heller enn å fokusere på å definere krav og senere vurdere om kravene er oppfylt. Det er behov for klargjøring av miljøforvaltningens rolle i forbindelse med kompensasjon. I videre arbeid med kompensasjon bør man også vurdere og etablere hensiktsmessige måter å sikre finansiering og gjennomføring der tiltakshaver i rimelig grad bidrar til å dekke langsiktige merkostnader som følger av kompensasjonen.

Kommunens rolle kan være krevende i forbindelse med kompensasjon. I E6 Kåterud–Arnkvern deltok kommunen aktivt i arbeidsgrupper som jobbet med reguleringsplanen og kompensasjonsplanen. En mindre evaluering gjort av tiltakshavers konsulent for prosjektet (Asplan Viak, 2016) konkluderte med at kommunens rolle hadde vært utfordrende. På den ene siden bidrar kommunen med viktig lokal kunnskap og faglige innspill, på den andre siden skal det sikres politisk forankring for innspill og anbefalinger. For E6 Kåterud–Arnkvern tok dette delvis tid og delvis gikk kommunepolitikernes interesser utenfor prosjektets fokus.

### Fremdrift og innsigelse

Siden kompensasjonsarbeidet i hovedsak har blitt integrert i eksisterende planprosesser har det i liten eller ingen grad oppstått forsinkelser i prosjektene knyttet til kompensasjon. For samferdselsprosjekter som er krever omfattende og langvarige planleggingsprosesser synes det å være andre forhold enn kompensasjon som avgjør fremdriften.

Innsigelser derimot vil kunne påvirke fremdrift. Innsigelsene og varsel om mulig innsigelse har inntruffet i flere av pilotprosjektene og var primært knyttet til verneområder (naturreserverater) i

tilfeller der miljøforvaltningen mener planlegging enten ikke tilstrekkelig har klarlagt konsekvenser for viktige naturverdier eller der uakseptable utbyggingsløsninger foreslås. Terskelen for inngrep i verneområder skal være høy, og grundig vurdering og dokumentasjon av at tiltakshierarkiet gjennomføres er avgjørende både for å vurdere eventuell innsigelse og behov for kompensasjon. Kompensasjon synes i enkelte tilfeller å enten redusere risiko for innsigelse eller bidra til å finne et kompromiss etter innsigelse.

Inngrep i verneområder eller områder med store naturverdier kan bli vedtatt under forutsetning av at kompensasjon gjennomføres. Fra et naturmangfoldståsted er det viktig å erkjenne at kompensasjon har sine begrensninger og usikkerheter når det gjelder å unngå et netto tap av viktig naturmangfold. Kompensasjon kan potensielt oppfattes som er verktøy som gjør det lettere å gjøre inngrep i verneområder eller områder med store naturverdier, noe som ikke vil være i tråd med prinsippene for økologisk kompensasjon. Dette kan særlig være en risiko for prosjekter med statlig plan der det ikke er muligheter for innsigelse.

## 4.2 Naturverdier

Arbeidet med pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon tok først utgangspunkt i naturmangfoldlovens omtale av kompensasjon, det vil si verneområder (§ 48), utvalgte naturtyper (§ 53) og prioriterte arter (§ 24). Den nye KU-forskriften som trådte i kraft i juli 2017 omtaler kompensasjon generelt og ikke avgrenset til enkelte typer naturverdier. Pilotprosjektene startet planlegging før den nye KU-forskriften og synes ikke å ha endret fokus i arbeidet med kompensasjon i lys den nye KU-forskriften.

Verneområder, som er fokus i de fleste kompensasjonsprosjektene, kan også inneholde andre verneverdier enn arter og naturtyper, for eksempel geologiske verdier eller rekreasjonsområder der dette inngår i verneformålet. I prinsippet kan det være aktuelt å kompensere for gjenværende negative konsekvenser også på slike verneverdier, men slike verdier har ikke vært omfattet av arbeidet i pilotprosjektene og er derfor ikke vurdert i denne rapporten.

### 4.2.1 *Evalueringsfunn*

#### Natur som utløser vurdering av kompensasjon

Den klart viktigste utløsende faktoren for vurdering av kompensasjon har vært verneområder både i forrige og denne evalueringen. To av pilotprosjektene vil påvirke naturreservater med Ramsarstatus. To prosjekter påvirker utvalgte naturtyper (E18 Langangen–Rugtvedt, E39 Lønset–Hjelset), én naturtype som krever skjøtsel (slåttemark) og én naturtype som ikke krever skjøtsel (kalklindeskog). Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 jobber med kompensasjon for både eksisterende og foreslåtte verneområder samt enkelte naturverdier utenfor verneområder og landskapsøkologiske forhold da prosjektet går gjennom et område som består av flere mindre verneområder som er del av et større økologisk funksjonsområde. For E39 Stord-Os har Fylkesmannen krevd kompensasjon for en naturtype som er foreslått som utvalgt naturtype (boreonemoral regnskog), der tiltakshaver stiller spørsmål ved hjemmelsgrunnlaget for dette kravet. Ingen av pilotprosjektene har vært relevant for prioriterte arter så langt. Enkelte andre naturverdier som omfattes av naturmangfoldloven er heller ikke vurdert, for eksempel geologiske forekomster. Tabell 4.4 under oppsummerer naturverdier som har utløst krav om kompensasjon.

**Tabell 4.4 Oppsummering av naturverdier som har utløst krav eller forslag om økologisk kompensasjon i pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Naturverdier som utløste krav om kompensasjon	Oppsummering av verneformål eller forvaltningsmål	Kommentarer
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019			
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgkasset-Hønefoss	Synneren naturreservat og Ramsarområde var opprinnelig grunnlag for krav om kompensasjon. Senere ble det foreslåtte Storelva naturreservat og noen omkringliggende areal som naturlig hører til Storelvdeltaet inkludert som grunnlag for kompensasjon. Økologiske funksjonsområder (f.eks. for vipe og sothøne) vurderes også.	Bevare rikt våtmarksområde med vegetasjon, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til området, inkludert kroksjø (Synneren) som del av større våtmarkssystem med særlig verdi for våtmarksfugl i trekktiden. Området er av særlig verdi for forskning og undervisning. <sup>11</sup>	Kompensasjon for landskaps-økologiske effekter og enkelte andre naturtyper og arter vurderes også.
E8 Riksgrensen-Skibotn	Lullefjellet naturreservat. Fokus på verdiene inne i reservatet. Areal som ventes tapt inneholder gammel furuskog (A-verdi) og sju rødlistearter (4 VU, 3 NT). <sup>12</sup> Arealet totalt sett har middels verdi.	Bevare skogområde med dyre- og planteliv og økologiske prosesser, inkludert en av Nordens største kalkfuruskoger. <sup>13</sup>	Reservat har eldre lavproduktiv furuskog og boreal løvskog.
E39 Lønset-Hjelset	To lokaliteter med den utvalgte naturtypen slåttemark.	Formålet med forskriften om utvalgte naturtyper er å ivareta mangfoldet av naturtyper innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. <sup>14</sup>	Skjøtselsplanene inneholder spesifikke mål for forvaltningen av de to lokalitetene.
E39 Stord-Os	Boreonemoral regnskog (foreslått utvalgt naturtype) og i tillegg ble kystmyr og sumpskog nevnt av Fylkesmannen. Ingen av disse naturtypene er per i dag utvalgte naturtyper eller har juridisk vern. Diskusjoner om hjemmelsgrunnlag for å kreve kompensasjon pågår.	Ingen spesifikke mål for forvaltningen av lokalitetene er utformet ennå.	
Fv722 Veslebygda-Flo	Formelt krav om kompensasjon ble ikke stilt (men fravær av kompensasjon kunne utløse innsigelse). Dialog mellom involverte parter resulterte i frivillig vern som kompensasjon for tap av edelløvskog vernet i Flostranda naturreservat.	Bevare et edelløvskogsområde med særlig gode lokalklima- og jordbunnsforhold som står i en særstilling i Norge på grunn av størrelse, artsmangfold og mangfoldet i skog- og vegetasjonstyper. <sup>15</sup>	Ny verneforskrift ble utarbeidet og oppdatert i tråd med dagens naturmangfoldlov. <sup>16</sup>

<sup>11</sup> Se punkt i III i forskrift 1985-06-28-1349 (forskrift om fredning for Synneren naturreservat, Ringerike kommune, Buskerud).

<sup>12</sup> Antall rødlistearter har økt siden forrige evaluering som følge av ytterligere kartlegging etter krav om kompensasjon ble fremmet.

<sup>13</sup> Se punkt III i forskrift 2000-12-21-1536 (forskrift om fredning av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune, Troms).

<sup>14</sup> Se formålsparagrafen i forskrift 2000-05-13-512 (forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven)

<sup>15</sup> Se punkt III i forskrift 1991-09-13-649 (forskrift om vern av Flostranda naturreservat, Stryn kommune, Sogn og Fjordane).

<sup>16</sup> Se forskrift 2019-06-21-817 (forskrift om vern av Flostranda naturreservat, Stryn kommune, Sogn og Fjordane).

Pilotprosjekt	Naturverdier som utløste krav om kompensasjon	Oppsummering av verneformål eller forvaltningsmål	Kommentarer
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra SVV til Nye Veier AS)			
E6 Kåterud–Arnkvern	Åkervika naturreservat og Ramsar-område. Fokus på verdiene inne i reservatet. Rødlistearter er registrert.	Bevare våtmarksområde, særlig raste- og hekkeområde for våtmarksfugl. <sup>17</sup>	Reservatet er primært et våtmarksområde.
E18 Langangen–Rugtvedt	Frierflogene og Blekebakken naturreservater, kalklindeskog (utvalgt naturtype), og åpen kalkmark (foreslått utvalgt naturtype). Rødlistearter er registrert.	Bevare tilnærmet urørt naturområde med biologisk mangfold, med særlig verdi av skog på kalkgrunn, truede og sårbare sopparter, geologiske forhold og referanseområde. <sup>18</sup>	Hul eik (utvalgt naturtype) har senere blitt inkludert i vurderingene.
E6 Vingrom–Ensbby	Lågendeltaet naturreservat. Fokus på verdiene inne i reservatet og landskapsøkologiske forhold i tilknytning til verneområdet.	Bevare våtmarksområde, særlig fugleliv og av hensyn til trekkende, hekkende og overvintrende vannfugl. <sup>19</sup>	Reservatet er primært et våtmarksområde

### Hvilke typer kompensasjon synes aktuelle?

Kompensasjon består normalt av restaurering av tidligere skader, nyetablering av naturverdier fra grunnen av, eller beskyttelse av eksisterende naturverdier. Pilotprosjektene har fokusert på den siste kategorien kompensasjonstiltak. Ingen av pilotprosjektene har ferdigstilt kompensasjonstiltak, og dette betyr det er for tidlig å bekrefte at tiltak som er vedtatt har blitt gjennomført.

De fleste pilotprosjektene planlegger å etablere eller har etablert utvidelse av eksisterende verneområder etter naturmangfoldloven som kompensasjon for tap av vernet areal på grunn av utbyggingsprosjektet (se tabell 4.5). Kompensasjon omfatter både myndighetsstyrt (E6 Kåterud–Arnkvern, Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16) og frivillig vern (Fv722 Veslebygda-Flo), men for enkelte prosjekter er prosess for vern ikke bestemt. Vern etter naturmangfoldloven innebærer i stor grad vern av eksisterende naturverdier heller enn restaurering eller nyetablering, noe som synes å være den mest attraktive formen for kompensasjon blant pilotprosjektene.

I tillegg til vern, inneholder kompensasjonsplanen for E6 Kåterud–Arnkvern flere restaureringstiltak og nydanning av natur for å øke naturverdiene på areal som innlemmes i Åkersvika naturreservat. Blant annet restaurering ved rydding av uønsket vegetasjon/fremmede arter, åpning av passasjer gjennom en veifylling for økt variasjon i akvatiske habitater og skjøtsel gjennom tilrettelegging for beite av husdyr. Nydanning av natur gjøres gjennom etablering av dammer, endring av bekkeløp og etablering av flommarkskog der det i dag er skrotemark. (endret gjennomstrømming, vannfart, vannivå, m.m.). Den arealmessig klart største delen (2/3) av kompensasjonen består av vern av et relativt intakt naturområde ved

<sup>17</sup> Se punkt III i forskrift 1984-02-10-273 (forskrift om fredning for Åkersvika naturreservat, Hamar, Stange og Vang kommuner, Hedmark). Merk: Verneforskriften ble endret i forbindelse med grenseendringer for E6 utvidelse og inkludering av kompensasjonsareal (se forskrift 2016-01-22-47, forskrift om vern av Åkersvika naturreservat, Hamar og Stange kommuner, Hedmark).

<sup>18</sup> Se punkt III i forskrift 1990-05-04-323 (forskrift om vern for Frierflogene naturreservat og Dammane landskapsvernområde, Porsgrunn kommune, Telemark) og § 2 i forskrift 2006-06-30-801 (forskrift om Verneplan for Oslofjorden – delplan Telemark, vedlegg 8, fredning av Blekebakken naturreservat, Porsgrunn kommune, Telemark).

<sup>19</sup> Se punkt 3 i forskrift 1990-10-12-827 (forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland).

Nordre Øyeren (Stilla og Brauterstilla naturreservat). Restaureringstiltak er også under vurdering for Ringeriksbanen/E16, men omfang og typer tiltak er ennå ikke ferdig utredet.

**Tabell 4.5** Typer av økologisk kompensasjon som er vedtatt eller foreslått eller vurderes i pilotprosjekter der vedtak ennå ikke er fattet.

Pilotprosjekt	Kompensasjon som er vedtatt eller foreslått eller vurderes	Kommentarer
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019		
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høggkastet–Hønefoss	Utvidelse av eksisterende naturreservat for å bevare eksisterende naturverdier, vern av areal for nydannelse og restaurering av naturverdier, og forvaltningstiltak for fugleart (vipe) utenfor foreslått verneareal.	Foreslått
E8 Riksgrensen–Skibotn	Vern av eksisterende skog gjennom utvidelse av eksisterende naturreservat der nytt verneareal over tid vil få økt urskogspreg. Flytting av død ved fra urskogspreget verneareal som går tapt ved utbygging til nytt verneareal for å påskynde utvikling av urskogspreg i nytt verneareal.	Foreslått. Flytting av noe død ved er allerede foretatt.
E39 Lønset–Hjelset	Lokaliteter som kan restaureres til slåttemark er identifisert av tiltakshaver og skjøtselsplaner for områdene er utarbeidet	Restaureringslått og andre restaurerings-tiltak
E39 Stord-Os	Krav om kompensasjon varslet av Fylkesmannen, tiltakshaver ser annerledes på omfang av kompensasjon og mener kompensasjon må avklares når mer detaljerte utbyggingsplaner er klare. Uklart hvilke typer kompensasjon som kan bli aktuelt. Ingen beslutninger tatt.	Uavklart situasjon.
Fv722 Veslebygda-Flo	Utvidelse av eksisterende naturreservat. Utvidelse resulterte i et mer sammenhengende verneområde «fra fjord til fjell». Bekjempelse av fremmede arter er også aktuelt.	Vedtatt. Frivillig vern.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra SVV til Nye Veier AS)		
E6 Kåterud–Arnkvern	Restaurering og nydanning av naturverdier på arealer som vernes gjennom utvidelse av eksisterende Åkersvika naturreservat med vekt på våtmarksnatur (1/3 av kompensasjonsarealet). Bekjempelse av fremmede arter er også aktuelt. Etablering av nytt naturreservat for vern av eksisterende våtmark i betydelig avstand fra utbyggingen (2/3 av kompensasjonsarealet).	Vedtatt. Myndighetsstyrt vern.
E18 Langangen–Rugtvedt	Vern av eksisterende naturverdier på areal som vernes etter naturmangfoldloven. Skjøtsel av åpen kalkmark, blant annet hindre gjengroing. Skjøtsel av kalklindeskog, blant annet fjerne plantefelt og gran spredt fra plantefelt.	Foreslått.
E6 Vingrom–Ensbj	Vern av eksisterende våtmarksområder etter naturvernloven. Eventuelt også vern av mindre arealer i forbindelse med eksisterende naturreservat som påvirkes av vegutbyggingen.	Foreslått.

### Tilgang på passende arealer

Alle pilotprosjektene mener å ha identifisert, eller ha god mulighet til å identifisere, kompensasjonsareal med naturkvaliteter eller restaureringspotensial som kan fungere som kompensasjon. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 har erfart arealbrukskonflikter i de produktive områdene der areal potensielt må avgis både til utbyggingen og kompensasjon for utbyggingen. Flere av prosjektene har ennå ikke konkludert om arealene er egnet siden planlegging fortsatt pågår. Kompensasjonsarealene ligger i varierende avstand fra tiltaket, men i hovedsak nær tiltaket der fokus i leting etter kompensasjonsareal har vært. For E6 Kåterud–Arnkvern ble ca. 1/3 av arealene funnet i umiddelbar nærhet av eksisterende Åkersvika

naturreservat, mens resten ble funnet i et annet fylke. Areal i nærheten inkluderes i stor grad i eksisterende verneområder (E8 Riksgrensen–Skibotn, Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16, Fv722 Veslebygda-Flo). I prosjektene E6 Vingrom-Ensby og E18 Langangen-Rugtvedt vurderes arealer i noe avstand fra prosjektet, men i samme region. Det er gjennomført kartlegging av potensielle kompensasjonsareal for E39 Lønset-Hjelset, men den berørte slåttemarka (Ekra) har områder med fukteng som blir utfordrende eller potensielt umulig å gjenskape på annet areal i nærheten på grunn av fuktighetsforholdene.

Når det gjelder kvalitet på arealer så mangler det metoder for å vurdere og dokumentere oppfyllelse av kravet om «lik-for-lik», noe som også gjør det vanskelig å sammenligne pilotprosjektene. Flere prosjekter rapporterer at ikke alle viktige elementer som går tapt eller påvirkes finnes kompensasjonsarealene per i dag. I E6 Kåterud–Arnkvern erstattes for eksempel ikke alle rødlistearter, og noe eldre furuskog som går tapt erstattes ikke. I E8 Riksgrensen–Skibotn inneholder ikke kompensasjonsarealet gammel furuskog med urskogspreget slik som tapt areal, men over tid vil et slikt urskogspreget kunne utvikles. I E6 Vingrom–Ensby finnes ikke mudderbanker i kompensasjonsarealene som er vurdert så langt. Slåttemark med fukteng (E39 Lønset-Hjelset) kan være vanskelig å gjenskape, noe som kan redusere oppfyllelse av lik-for-like.

Det er i Norge ikke etablert en klar metode for å identifisere størrelse og kvaliteter på kompensasjonsareal sammenlignet med tapt areal og tilhørende naturverdier. E6 Kåterud–Arnkvern laget en kompensasjonsplan som la opp til å møte vilkåret i vedtaket for utbygging om forholdstallet 1:3 mellom tapt areal og kompensasjonsareal, et vedtak som også understreket at samlet økologisk effekt skulle vektlegges. Tapet i Åkervika naturreservat og Ramsarområdet er estimert å bli 126 daa (eksisterende vei pluss planlagt utvidelse av vei), mens reservatet utvides med 175,5 daa gjennom innlemming av en rekke mindre arealer inntil eksisterende reservat i Åkersvika. I tillegg ble et nytt naturreservat på 596 daa opprettet i et annet fylke. I andre prosjekter varierer forslag om arealmessige forholdstall. I E39 Lønset-Hjelset er det i godkjent plan stilt krav om kompensasjon i forholdet 1:1, men det er ikke spesifisert om dette gjelder kvantitet eller kvalitet. I Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og E18 Langangen-Rugtvedt legges 1:5 til grunn for verneområder og utvalgte naturtyper. For E6 Vingrom-Ensby vurderes et noe mindre forholdstall, og for E8 Riksgrensen-Skibotn har konsulentene som kartlegger kompensasjonsareal foreslått et noe høyere forholdstall for av hensyn til en naturlig avgrensning av kompensasjonslokalitetene. Tabell 4.6 oppsummerer arealtall for pilotprosjektene.

**Tabell 4.6 Estimerte arealtap (dekar), kompensasjonsareal (dekar) og arealmessig forholdstall (mellom tapt areal og kompensasjonsareal) for pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Tapt areal	Kompensasjonsareal	Arealmessig forholdstall	Kommentarer
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019				
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgkastet–Hønefoss	Tap av 2,7 daa eksisterende naturreservat, 14,9 daa foreslått naturreservat, 4,7 daa kalkbarskog, 14 daa og 30 daa funksjonsområde for hhv. vipe og sothøne.	88 daa for vernet og foreslått vernet areal. 14,1 daa for kalkbarskog. 60 daa for sothøne, og forvaltningstiltak for vipe.	1:5 for verneområde og foreslått verneområde.  1:3 for naturtype-lokaliteter (kalkbarskog). 1:2 for økologiske funksjonsområder.	Så langt er det ikke satt noe krav gjennom vedtak. Fylkesmannen har foreslått et annet omfang av kompensasjon i verneforslag enn det tiltakshaver har foreslått i kompensasjonsplanen.

Pilotprosjekt	Tapt areal	Kompensasjonsareal	Arealmessig forholdstall	Kommentarer
E8 Riksgrensen–Skibotn	34 daa	150 daa pluss eventuelt 81 daa	1:4,4 (150 daa), eventuelt 1:6,8 (231 daa)	Fylkesmannen har bedt om ytterligere natur-mangfold kartlegging av potensielle kompensasjonsareal.
E39 Lønset-Hjelset	6,2 daa	11,5 daa	1,8	SVV med rådgivning fra konsulent og bistand fra FM i utforming av kompensasjonsplan. FM utarbeider trolig ny skjøtselsplan, området skjøttes trolig av grunneier
E39 Stord-Os	Ikke klart ennå	Ikke klart ennå	Ikke klart ennå	
Fv722 Veslebygda-Flo	10 daa	35,5 daa	3,6	Dialog med kommune og grunneiere resulterte i forslag om frivillig vern av nærliggende arealer.
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra SVV til Nye Veier AS)				
E6 Kåterud–Arnkvern	126 daa	771 daa	6,1	Miljøverndepartementet krevde 1:3 for tap av reservatareal, inkludert eksisterende vei. Et høyere faktisk forholdstall reflekterer i stor grad den naturlige avgrensingen av kompensasjonsarealet som ble et nytt naturreservat.
E18 Langangen–Rugvedt	14 daa	65 daa	1:5 for verneområder og utvalgt naturtype, 1:3 for foreslått utvalgt naturtype.	Miljødirektoratet kan være interessert i å verne mer gjennom frivillig vern uten kostnad for prosjektet.
E6 Vingrom–Ensby	Opp til 92 daa	Opp til 250 daa	Trolig mellom 1:2 og 1:4.	Fylkesmannen forventer at kompensasjonsarealet skal være større enn tapt areal. SVV har kartlagt ca. 220 daa.

### Andre interesser

Kompensasjonsarealene som vurderes er en kombinasjon av arealer i offentlig og privat eie, og brukerinteressene varierer. De fleste pilotprosjektene har i begrenset grad identifisert andre interesser i forbindelse med kompensasjonsarealene som vurderes, men jordbruk, friluftsliv og rekreasjon er de vanligste interessene.

I E6 Kåterud–Arnkvern var friluftsliv, landbruk og rekreasjon i det bynære Åkersvika naturreservat viktige interesser, og jordbruk ble avgjørende for utforming av kompensasjonen og majoriteten av kompensasjonen ble etablert i et annet fylke. Det å unngå tap av jordbruksareal var avgjørende for at prosjektet gikk gjennom naturreservatet og Ramsarområdet, heller enn utenom reservatet der jordbruksareal i større grad ville gått tapt. I Ringeriksbanen/E16 har også landbruksareal påvirket trasévalg, men her vurderes bruk av enkelte landbruksområder til økologisk kompensasjon i dialog med grunneiere og kommunens



landbrukskontor, inkludert husdyrbeite på potensielle kompensasjonsareal. Beslutninger om kompensasjon er ikke tatt i dette prosjektet.

I E6 Vingrom–Ensby er det trolig lokal interesse for flomforbygning langs elva for å redusere skader på dyrka mark. Dette vil være i strid med verneforskrift for naturreservat. I E8 Riksgrensen–Skibotn er det reinbeiteinteresser i kompensasjonsområdet, men disse forventes ikke å bli påvirket i vesentlig grad av kompensasjonen.

### Sammenfall med miljøforvaltningens prioriteringer

Ingen av pilotprosjektene har rapportert om i hvilken grad kompensasjonsarealene er i tråd med miljøforvaltningens prioriteringer for bevaring av naturmangfold. Det er naturlig å anta at så lenge kompensasjon blir krevd og senere akseptert av miljøforvaltningen, så omfatter kompensasjonen areal og naturverdier som kan kalles prioriterte områder og som i de fleste tilfeller synes å bli sikret gjennom vern etter naturmangfoldloven. Det er ingen eksplisitte indikasjoner på at miljøforvaltningen ønsker å bruke kompensasjon for å sikre viktigere områder enn det som går tapt («bedre» heller enn «lik-for-lik»), eller til å fylle hull i representativiteten av verneområder i regionen eller landet.

### Kartlegging

Pilotprosjektene som har komment lengst har rapportert at både tapt/påvirket areal og kompensasjonsareal er godt undersøkt gjennom at tiltakshaver har bekostet naturmangfoldkartlegging kombinert med at eksisterende kunnskap i noen tilfeller har vært god. Et av pilotprosjektene er fortsatt i en tidlig fase og har ikke kartlagt potensielle kompensasjonsareal (E39 Stord-Os).

For arealer som er tenkt vernet etter naturmangfoldloven krever miljømyndighetene i utgangspunktet kartlegging etter Natur i Norge (NiN) systemet, men det er ellers ikke klart hvilke krav som kan eller bør stilles til kartlegging av kompensasjonsareal i ulike planfaser.

Med unntak av arbeidet i forbindelse med kompensasjonsplanen for E6 Kåterud-Arnkvern, Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og trolig E8 Riksgrensen-Skibotn og E18 Langangen-Rugtvedt er det så langt uklart hvorvidt kartleggingen som er utført er tilstrekkelig for å lage et regnskap over tap og positive kompensasjonseffekter for ulike typer naturmangfold (arter, naturtyper og økosystemer). Det finnes per i dag ingen etablert metodikk i Norge for å vurdere tap opp mot positive effekter av kompensasjon og nettoeffekt.

### Addisjonalitet

Med unntak av Ringeriksbanen/E16 og E8 Riksgrensen-Skibotn synes ingen av pilotprosjektene i klartekst å ha analysert og konkludert graden av addisjonalitet ved kompensasjonstiltakene som er foreslått eller vedtatt. Det er likevel indikasjoner på at addisjonalitet kan ha vært vurdert i andre prosjekter selv om dette ikke er eksplisitt omtalt i prosjektdokumentasjon. Det kan være utfordrende å vurdere om et areal i framtiden vil være truet av nedbygging eller andre faktorer, eller om arealet er så lite utsatt at det trolig «verner seg selv» og kompensasjon i liten grad vil tilføre en merverdi ut over det som uansett skjer. Større utbyggingsprosjekter som Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 kan bidra til økt utbyggingspress, noe som kan hevdes å øke addisjonalitet.

Utvidelse av Åkersvika naturreservat med områder som planlegges restaurert for å øke naturverdiene er et eksempel på kompensasjon som i større grad vil være addisjonell sammenlignet med vern av eksisterende naturverdier i Nordre Øyeren. Kompensasjonsareal

som er under press på grunn av ønske om forbygning og beskyttelse mot flom (E6 Vingrom–Ensby), vil i større grad være addisjonelt enn vern av våtmarksareal uten vesentlige bruksinteresser eller trusler knyttet til seg.

Det er i enkelte pilotprosjekter argumentert med at beskyttelse gjennom vern uansett er en sterkere form for beskyttelse enn dagens situasjon uavhengig av framtidig trusselbilde, også for naturverdier som i dag har en viss beskyttelse slik som utvalgte naturtyper.

### Langsiktig forvaltning

Det er bare E6 Kåterud–Åkersvika som er kommet så langt at langsiktig forvaltning er etablert. I dette prosjektet har tiltakshaver ikke ansvaret for langsiktig forvaltning og i liten grad satt til side ressurser for langsiktig drift av kompensasjonstiltakene bortsett fra et ansvar for noen tiltak i 3 år (garantiperiode for entreprenør) og noen ressurser til overvåking. De fleste andre pilotprosjektene planlegger også sikring av kompensasjonsarealene gjennom vern etter naturmangfoldloven, men Ringeriksbanen/E16 og E39 Lønset-Hjelset vurderer også andre muligheter i samarbeid med grunneiere. Fokus på verneområder betyr i praksis at miljøforvaltningen, normalt ved Fylkesmannens miljøvernavdeling, i stor grad tar over ansvaret for langsiktig forvaltning og finansiering av denne. Overvåking av vesentlige virkninger av tiltaket og virkninger av kompensasjon er viktig (ref. også § 29 i forskrift om konsekvensutredninger), men det finnes lite informasjon om dette siden prosjektene i hovedsak fortsatt er under planlegging.

### Utfordringer

Pilotprosjektene har rapportert at lite kunnskap om økologisk kompensasjon og fravær av retningslinjer for kompensasjon i Norge er en utfordring. Som omtalt over er det en rekke forhold der pilotprosjektene opplever at det ikke finnes klare forventninger eller føringer for hvordan kompensasjon bør håndteres, noe som i stor grad har vært håndtert gjennom dialog med miljøforvaltningen. Av hensyn til forutsigbarhet og konsistens i krav/vilkår og hvordan disse oppfylles, er det et stort behov for klargjøring av hvordan kompensasjon kan og bør håndteres i Norge.

Blant utfordringene er hva det kan eller bør kreves kompensasjon for og da hva tiltakshavere kan forvente av krav eller vilkår. Når det letes etter kompensasjonsarealer og -tiltak er det viktig med større klarhet i hvilke krav og kriterier som bør anvendes for å finne egnede arealer og tiltak. For eksempel har E18 Langangen–Rugtvedt rapportert at når man leter etter kompensasjonsarealer er det vanskelig å vurdere områder med høy naturverdi (stor grad av oppfyllelse av kravet om «lik-for-lik») som i dag er utsatt for få trusler (liten grad av addisjonalitet) opp mot områder med lavere naturverdi (mindre grad av «lik-for-lik»), men der truslene er større (større grad av addisjonalitet).

## *4.2.2 Diskusjon om naturverdier*

### Natur som utløser kompensasjon

Pilotprosjektene fokuserte på verneområder, utvalgte naturtyper og prioriterte arter siden naturmangfoldloven omtaler kompensasjon nettopp for disse naturverdiene. Krav om kompensasjon har blitt utløst av verneområder i de fleste prosjektene mens for to av de nye pilotprosjektene kreves kompensasjon for utvalgt naturtype eller foreslått utvalgt naturtype. Kompensasjon er ikke utløst av en prioritert art i noen av pilotprosjektene. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 vurderer også andre naturverdier og landskapsøkologiske forhold for å opprettholde viktige forbindelseslinjer i et større område med våtmarker. Naturverdiene som

utløser kompensasjon omfatter lavereliggende og produktive våtmarker, tørre kalkområder i sør, lavproduktiv skog i nord, kystregnskoger, og kulturbetingede naturverdier.

Når det gjelder de konkrete verdiene det skal kompenseres for skiller E6 Kåterud–Arnkvern seg ut ved at daværende Miljøverndepartementet i sitt vedtak gikk langt i å spesifisere innholdet i kompensasjonen mens de andre pilotprosjektene i større grad selv må konkretisere hva det skal kompenseres for, og dette er utfordrende i fraværet av veiledning på feltet. Arter og naturtyper står sentralt i vurderingene, noe som er naturlig da dette er konkrete størrelser som er lettere å kartlegge og forholde seg til enn økosystemer, økosystemfunksjoner og landskapsøkologiske forhold. Ringeriksbanen/E16 vurderer likevel landskapsøkologiske forhold, men det er ikke gjort vedtak om hva det bør kompenseres for.

Ingen av prosjektene har eksplisitt identifisert naturverdier som det synes umulig eller urealistisk å kompensere for, men i noen tilfeller vil det utvilsomt være vanskelig å finne kompensasjon som fullt ut tilfredsstillende beste praksis på området. For eksempel er det vanskelig å kompensere for verdifull vegetasjon på kalkrik grunn og tørre berg dersom man skal restaurere områder og enda vanskeligere om man skal etablere kompensasjonsarealer fra grunnen av (E18 Langangen–Rugtvedt). Vern av eksisterende kalkrike områder med lignende kvaliteter vil være mye enklere, men kravet til addisjonalitet kan være vanskelig å oppfylle. Urskogspregede natur tar lang tid å utvikle, og det kan lett oppstå et midlertidig tap i perioden mellom et inngrep skjer og tidspunktet et annet skogområde har utviklet tilsvarende kvaliteter (E8 Riksgrensen-Skibotn).

Landskapsøkologiske effekter og kompensasjon for barrierevirkninger og fragmentering er også utfordrende å håndtere siden det ikke er etablert klare verktøy eller metoder for å vurdere dette. Det er naturlig å anta at de naturverdier som ikke blir beskrevet klart og tydelig (f.eks. landskapsøkologiske forhold og økosystemer) i mindre grad vil definere kompensasjon.

Det er utvilsomt et stort behov for tydeligere føringer, retningslinjer eller veiledningsmateriell for hva det bør kompenseres for og hvordan målet om å unngå netto tap av verdifull natur skal forstås i forbindelse med kompensasjon.

#### Hvilke typer kompensasjon synes aktuelle?

Pilotprosjektene har hovedsakelig fokusert på etablering av verneområder for eksisterende naturverdier. Dels skyldes dette at kompensasjonen er utløst av inngrep i og tap av vernet areal, noe som betyr det er naturlig at kompensasjonen også består av vern (lik-for-lik). Dette gir en stor sikkerhet for at ønskede verdier oppnås (de eksisterer alt), vernet gir en langsiktig og god sikring, og dette er et verktøy miljøforvaltningen er godt kjent med i motsetning til restaurering og nyetablering av naturområder. En viktig utfordring er i hvor stor grad kompensasjon gjennom vern av eksisterende verdier gir en tilstrekkelig merverdi ut over det som ville skjedd uansett (addisjonalitet). Det er derfor viktig å teste ut andre tiltak enn vern av eksisterende verdier for naturmangfold som kompensasjon, særlig restaurering som kan gjenskape tapt dynamikk i økosystemer (f.eks. binde sammen fragmenterte naturområder eller gjenskape elve-/delta-/våtmarksdynamikk), men også nyetablering av naturmangfold fra grunnen av. Dette gjelder uavhengig av om disse kompensasjonsarealene vernes eller forvaltes på andre måter på sikt. Men restaurering og særlig nyetablering vil normalt innebære en større usikkerhet om hvilke naturverdier som i framtiden til finnes på kompensasjonsarealet samt at tiltak vil kreve grunneiers tillatelse til endret arealbruk. Flerbruk av jordbruksareal er i liten grad vurdert (f.eks. beitebruk på areal med viktige økologiske funksjoner) selv om dette praktiseres i andre land (f.eks. Sverige).

Nyetablering av naturverdier fra grunnen har i liten grad vært diskutert i pilotprosjektene, men i kompensasjonsplanen for E6 Kåterud–Arnkvern er etablering av våtmarksnatur inkludert i liten skala. Nyetablering og restaurering av våtmarksnatur vurderes også i Ringeriksbanen/E16 der det nylig er igangsatt prosjektering (Domholtevja), men innholdet i kompensasjonen er ikke vedtatt. Våtmark regnes for å være en type natur som er lettere å etablere enn mange andre former for natur.

I E8 Riksgrensen–Skibotn planlegges det å flytte eldre furustokker (død ved) fra den delen av naturreservatet tas ut på grunn av grenseendring og flytte disse til kompensasjonsarealet, og noe død ved er allerede flyttet. For Fv722 Veslebygda-Flo planlegges det at skog som må hogges i arealet som tas ut av reservatet legges i andre soleksponerte deler av reservatet for å danne grunnlag for varmekjære insekter tilknyttet død ved. Tap av slåttemark langs E39 Lønset-Hjelset vurderes kompensert med restaurering eller nyetablering med aktiv skjøtsel basert på en skjøtelsesplan inkludert flytting av jordsmonn med frøbank fra areal som går tapt ved vegutbygging.

Det er fortsatt lite erfaring fra kompensasjon i Norge, og etter hvert som flere prosjekter vurderer kompensasjon vil andre tiltak bli vurdert og gjennomført og en større verktøykasse av aktuelle tiltak vil kunne dokumenteres.

#### Tilgang på passende arealer

Pilotprosjektene mener å ha identifisert passende kompensasjonsarealer, i all hovedsak nær inngrepet. Det finnes ingen klar metode eller retningslinje for hva som er akseptable eller foretrukne arealer, og hvorvidt valgte eller foretrukne kompensasjonsareal tilfredsstiller kravene som bør stilles forblir uklart. Det er viktig å erkjenne at det ikke er realistisk å kunne kompensere for alt naturmangfold på en god måte. Kriteriet om addisjonalitet blir særlig krevende og er i begrenset grad belyst i flere av pilotprosjektene.

Det synes å være enighet om at kompensasjonsareal normalt bør være større enn tapt areal, men hvor mye større er uklart. Det er behov for vesentlig større klarhet i hvordan passende arealer kan eller bør identifiseres, inkludert hvilke kriterier eller krav som bør legges til grunn både for kvalitet og størrelse på kompensasjonsareal. Selv om størrelse på kompensasjonsareal er et konkret og viktig aspekt som det er lett å forholde seg til, er det viktig å erkjenne at arealet er et verktøy for å oppnå et mål om en gitt mengde natur med visse kvaliteter, ikke et mål i seg selv.

I pilotprosjektene der det er opprettet verneareal ble dette gjennomført som tradisjonelt myndighetsstyrt vern av våtmark (E6 Kåterud-Arnkvern) og frivillig vern av edelløvsskog (Fv722 Veslebygda-Flo). Andre former for langsiktig sikring, for eksempel forvaltningsavtaler, er i liten eller ingen grad vurdert av pilotprosjektene så langt.

#### Andre interesser

Pilotprosjektene viser at det kan være konflikt mellom økologisk kompensasjon og landbruksinteresser, særlig knyttet til tap av dyrka mark, enten det er på grunn av at veiutbyggingen eller økologisk kompensasjon som trenger arealer. Andre typer tiltak kan også bidra til konflikter med jordbruk, for eksempel elveforbygning mot flom for å beskytte jordbruksareal og som reduserer elvas dynamikk til skade for stedegent naturmangfold. Dess større prosjektene er, dess mer tett befolkede områder, eller dess mer produktive arealer som påvirkes, dess større vil potensialet for interessekonflikter normalt sett være som erfart i E6 Kåterud-Arnkvern og Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16.

For å unngå eller redusere konflikter bør flerbruk på landbruksområder vurderes i større grad. Tilpasninger av landbruksdrift og kompensasjonstiltak som sikrer både opprettholdelse av landbruksdrift på de aktuelle areal og viktige økologiske funksjoner bør vurderes før det slås fast at økologisk kompensasjon ikke skal skje på landbruksareal. Flerbruk praktiseres blant annet i Sverige og bør vurderes også i Norge.

Sikring av naturområder som del av kompensasjon kan også gi en positiv effekt for friluftsliv og rekreasjon, avhengig av hvilke restriksjoner på slik bruk som eventuelt er ønskelig av naturmangfoldhensyn (f.eks. ferdselsrestriksjoner i yngletiden).

### Kartlegging

Pilotprosjektene gjennomfører til dels omfattende kartlegging av naturmangfold. Dette bør kunne legge grunnlag for en god sammenligning av naturmangfold på tapt/påvirket areal og kompensasjonsareal over tid. Med unntak av kompensasjonsplanen for E6 Kåterud–Arnkvern og Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 er det så langt ikke utarbeidet regnskap for tap og positive kompensasjonseffekter for ulike typer naturmangfold. Dette henger trolig delvis sammen med at pilotprosjektene fortsatt er i en tidlig fase og delvis med at det ikke finnes noen klar metodikk i Norge for å vurdere tap opp mot positive effekter ved kompensasjon.

I forbindelse med kartlegging og utarbeidelse av kompensasjonsregnskap er det viktig også å vurdere virkningene av avbøtende tiltak og restaurering. Etterundersøkelser kan avdekke avvik fra forutsetningene om hvor god effekt slike tiltak har og dermed også om omfang av gjenværende effekter som skal kompenseres blir som forventet. Alle disse forholdene har betydning for vurderingen av i hvor stor grad et netto tap unngås. Kartlegging, førundersøkelser og etterundersøkelser er derfor viktig for læring om hvorvidt kompensasjon fungerer etter hensikten. Det vil bli mer sammenlignbare resultater og bedre læring dersom det etableres klarere veiledning for kompensasjon.

### Addisjonalitet

Addisjonalitet er en bærebjelke for kompensasjon med mål om å unngå et netto tap av viktig naturmangfold i et prosjekt. Addisjonalitet kan sies å være særlig viktig når verneområder påvirkes. I fravær av klare metoder og kriterier for å vurdere addisjonalitet har pilotprosjektene funnet det vanskelig å gjøre dokumenterte vurderinger av dette grunnleggende kriteriet, særlig der kompensasjonen består av å verne eksisterende naturverdier. Dette betyr ikke at kompensasjonen ikke er addisjonell, men det synes å være betydelig usikkerhet om i hvor stor grad kompensasjonsarealene er utsatt for tilstrekkelig press eller trusler til å si at sikring eller vern er addisjonelt.

Usikkerhet rundt grad av addisjonalitet er en svært viktig risikofaktor når kompensasjonstiltak og -arealer prioriteres. Uten sannsynliggjort addisjonalitet kan det stilles spørsmål ved om kompensasjon har en positiv effekt for viktig naturmangfold slik at et netto tap unngås. For noen av pilotprosjektene synes argumenter om sikring av viktige naturverdier å blandes inn i eller delvis erstatte argumentasjon rundt addisjonalitet. Begrepet addisjonalitet og dets innhold i forbindelse med økologisk kompensasjon synes i begrenset grad å være forstått. Økt klarhet og veiledning om de utfordrende vurderingene rundt addisjonalitet er utvilsomt viktig.

Sikring av områder som er utsatt for tydelig press, for eksempel der det finnes planer for utbygging og nedbygging av natur, har en mye tydeligere addisjonalitet. Disse områdene vil ofte være konfliktfylte for miljøforvaltningen å forsøke å verne mot ødeleggelse som del av kompensasjon, og flere av disse områdene har kanskje en historie med interessemotsetninger som gjør at kompensasjon oppfattes som «omkamp» fra miljøforvaltningens side. I slike

tilfeller kan tiltakshaver potensielt være en ny aktør i bildet og spille en viktig rolle i å finne en løsning som sikrer kompensasjonsareal som er addisjonelle. På samme tid er det viktig å unngå at den aktuelle trussel bare flytter seg til et annet verdifullt naturområde («lekkasje»).

### Langsiktig forvaltning

I prinsippet skal den kompenserende effekten vedvare like lenge som den negative konsekvensen det skal kompenseres for vedvarer. Det er tiltakshaver som har ansvaret for at kompensasjonen og dens effekt på linje med ansvaret for tiltaket og de avbøtende tiltakene, noe som også er uttrykt gjennom «forurensere betaler» prinsippet (naturmangfoldloven § 11). Etter etablering av kompensasjonsarealene og -tiltakene, planlegger pilotprosjektene i hovedsak å overlate langsiktig forvaltning med praktisk drift, vedlikehold, overvåking og kostnadene ved dette til miljøforvaltningen som i praksis forvalter de fleste områder vernet etter naturmangfoldloven.

Å overlate praktisk drift og overvåking av kompensasjonstiltakene til en annen part er ikke uvanlig innen kompensasjon internasjonalt, for eksempel et fond eller en stiftelse. Mange tiltakshavere har ikke kompetanse internt og ikke noe ønske om å drive med den type aktivitet på sikt. Normalt vil tiltakshaver likevel være ansvarlig for å oppfylle vilkår knyttet til vedtak og finansiere dette. Løsninger for drift, vedlikehold, overvåking og revisjon av kompensasjon samt finansiering bør identifiseres og etableres.

Gjennomføring og langsiktig forvaltning av kompensasjonstiltakene er avgjørende for resultatene av økologisk kompensasjon. Få kompensasjonstiltak er gjennomført siden pilotprosjektene hovedsakelig er under planlegging. Faglig evaluering av måloppnåelse er derfor ikke gjennomført, men vil være avgjørende for å vurdere resultatene fra økologisk kompensasjon og om netto tap av viktig naturmangfold unngås. Faglig evaluering er et viktig element av den langsiktige oppfølgingen av økologisk kompensasjon.

## **4.3 Juridiske forhold**

Med juridiske forhold menes her hovedsakelig tilgang til og eventuelt erverv av nødvendig areal for økologisk kompensasjon. Det finnes ulike måter å sikre tilgang til kompensasjonsarealer, og det var ønskelig at pilotprosjektene belyste slike. Med unntak av E6 Kåterud–Arnkvern har pilotprosjektene ennå ikke sikret kompensasjonsarealene. Juridiske forhold synes heller ikke å ha vært mye diskutert i pilotprosjektene så langt, primært fordi de fleste prosjektene ennå er i en relativt tidlig planleggingsfase. Det ble videre rapportert om få endringer siden forrige evaluering. Denne delen av evalueringen er derfor relativt kort.

### *4.3.1 Evalueringsfunn*

#### Hvordan sikre kompensasjonsareal?

Kompensasjon har fokusert på vern av kompensasjonsareal ved å utvide eksisterende eller etablere nye verneområder. Vern av kompensasjonsarealene ble vedtatt gjennom myndighetsstyrt vern etter naturmangfoldloven for E6 Kåterud–Arnkvern, en prosess det også legges opp til for Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. For Fv722 Veslebygda-Flo ble involverte parter enige om frivillig vern av edelløvsskog som legges til eksisterende naturreservat basert på lokal enighet der planlagt skredsikring primært vil komme grunneierne til gode. Flere andre prosjekter jobber også med vern (E8 Riksgrensen–Skibotn, E6 Vingrom–Ensby, E18 Langangen–Rugtvedt).

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 har også vurdert muligheter for å sikre kompensasjonsareal på andre måter, for eksempel frivillige avtaler med grunneiere om en arealbruk som sikrer viktige naturverdier. For E39 Lønset-Hjelset planlegges det utarbeidelse av frivillige forvaltningsavtaler med tilhørende skjøtselsplan.

For E39 Stord-Os har Fylkesmannen krevd kompensasjon for en foreslått utvalgt naturtype (boreonemoral regnskog). Det er uklart hvordan eventuelle kompensasjonsareal vil bli sikret. Tabell 4.7 oppsummerer pilotprosjektene sikring av kompensasjonsareal.

**Tabell 4.7 Vedtatt eller foreslått sikring av kompensasjonsareal i pilotprosjektene.**

Pilotprosjekt	Vedtatt eller foreslått sikring av kompensasjonsareal	Kommentarer
Statens vegvesens pilotprosjekter per 2019		
Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgkasset-Hønefoss	Utvidelse av eksisterende naturreservat gjennom myndighetsstyrt vern etter naturmangfoldloven. Verneplan på høring. Forvaltningstiltak utenfor verneområde (for vipe).	Foreslått.
E8 Riksgrensen-Skibotn	Utvidelse av eksisterende naturreservat etter naturmangfoldloven. Oppstart av verneprosess ikke varslet.	Foreslått
E39 Lønset-Hjelset	Trolig utarbeides skjøtselsplan og avtale inngås med grunneier om skjøtsel av slåttemark.	Foreslått
E39 Stord-Os	Ikke klarlagt ennå.	
Fv722 Veslebygda-Flo	Utvidelse av eksisterende Flostranda naturreservat gjennom frivillig vern etter naturmangfoldloven basert på dialog mellom Fylkesmannen, kommunen, grunneiere og tiltakshaver.	Vedtatt (2019).
Prosjekter som i liten grad er oppdatert i evaluering i 2019 (overført fra SVV til Nye Veier AS)		
E6 Kåterud-Arnkvern	Utvidelse av eksisterende Åkersvika naturreservat gjennom myndighetsstyrt vern etter naturmangfoldloven (1/3 av kompensasjonsarealet). Etablering av nytt Stilla og Brauterstilla naturreservat gjennom myndighetsstyrt vern etter naturmangfoldloven (2/3 av kompensasjonsarealet).	Vedtatt (2016).
E18 Langangen-Rugtvedt	Etablering av nye verneområder etter naturmangfoldloven. Oppstart av verneprosess ikke varslet.	Foreslått
E6 Vingrom-Ensbby	Etablering av nytt verneområde etter naturmangfoldloven. Potensielt mindre utvidelse av eksisterende naturreservat etter naturmangfoldloven. Oppstart av verneprosess ikke varslet.	Foreslått

### Hvem arbeider med å sikre kompensasjonsareal

Statens vegvesen (SVV) er tiltakshaver i alle pilotprosjektene bortsett fra Ringeriksbanen/E16 som er et fellesprosjekt mellom SVV og Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) som Bane NOR leder. Tiltakshaver har vært sentral i arbeidet gjennom å leie inn konsulenter for kartlegging og utredning, og tiltakshaver har vært aktiv i prosessene med egne ressurser, inkludert koordinert arbeid med Fylkesmannen, kommuner, jordbruksmyndigheter, grunneiere og andre interesser. Fylkesmannens miljøvernnavdeling, og i noen tilfeller landbruksmyndigheter, og kommuner har vært særlig viktige i kontakten med grunneiere for å identifisere potensielle kompensasjonsareal og diskutere hvilke løsninger som eventuelt er aktuelle for grunneiere.

I E6 Kåterud-Arnkvern ble det både avholdt møter med grunneiere enkeltvis og felles informasjonsmøter i forbindelse med reguleringsplan og verneforslag. Gjennom høringer av

reguleringsplan og verneforslag ble berørte interesser gitt anledning til å gi innspill. I Ringeriksbanen/E16 ble det også tatt tidlig kontakt med enkelte grunneiere nær tiltaket, inkludert i forbindelse med naturmangfoldkartlegging på potensielle kompensasjonsareal. I E6 Vingrom–Ensby har Fylkesmannen engasjert en tredjepart (Mjøsen Skog SA) for å ivareta grunneieres rettigheter i forbindelse med verneprosessen. For Fv722 Veslebygda-Flo bidro tidlig uformell dialog mellom tiltakshaver, Fylkesmannen, kommunen og grunneiere til en løsning med frivillig vern.

#### Forhold som øker eller reduserer tilgang på kompensasjonsareal

Pilotprosjektene har gitt lite tilbakemeldinger på hvilke forhold som påvirker tilgang på kompensasjonsareal, trolig fordi få av prosjektene var kommet langt i prosessen med å sikre tilgang til slike areal.

For E6 Kåterud–Arnkvern har kravet om at jordbruksareal ikke kan benyttes redusert tilgangen til kompensasjonsareal kraftig og betød at arealene som til slutt ble funnet lokalt var mange mindre områder og til dels med svært få naturverdier som nødvendiggjør til dels betydelige restaureringsarbeider på kompensasjonsarealene. Prosjektet identifiserte til slutt ca. 1/3 av samlet kompensasjonsareal lokalt. Det manglende arealet ble funnet og vernet i et annet fylke i form av et eksisterende våtmarksområde. For Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 ble det etter hvert også klart at bruk av landbruksjord ikke var aktuelt, noe som begrenset mulighetene for kompensasjon.

I E8 Riksgrensen–Skibotn synes det som prosessen har blitt lettere fordi det er muligheter for å utvide det eksisterende Lullefjell naturreservat lokalt heller enn å etablere kompensasjon en annen plass. Når det i tillegg bare var én grunneier (Statskog) i området der kompensasjon vurderes, og denne grunneieren ikke var negativ til vern, bidro også dette til enklere tilgang til kompensasjonsareal.

Ved Fv722 Veslebygda-Flo hadde flere av grunneierne klar interesse i skredsikringen prosjektet bestod av, og de var positive til å avgi areal som hadde liten økonomisk verdi gjennom frivillig vern der de vil få økonomisk kompensasjon.

#### Juridiske utfordringer

Tiltakshaver (SVV) har ikke hjemmel til å ekspropriere areal til miljøformål. Dette begrenser mulighetene til å skaffe kompensasjonsareal. Prosjektene har i liten grad vurdert andre juridiske utfordringer siden vern etter naturmangfoldloven i de fleste prosjekter har framstått som en passende måte å sikre tilgang til kompensasjonsareal i samarbeid med miljømyndighetene, ikke minst fordi det skal kompenseres for tap av verneområder.

#### *4.3.2 Diskusjon om juridiske forhold*

##### Tilgang på kompensasjonsareal

Tilgang til kompensasjonsareal er en viktig og til dels vanskelig utfordring i pilotprosjektene. I E6 Kåterud–Arnkvern kunne jordbruksområdene i umiddelbar nærhet av tiltaket og naturreservatet ikke brukes til kompensasjon. Prosjektet fant ikke tilstrekkelige arealer i umiddelbar nærhet og startet leting av alternative arealer andre steder og endte opp med at 2/3 av kompensasjonsarealet ble sikret i et annet fylke. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 erfarer også utfordringer knyttet til areal for landbruk kontra naturmangfold og understreker viktigheten av samordnet kontakt mot grunneiere fra tiltakshaver og miljøforvaltningen inkludert å sikre at det er en klar kobling mellom en utbygging og behov for kompensasjonsareal og verneprosess samt koordinering mellom økologisk kompensasjon og



kompensasjon for landbruk. I begge prosjektene har tidlig kontakt med grunneiere vært viktig for å håndtere potensielle arealbrukskonflikter i produktive lavlandsområder, og samordningen var særlig tett for E6 Kåterud-Arnkvern. Viktigheten av tidlig kontakt med lokale interesser er understreket i prosjektet Fv722 Veslebygda-Flo der arealer for frivillig vern ble identifisert og foreslått, riktignok i et område med færre alternative bruksområder og der grunneiere har en klar interesse av utbyggingssprosjektet (skredsikring i utsatt område).

Under andre forhold kan andre tilnærminger være aktuelle. For eksempel har identifisering av relativt intakte naturområder for nytt reservatareal i E8 Riksgrensen–Skibotn, og til dels for E18 Langangen–Rugtvedt, i større grad vært styrt av naturfaglige vurderinger hos Fylkesmannen i samråd med tiltakshaver der konkurrerende arealbruk ikke har vært fremtredende. I E8 Riksgrensen–Skibotn var i tillegg forholdene enklere da det var én grunneier og denne var villig å vurdere vern. For E39 Lønset-Hjelset er vurderes avtaler basert på skjøtselsplan for slåttemark, men planleggingen er ikke slutført.

Tiltakshaver har vært sentral i arbeidet med å skaffe tilgang til kompensasjonsareal, men i flere prosjekter synes miljømyndighetene å innta en svært aktiv rolle, delvis etter å ha blitt bedt om dette av overordnet myndighet eller tiltakshaver. Som omtalt i kapittel 4.1 er det viktig med ytterligere presiseringer av roller og ansvar for miljømyndigheter og tiltakshavere i forbindelse med kompensasjon. Tiltakshaver bør ta det ansvar som naturlig ligger til tiltakshaver og ikke overlate dette til miljømyndighetene, for eksempel kostnader til kartlegging, planlegging og etablering av kompensasjonen. På samme tid er det viktig å anvende lokale og regionale myndigheters kunnskap om lokale forhold der tiltakshaver selv ikke har denne kunnskapen, og verneprosesser ledes av miljøforvaltningen.

Pilotprosjektene har gjort få juridiske vurderinger, og evalueringen har derfor identifisert få juridiske problemstillinger. Det finnes trolig flere juridiske problemstillinger bør belyses for kompensasjon, for eksempel i hvor stor grad frivillige avtaler med grunneiere kan benyttes og er egnet til å sikre en viss arealbruk og -forvaltning flere tiår fram i tid som et verktøy innen økologisk kompensasjon.

Muligheter for samordning av prosessene knyttet til erverv av areal for vegformål og areal for kompensasjonsformål (f.eks. erstatning for vern som resulterer i råderettsinnskrenkninger) bør utforskes videre. Ulike erstatningsordninger kan resultere i uklarheter og utfordringer dersom ikke prosessene er tilstrekkelig koordinert og tydelig kommunisert til berørte interesser.

Mulighetene for ekspropriasjon bør vurderes videre. Per i dag synes ikke vegloven § 50 å gi hjemmel for ekspropriasjon av kompensasjonsareal for naturmangfold. En juridisk vurdering som SVV fikk utført i 2014 konkluderte med at det derfor bør gjøres en endring i veglovens § 50 som presiserer at også kompensasjonsareal kan eksproprieres med hjemmel § 50 (Advokatfirma Tofte, 2014). Uten en mulighet til ekspropriasjon vil også forhandlinger om en frivillig avtale bli mer utfordrende siden tiltakshaver da har færre alternativer til å skaffe areal.

### Hvordan sikre kompensasjonsareal?

Fokus har utvilsomt vært på sikring av kompensasjonsareal gjennom vern etter naturmangfoldloven, noe som lang på vei er naturlig gitt at tapt areal hovedsakelig er naturreservater. Alternative måter å sikre areal har i liten grad vært vurdert så langt. For å ha flere virkemidler tilgjengelig, er det en nødvendig også å vurdere og etablere andre former for sikring, for eksempel forvaltningsavtaler med grunneiere og andre (f.eks. for flerbruk av areal), kjøp av areal, jordskifte o.l. I hvor stor grad areal sikres for en tilstrekkelig lang periode

gjennom ulike verktøy og i hvor stor grad tiltakshaver fortsatt er ansvarlig for kompensasjonen i ulike modeller for sikring blir viktig å belyse.

#### 4.4 Kostnader

Å beskrive og prissette kostnader ved økologisk kompensasjon er lettere enn å prissette gevinster i form av unngått (netto) tap av naturmangfold og økosystemfunksjoner. Andre gevinster kan muligens være lettere å prissette, for eksempel besparelser som oppstår ved at kompensasjon potensielt muliggjør realisering av billigere utbyggingsalternativer eller alternativer med større samlet samfunnsnytte, på samme tid som man unngår netto tap av viktig naturmangfold. Kompensasjon kan potensielt også redusere planleggingstiden dersom akseptable utbyggingsløsninger finnes raskere og dermed bidra til besparelser.

Denne oppdateringen resulterte i lite ny informasjon om kostnader siden forrige evaluering. Utkast til kompensasjonsplan for E8 Riksgrensen-Skibotn har estimert kostnader ved erverv av opp til 230 daa, men ikke totalkostnader ved gjennomføring av kompensasjon. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 har utarbeidet grove kostnadsestimater for kompensasjon, men vil utarbeide kostnadsberegninger som del av prosjektering av restaureringstiltak for kompensasjon i 2019. Kompensasjonsplanen for E18 Langangen-Rugtvedt omtaler at dersom egnede kompensasjonsarealer er større enn det som kreves for kompensasjon, og grunneiere er positive til vern, kan Miljødirektoratet dekke kostnader for vern av areal ut over det som kreves for kompensasjonen.

Hovedfunn fra forrige evaluering er gjentatt under i lys av den begrensede mengden ny informasjon om kostnader. For mer informasjon vises det til kapittel 4.4 i Statens vegvesen rapport nr. 474 fra januar 2017.

##### 4.4.1 *Evalueringsfunn*

###### Hovedtyper kostnader

Pilotprosjektene listet opp flere typer kostnader:

- Planleggingskostnader, for eksempel til reguleringsplan og konsekvensutredning
- Kartlegging av naturmangfold
- Prosesskostnader, for eksempel møter
- Kompensasjon for vern av areal som naturreservat

Senere vil det bli kostnader ved investering i tiltak som restaurering av areal, bygging av dammer, fjerning av fremmede arter, sette opp gjerde for husdyrbeite, m.m. Her finnes det ennå ikke klare tall for kostnadsnivå for ulike aktiviteter.

###### Valg av trasé eller utbyggingsløsning

Ingen av pilotprosjektene rapporterer at kostnadene har hatt betydning for valg av trasé eller utbyggingsløsning. Andre hensyn har vært eller vil trolig bli bestemmende for valg av utbyggingsløsning.

###### Kostnadsnivå

Gjennomgående synes kostnader forbundet med kompensasjon å være små som andel av totalt prosjektkostnader. Et av pilotprosjektene nevnte at kostnadene ved tekniske løsninger i prosjektet som ikke er definert som kompensasjon (f.eks. enkelte avbøtende tiltak) lett blir mye

mer kostnadsdrivende enn selve kompensasjonstiltakene og -arealene. For eksempel kan det tenkes at broløsninger i stedet for fylling for å redusere negative konsekvenser lett kan bli vesentlig mer kostnadsdrivende enn kompensasjon.

#### Langsiktig drift og overvåking

Ingen av pilotprosjektene har fått på plass langsiktige mekanismer for finansiering av drift, overvåking og eventuell revisjon i regi av tiltakshaver.

#### *4.4.2 Diskusjon om kostnader*

##### Kostnader

Kompensasjon koster utvilsomt noe ekstra på kort sikt, for eksempel på grunn av kartlegginger, utredning, møter og annet. Likevel vil det i flere prosjekter trolig være små kostnader til kompensasjon sammenlignet med andre tiltak i tiltakshierarkiet, for eksempel noen av de tekniske løsningene for å begrense eller avbøte negative effekter på naturmangfold. Her ligger det også en fare ved at den kan ligge et økonomisk insentiv til å gjennomføre kompensasjonstiltak som er billigere enn å unngå, begrense eller avbøte som kan være dyrere. Det er viktig å sikre at tiltakshierarkiet følges, at det dokumenteres hvordan hierarkiet følges og at kompensasjon reelt sett er siste utvei.

##### Langsiktig finansiering

Pilotprosjektene har så langt fokusert på kompensasjon gjennom vern etter naturmangfoldloven, og den langsiktige driften og finansieringen av kompensasjonsarealene synes i hovedsak å bli overlatt til miljøforvaltningen eller den myndighet som eventuelt har fått delegert forvaltningsansvar for verneområdet. Miljømyndighetene har ofte begrensede midler til å forvalte verneområder, og det er ikke gitt at verneområder etablert gjennom kompensasjon har de samme naturverdier og prioritet innenfor begrensede budsjetter i miljøforvaltningen. Dette kan representere en risiko for kompensasjonens måloppnåelse på sikt.

Det er viktig å vurdere alternative løsninger som i større grad sikrer at tiltakshaver bidrar med økonomiske ressurser på sikt og dermed i større grad er i tråd med naturmangfoldloven § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver) innenfor det som er relevant og saklig å pålegge tiltakshaver. Når langsiktig finansiering vurderes er det viktig å sikre nok midler både til administrasjon, drift, vedlikehold, overvåking og revisjon. Muligheter for å avsette økonomiske ressurser til langsiktig bruk (fond, stiftelse, eller lignende) bør vurderes og eventuelt utvikles.

## 5 OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER

Evalueringen viser at økologisk kompensasjon kan integreres i det norske planregimet, og at pilotprosjektene har gjort dette på ulike tidspunkter i eksisterende planprosesser. Pilotprosjektene viser videre at dette kan gjøres uten å forsinke planprosessene, men at det krever noe ekstra ressurser på kort sikt for naturmangfoldkartlegging og planlegging av mulige kompensasjonstiltak.

Pilotprosjektene rapporterer at god organisering, informasjonsflyt og samordnet kommunikasjon samt en klar rolleforståelse har vært positivt for å sikre en mer effektiv planprosess. Tidlig involvering av fagmyndigheter, grunneiere og andre interesser har også vært nyttig for å sikre en åpen prosess, god informasjonsflyt og nyttige innspill. Dialogen mellom tiltakshavere og miljømyndigheter (Fylkesmannen og Miljødirektoratet) har vært avgjørende for framdriften i arbeidet med kompensasjon. Grundig kartlegging, god dokumentasjon og kompetanse har vært framhevet som viktig for kompensasjonsprosessene.

Manglende retningslinjer eller veiledning for kompensasjon har vært utfordrende og har til dels bidratt til uklarheter og frustrasjon i enkelte pilotprosjekter. For å få mer effektive planprosesser er det viktig med tydeligere krav og forventninger til når det kan eller bør kreves kompensasjon, hvilke naturverdier det kan kreves kompensasjon for og hvilke former for kompensasjon som er passende. Dette kan bidra til økt forutsigbarhet og konsistens i krav mellom ulike prosjekter.

Videre er det begrenset klarhet i hvilke muligheter og begrensninger som finnes for å få tilgang til kompensasjonsareal. Det kunne vært en fordel om tiltakshaver hadde hjemmel til å ekspropriere områder til økologisk kompensasjon der kompensasjon er et vilkår for realisering av tiltaket. Det er enda mindre klarhet i hvilke mekanismer som er aktuelle for langsiktige forvaltnings- og finansieringsmekanismer for kompensasjon, særlig der kompensasjonsarealet ikke blir vernet etter naturmangfoldloven.

Pilotprosjektene er fortsatt i en tidlig fase, men har resultert i nyttige lærdommer og belyst viktige problemstillinger der det fortsatt er behov for avklaringer fra myndighetene om hvordan økologisk kompensasjon kan og bør gjennomføres i Norge. På denne bakgrunn anbefales følgende for de fire hovedtemaene i evalueringen:

### Planprosesser

- Det virker hensiktsmessig at relevant miljømyndighet, for eksempel Fylkesmannen, varsler om potensielle krav om kompensasjon i forbindelse med tiltakshavers varsel om planoppstart. Videre legger forskrift om konsekvensutredninger opp til at tiltakshierarkiet beskrives i konsekvensutredningen. Ved sluttbehandling av planen kan ansvarlig myndighet sette vilkår om skadereduserende tiltak deriblant kompensasjon. Vedtak om kompensasjon bør stilles senest på samme tid som vedtak om utbyggingsløsning i reguleringsplan.
- Kompensasjon bør koordineres med planprosessen for tiltaket, helst utredes og planlegges parallelt og koordinert med tiltaket så langt dette lar seg gjøre for å sikre effektive prosesser og helhetlige løsninger. Det er imidlertid avgjørende at tiltakshierarkiet (unngå→avbøte→restaurere→kompensere) følges og at dette dokumenteres for å sikre at kompensasjon reelt sett er siste utvei.

- Tiltakshaver bør sørge for god organisering, informasjonsflyt og kommunikasjon både internt mellom ulike fagområder i planlegging av tiltaket og kompensasjon samt eksternt med relevante myndigheter, grunneiere og andre berørte interesser.
- Roller og ansvar for ulike aktører i arbeidet med økologisk kompensasjon fra tidlig planlegging til drift og evaluering bør avklares tydeligere, herunder miljøforvaltningens roller i ulike faser av arbeidet.
- Veiledning bør utformes for når kompensasjon bør vurderes i ulike typer prosjekter og ulike typer planprosesser samt hvordan og når det eventuelt bør stilles krav om kompensasjon og hvordan krav om kompensasjon bør justeres ved justeringer i planer under detaljplanlegging av utbyggingen.

### Naturverdier

- Det bør utvikles klarere veiledning om hvilke typer naturmangfold som kan og bør utløse krav om kompensasjon. Eventuelle typer naturmangfold der det ikke er aktuelt å kreve kompensasjon bør også klargjøres.
- Hvilke former for kompensasjon (beskyttelse av eksisterende naturmangfold, restaurering, nyskaping, eller flerbruk på landbruksareal) som er foretrukket i ulike situasjoner bør klargjøres når mer erfaring fra pilotprosjektene foreligger.
- Hvilke kriterier som skal legges til grunn for prioritering av alternative kompensasjonsarealer bør klargjøres, inkludert veiledning om hvordan addisjonalitet bør vurderes.
- Ut fra hensynet til addisjonalitet bør restaurering og eventuelt nyskaping av naturområder i større grad prøves ut, slik at det kan innhentes mer erfaring.
- Det bør gis klarere signaler om hvordan økosystemer og landskapsøkologiske forhold bør håndteres innen kompensasjon som supplement til vurderinger som tar utgangspunkt i forekomster av naturtyper og arter. Det bør klargjøres hvor langt hjemmelen til å kreve kompensasjon går inkluder for vurderinger av samlet belastning der samferdselsprosjekter kan utløse økt utbyggingspress.
- Kompensasjon bør ta utgangspunkt i at kompensasjonsareal normalt skal være større enn tapt og vesentlig påvirket areal med viktig naturmangfold, men faktisk størrelse på kompensasjonsarealet bør bestemmes ut fra målet om å unngå et netto tap av viktig naturmangfold (naturkvaliteter) med en rimelig sikkerhetsmargin som tar høyde for graden av usikkerhet i det konkrete tilfellet heller enn et fastlåst arealmessig forholdstall (f.eks. 1:3). En naturlig avgrensning av kompensasjonsarealet bør vektlegges selv om dette skulle resultere i avvik fra størrelsen som framgår av et kompensasjonsregnskap basert på et arealmessig forholdstall. Det kan resultere i en økning av kompensasjonsarealet for å sikre et tilstrekkelig stort eller naturlig utformet areal som har gode overlevelsesmuligheter på sikt.
- Overvåking og etterundersøkelser bør vurdere virkningene av avbøtende tiltak, restaurering og kompensasjonstiltak for å dokumentere omfang av gjenværende effekter og eventuelle behov for endringer av tiltak. Faglig evaluering av de økologiske kompensasjonstiltakene og graden av måloppnåelse bør inkluderes i pilotprosjektene og langsiktige prosjektplaner.

### Juridiske forhold

- Det bør vurderes og etableres flere verktøy for å få tilgang til kompensasjonsareal enn ved vern etter naturmangfoldloven.
- Det bør vurderes og etableres flere verktøy å sikre en langsiktig forvaltning av kompensasjonsareal og -tiltak som sikrer at kompensasjonen vedvarer like lenge som de negative konsekvensene det kompenseres for vedvarer.

### Kostnader

- Tiltakshavere som planlegger eller gjennomfører kompensasjon bør oppfordres til å dokumentere ulike typer kostnader knyttet til kompensasjon i ulike faser av planlegging og gjennomføring av kompensasjon.
- Det bør vurderes og etableres flere måter å sikre en langsiktig dekning av kostnader for forvaltning av kompensasjonsareal og –tiltak.

Regjeringen har nylig utarbeidet *Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon*. Veiledning for gjennomføring av økologisk kompensasjon bør utarbeides med utgangspunkt i prinsippene, internasjonal praksis og erfaringene fra pilotprosjektene.

## 6 LITTERATUR

Sentral litteratur innen økologisk kompensasjon i Norge er listet opp under. Dokument vedrørende konkrete prosjekter er listet opp i vedlegg 2 under.

Advokatfirma Tofte, 2014. *Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging – utredning av rettslige spørsmål*. Notat til Statens vegvesen Vegdirektoratet 18.08.2014. 7 s.

Energi- og miljøkomiteen, 2016. *Innst. 294 S (2015-2016). Meld. St. 14 (2015-2016)*. Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen. 31 s.

European Parliament, 2014. Directive 2014/52/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 amending Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment. *Official Journal of the European Union*, L.124/1, 25.4.2014.

Klima- og miljødepartementet, 2015. *Meld. St. 14 (2015-2016). Natur for livet, Norsk handlingsplan for naturmangfold*. 155 s.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet, 2016. *Høringsnotat – Høring av forslag til forskrift om konsekvensutredninger*. 55 s.

Klima- og miljødepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017. *Forskrift om konsekvensutredninger*. FOR-2017-06-21-854. 19 s.

Samferdselsdepartementet, 2013. *Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging*. Rapport fra en arbeidsgruppe. Avgitt 3. juli 2013. 145 s.

Statens vegvesen, 2015. *Fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren. Erfaringsseminar*. Rapport nr. 386. 189 s.

Statens vegvesen, 2017. *Evaluering av pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon*. Rapport nr. 474. 44 s.

Statens vegvesen, 2018. *Konsekvensanalyser*. Håndbok V712. 247 s.

## VEDLEGG 1 – SPØRSMÅL OG PROBLEMSTILLINGER I SPØRRESKJEMA BRUKT I EVALUERINGEN

### Planprosess

Spørreskjemaet til pilotprosjektene inkluderte problemstillingene som vist i boksen under.

- I hvilken planfase ble kompensasjon først diskutert i planprosessen?
- I hvilken planfase ble kompensasjon et formelt tema i planprosessen?
- Hvilken aktør(er) introduserte kompensasjon i planprosessen?
- Medførte vurderingene av kompensasjon utredninger eller annet ekstraarbeid før vedtak? Hvordan og hva?
- På hvilket trinn i planprosessen stilte miljømyndighetene ev. krav om kompensasjon?
- Hadde krav om kompensasjon betydning for valg av trasé? Hvordan?
- Hvor konkrete var disse kravene om kompensasjon? Opplevs graden av konkretisering som en fordel eller en ulempe? Hvorfor?
- Utløste arbeidet med kompensasjon andre prosesser (f.eks. utvidelse av undersøkelses-området, utvidede høringer, verneprosess)?
- Er det utarbeidet, eller planlegges det å utarbeide, en kompensasjonsplan? Hvor lang tid tok det, eller antas det å ta, å lage denne planen?
- På hvilken måte og av hvilken aktør ble arbeid i disse ulike prosessene ev. koordinert?
- Hvordan og av hvem identifiseres og sikres kompensasjons-arealene?
- Hvilke aktører har vært involvert i prosessene knyttet til kompensasjon?
- I hvor stor grad og på hvilken måte har kompensasjon påvirket framdrift i prosjektets planprosess totalt sett?
- Ble mulig innsigelse diskutert av noen aktør underveis i planprosessen? Har det faktisk vært fremmet innsigelse i planprosessen?
- Er det trolig at kompensasjon har påvirket sannsynligheten for at innsigelse fremmes? Om ja, hvordan?
- Hva har vært de største utfordringene i arbeidet med å kjøre en effektiv planprosess?
- Hva er de viktigste lærdommene når det gjelder å kjøre en effektiv planprosess?
- Ev. andre kommentarer til planprosessen



## Naturverdier

Spørreskjemaet til pilotprosjektene inkluderte problemstillingene som vist i boksen under.

- Hvilke naturverdier igangsatte vurdering om kompensasjon (verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, annet)? / Hvilke naturverdier utløste krav om kompensasjon (verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, annet)?
- Hvordan definerte man hvilke arealer og verdier som det skulle kompenseres for (kriterier og prosess)? Endte man opp med vektlegging av arter, naturtyper eller økosystemer? Hvorfor?
- Er det noen viktige naturverdier (arter, naturtyper, økosystemer) som synes umulig eller urealistisk å kompensere for? Om ja, hvilke og hvorfor?
- Finnes det arealer som kan restaureres som del av kompensasjonen? Hvor langt borte ligger ev. disse?
- Finnes det arealer der naturverdier kan nyetableres som del av kompensasjonen? Hvor langt borte ligger ev. disse?
- Finnes det arealer med tilstrekkelige, eksisterende naturverdier som kan sikres eller vernes som del av kompensasjonen? Hvor langt borte ligger ev. disse?
- Dersom man velger sikring eller vern av naturområder med tilstrekkelige, eksisterende naturverdier, hva er de viktigste argumentene for at dette er et godt kompensasjons-tiltak?
- Hvor store er kompensasjons-arealene sammenlignet med tapt/påvirket areal? Hva er forholdstallene for de viktigste naturverdiene?
- Hvilke naturverdier (arter, naturtyper, økosystemer) håper man å etablere på restaurert areal eller nyetablert areal? Hvor lang tid ventes det å ta? Hvilke verdier venter man ikke å kunne etablere?
- Hvilke naturverdier (arter, naturtyper, økosystemer) finnes i kompensasjons-arealene som skal sikres eller vernes sammenlignet med tapt/påvirket areal? Hvilke verdier finnes ikke?
- Etter gjennomgang av 8 og 9, Hvilke verdier finnes ikke i det vurderte kompensasjonsarealet?
- I hvor stor grad er ev. andre interesser (f.eks. geologiske forekomster eller friluftsliv/rekreasjon) også reflektert i arbeidet med kompensasjons-arealer?
- Er det noen viktige naturverdier (arter, naturtyper, økosystemer) som synes umulig eller urealistisk å kompensere for? Om ja, hvilke og hvorfor?
- Er investeringene i de aktuelle kompensasjonsarealene i stor eller liten grad i tråd med miljøforvaltningens øvrige prioriteringer for naturmangfold?
- Hvor godt undersøkt er kompensasjons-arealet sammenlignet med påvirket areal?
- Hvordan sikrer man at kravet om «addisjonalitet» oppfylles best mulig?
- Hvilke typer tiltak planlegges som del av kompensasjons-arbeidet?
- Av hvem og hvordan skal kompensasjons-arealene forvaltes på lang sikt?
- Hva har vært de største utfordringene i arbeidet med å etablere eller finne kompensasjons-arealer med tilstrekkelige naturverdier?
- Hva er de viktigste lærdommene når det gjelder å etablere eller finne slike arealer og naturverdier?
- Ev. andre kommentarer knyttet til naturverdi

## Juridiske forhold

Spørreskjemaet til pilotprosjektene inkluderte problemstillingene som vist i boksen under.

- Hvilke alternativer og hjemler for å sikre kompensasjonsarealer ble vurdert (f.eks. frivillige forvaltningsavtaler, verneprosess, ekspropriasjon)?
- På hvilket stadium i planleggingsprosessen startet arbeidet med å sikre tilgang til kompensasjonsarealer? Hvorfor akkurat på dette tidspunktet?<sup>20</sup>
- Hvem har ledet og vært involvert i arbeidet med å identifisere og sikre kompensasjons-arealer?
- Hvilke forhold har redusert eller økt tilgang til alternative kompensasjonsarealer?
- Hva har vært de største juridiske utfordringene eller andre utfordringer med å skaffe kompensasjonsarealer?
- Hva er de viktigste lærdommene når det gjelder juridiske forhold og tilgang til kompensasjonsarealer?

## Kostnader

Spørreskjemaet til pilotprosjektene inkluderte problemstillingene som vist i boksen under.

- Hvilke hovedtyper kostnader påløper i arbeidet med kompensasjon, for hvem og hvor store er disse?
- Hva synes å være de viktigste kostnadsdrivende faktorene?
- Hvilke gevinster sikrer kompensasjonstiltakene, og kan disse prissettes eller på annet vis kvantifiseres?
- Hadde kompensasjonskostnadene betydning for valg av trasé og/ eller løsninger/tiltak?
- Hvilke kostnader og gevinster som ikke kan prissettes er involvert i kompensasjons-arbeidet?
- I hvor stor grad ble alternative kompensasjonsarealer med ulik pris/kostnad vurdert? Eksisterte det et «marked» med flere tilbydere av areal?
- Finnes det et budsjett for kompensasjonsarbeidet, eller egne budsjettposter for dette? Omfatter budsjettene også langsiktig forvaltning av kompensasjonsarealene?
- Hva har vært de største utfordringene i arbeidet med å kostnadsberegne kompensasjonen og sikre finansiering, inkludert langsiktige forvaltningskostnader?
- Hva er de viktigste lærdommene når det gjelder kostnadsberegning og finansiering?
- Eventuelt andre kommentarer knyttet til kostnader og finansiering:
- Hvor stor del av totale prosjektkostnadene kan man anta at kompensasjonsarbeidet har kostet?

---

<sup>20</sup> Dette spørsmålet er dekket i kapittel 4.1.1 under «Tidspunkt kompensasjon introduseres i planprosessen».

## VEDLEGG 2 –DOKUMENTER FOR PILOTPROSJEKTENE

Enkelte dokumenter av relevans for økologisk kompensasjon i pilotprosjektene er listet opp under.

### **E6 Kåterud–Arnkvern, Hamar og Stange kommuner, Hedmark**

Asplan Viak, 2016. *Reguleringsplan for E6 Kåterud–Arnkvern, evaluering av prosessen for kompensasjon av inngrep i Åkersvika naturreservat*. Notat til Statens vegvesen, 02.02.2016. 7 s.

Fylkesmannen i Hedmark, 2015. *Plan for avbøtende og kompenserende tiltak E6 Åkersvika*. 70 s.

Klima- og miljødepartementet, 2016a. *Forskrift om vern av Åkersvika naturreservat, Hamar og Stange kommuner, Hedmark*. Forskrift 2016-01-22-47.

Klima- og miljødepartementet, 2016b. *Forskrift om vern av Stilla og Brauterstilla naturreservat, Fet og Skedsmo kommuner, Akershus*. Forskrift 2016-01-22-48.

Miljøverndepartementet, 1984. *Forskrift om fredning for Åkersvika naturreservat, Hamar, Stange og Vang kommuner, Hedmark*. Forskrift 1984-02-10-273.

Miljøverndepartementet, 2013. *Hamar kommune – Innsigelse til kommunedelplan for firefelt E6 gjennom Åkersvika naturreservat*. Brev 11. april 2013 til Fylkesmannen i Hedmark med godkjenning av kommunedelplan for E6 firefelt Kolomoen–Moelv. 31 s.

Statens vegvesen Region Øst, 2006. *E6 Kolomoen–Moelv i Stange, Hamar og Ringsaker kommune. Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning*. 57 s.

Statens vegvesen Region Øst, 2007. *E6 Stange grense–Ringsaker grense i Hamar kommune. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Hovedrapport*.

### **Ringeriksbanen/E16, Hole og Ringerike kommuner, Buskerud**

Bane NOR og Statens vegvesen, 2017. *Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss. Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning. Planprogram. Revidert etter høring og offentlig ettersyn*. 04.09.2017. 81 s.

Bane NOR og Statens vegvesen, 2018. *Temareport naturmangfold. Reguleringsplan med konsekvensutredning (KU). Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss*. 09.02.2018. 151 s.

Bane NOR og Statens vegvesen, 2019a. *Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 (FRE16) – Økologisk kompensasjon*. 08.03.2019. 92 s.

Bane NOR og Statens vegvesen, 2019b. *Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 (FRE16). Forslag til reguleringsplan: Oppsummering etter høring og offentlig ettersyn*. 13.03.2019. 223 s.

Bane NOR og Statens vegvesen, 2019c. *Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 (FRE16). Planbeskrivelse med konsekvensutredning*. 11.04.2019. 188 s.

Fylkesmannen i Buskerud, 2018. *Høring av verneforslag for: Økologisk kompensasjon for Ringriksbanen og E16. Våtmarksområder ved Storelva*. 3. mai 2018. 48 s og 2 vedlegg.

Jernbaneverket og Statens vegvesen, 2016a. *Ringriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss. Forprosjekt delstrekning 4: Bymoene-Styggedalen*. 121 s.

Jernbaneverket og Statens vegvesen, 2016b. *Fellesprosjektet Ringriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss. Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning. Forslag til planprogram*. 79 s.

Jernbaneverket og Statens vegvesen, 2016c. *Ringriksbanen. Silingsrapport – potensielle areal for økologisk kompensasjon*. 156 s.

Klima- og miljødepartementet, 2017. *Føringer for økologisk kompensasjon i planprogram for Ringriksbanen og ny E16 Høgstet til Hønefoss, delstrekning 4*. Brev til Bane NOR 02.06.2017. 11 s.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017. *Fastsettelse av planprogram – statlig reguleringsplan for Ringriksbanen og E16 Høgstet-Hønefoss*. Brev til Bane NOR, 4. september 2017. 4 s.

Miljøverndepartementet, 1985. *Forskrift om fredning for Synneren naturreservat, Ringerike kommune, Buskerud*. Forskrift 1985-06-28-1349. 3 s.

Samferdselsdepartementet, 2016. *Ringriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss: trasevalg delstrekning 4*. Brev til Jernbaneverket, 28.04.2016. 2 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2008. *E16 Skaret–Hønefoss. Naturmiljø. Verdi- og sårbarhetsanalyse*. 68 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2010. *E16 Skaret–Hønefoss. Planprogram kommunedelplan med KU. Statens vegvesens forslag 10.05.2010*. 67 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2011. *E16 Skaret–Hønefoss. Planprogram kommunedelplan med KU. Fastsatt av Ringerike kommunestyre 31. mars 2011 og av Hole kommunestyre 11. april 2011*. 79 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2012. *E16 Skaret–Hønefoss. Konsekvensutredning med forslag til kommunedelplan*. 505 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2013. *E16 Skaret–Hønefoss. Temarapport Naturmiljø. Konsekvensutredning*. 137 s.

**E18 Langangen–Rugtvedt, Porsgrunn og Bamble kommuner, Telemark**

Bamble kommune og Statens vegvesen, 2015. *Planbestemmelser til kommunedelplan for E18 Langangen–Bamble i Bamble kommune*. 2 s.

Fylkesmannen i Telemark, 2015. *E18 Langangen–Rugtvedt – Kommunedelplan med konsekvensutredning – Høringsuttalelse*. Brev til Statens vegvesen Region Sør 28.04.2015. 5 s.

Miljøverndepartementet, 1990. *Forskrift om vern for Frierflogene naturreservat og Dammane landskapsvernområde, Porsgrunn kommune, Telemark*. Forskrift 1990-05-04-323.

Miljøverndepartementet, 2006. *Forskrift om Verneplan for Oslofjorden – delplan Telemark, vedlegg 8, fredning av Blekebakken naturreservat, Porsgrunn kommune, Telemark*. Forskrift 2006-06-30-801.

Nye Veier, 2018a. *E18 Langangen-Rugtvedt: Ny Grenlandsbru. Detaljreguleringsplan*. Planbeskrivelse. 22.03.2018. 54 s.

Nye Veier, 2018b. *Økologisk kompensasjon E18 Langangen-Rugtvedt. Kartlegging og utredning av areal for økologisk kompensasjon*. Revisjon 5, 10.08.2018. 71 s.

Nye Veier, 2018c. *E18 Langangen-Rugtvedt, regulering nord. Høringsuttalelse*. Brev til Porsgrunn kommune, 19.10.2018. 13 s.

Porsgrunn kommune og Statens vegvesen, 2015. *Planbestemmelser til kommunedelplan for E18 Langangen–Bamble i Porsgrunn kommune*. 2 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2013. *E18 Langangen–Rugtvedt. Silingsrapport. Kommunedelplan*. Vedlegg til planprogram. 25 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2014. *E18 Langangen–Rugtvedt. Vedtatt planprogram. Kommunedelplan*. 55 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2015. *Temarapport Naturmangfold. E18 Langangen–Rugtvedt. Kommunedelplan med konsekvensutredning*. 200 s.

Statens vegvesen Region Sør, 2016. *Kommunedelplan med konsekvensutredning. E18 Langangen–Rugtvedt. Hovedrapport. Porsgrunn kommune og Bamble kommune*. 01.10.2016. 156 s.

**E8 Riksgrensen–Skibotn, Storfjord kommune, Troms**

Fylkesmannen i Troms, 2014a. *Innspill til varsel om oppstart av detaljregulering for E8 Halsebakkan – Brennfjell – Skibotn kryss i Storfjord kommune*. Brev til Statens vegvesen Region nord 14.02.2014. 3 s.

Fylkesmannen i Troms, 2014b. *Høringsuttalelse med innsigelse til Offentlig ettersyn for detaljregulering av E8: Halsebakken, Brennfjell, Skibotn kryss i Skibotndalen i Storfjord kommune*. Brev til Statens vegvesen Region nord 04.07.2014. 2 s.

Fylkesmannen i Troms, 2015. *Forslag til grenseendring av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune – melding om oppstart av arbeid med å finne kompensasjonsareal*. Brev 07.07.2015. 3 s.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark, 2019. *Kartlegging av biologisk mangfold – kunnskapsgrunnlag for økologisk kompensasjon for arealer avstått fra Lullefjellet naturreservat i Storfjord kommune*. Brev til Statens vegvesen Region nord, 20.03.2019. 2 s.

Jacobsen, K.-O., Tømmervik, H. og Bjerke, J.W., 2010. *Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, deltema naturmiljø*. NINA Rapport 610. 33 s.

Miljødirektoratet, 2016. *Endring av vernegrense for Lullefjellet naturreservat i Storfjord kommune*. Brev til Fylkesmannen i Troms 01.03.2016. 4 s.

Miljøverndepartementet, 2000. *Forskrift om fredning av Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune, Troms*. Forskrift 2000-12-21-1536.

Sommersel, G.-A., 2014. *Naturfaglig kartlegging med fokus på sopp ved Lullefjellet naturreservat, Storfjord kommune*. Ecofact rapport 404. 24 s

Statens vegvesen Region Nord, 2015. *Behov for endring av grense for Lullefjellet naturreservat i Storfjord kommune i forbindelse med vegutbedring av E8 i Skibotndalen*. Brev til Fylkesmannen i Troms 10.06.2015. 5 s.

Statens vegvesen Region Nord, 2016. *Forslag til detaljregulering. E8 Riksgrensa–Skibotn. Parsell: Brennfjell–Halsebakkan, del 2. Storfjord kommune*. Høringsutgåve. 33 s.

Statens vegvesen Region Nord, 2018. *Kompensasjonsplan. Plan for avbøtende og kompenserende tiltak i forbindelse med omlegging av E8 forbi Lullefjellet*. Høringsutgåve. 5. desember 2018. 44 s.

## **E6 Vingrom–Ensby, Lillehammer og Øyer kommuner, Oppland**

Asplan Viak, 2017. *Naturmiljø, erstatningsarealer ved Gausa*. Utgave 2, 04.04.2017. 25 s.

Anonym, 2014. *E6 Vingrom – Ensby – Lillehammer og Øyer kommuner. Oppsummering av merknader etter høring av planprogram, høringsfrist 7. juli 2014*. 23 s.

Bekken, J., 2015. *Fugler i erstatningsarealer ved Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune*. 7 s.

Lillehammer kommune, 2018. *Planbestemmelser kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby*. 21.06.2018. 7 s.

Miljøverndepartementet, 1990. *Forskrift om fredning av Lågendeltaet naturreservat, Lillehammer kommune, Oppland*. Forskrift 1990-10-12-827. 3 s.

Statens vegvesen Region øst, 2014a. *Planprogram. Vedtatt 30.10.2014. E6 Vingrom–Ensby. Kommunedelplan. Lillehammer og Øyer kommuner*. 91 s.

Statens vegvesen Region øst, 2014b. *E6 Vingrom–Ensby. Kommunedelplan. Lillehammer og Øyer kommuner*. Vedlegg til planprogram. 33 s.

Statens vegvesen Region øst, 2017a. *E6 Vingrom–Ensby Lillehammer og Øyer kommune. Temarapport naturmiljø*. 30. juni 2017. 121 s.

Statens vegvesen Region øst, 2017b. *E6 Vingrom–Ensby Lillehammer og Øyer kommune. Kommunedelplan med konsekvensutredning*. Planhefte. 30. juni 2017, revidert 23. august 2017. 176 s.

### **Fv722 Veslebygda-Flo, Stryn kommune, Sogn og Fjordane**

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, 2016a. *Fråsegn til varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for fv. 722 Veslebygda-Flo i Stryn kommune*. Brev til Miljødirektoratet, 29.08.2016. 4 s.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, 2016b. *Flostranda naturreservat – vurdering av mogleg grenseendring*. Brev til Miljødirektoratet, 22.11.2016. 4 s.

Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, 2017. *Fråsegn til høyring av forslag til detaljreguleringsplan for fv. 722 Veslebygda-Flo, skredsikring, Stryn kommune*. Brev til Statens vegvesen Region vest, 25.10.2017. 7 s.

Fylkesmannen i Vestland, 2019a. *Flostranda naturreservat – Fylkesmannen si tilråding om utviding etter prosedyren for frivillig skogvern*. Brev til Miljødirektoratet, 14.02.2019. 14 s.

Fylkesmannen i Vestland, 2019b. *Flostranda naturreservat – Fylkesmannen tilrår å redusere naturreservatet ved Veslebygda som følge av bygging av ny tunnel til Flo på FV 722*. Brev til Miljødirektoratet, 14.02.2019. 6 s.

Gaarder, G., Mundhjeld, E. & Tellnes, S., 2017. *Fylkesveg 722 Veslebygda - Flo i Stryn. Konsekvensutredning for naturmangfold av reguleringsplan med skredsikring*. Miljøfaglig Utredning rapport 2017-19. 112 s.

Klima- og miljødepartementet, 2019. *Forskrift om vern av Flostranda naturreservat, Stryn kommune, Sogn og Fjordane*. FOR-2019-06-21-817. 3 s.

Miljødirektoratet, 2016. *Flostranda naturreservat, Stryn kommune – Svar på spørsmål om grenseendring*. Brev til Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, 12.12.2016. 3 s.

Miljøverndepartementet, 1991. *Forskrift om vern av Flostranda naturreservat, Stryn kommune, Sogn og Fjordane*. FOR-1991-09-13-649. 2 s.

Statens vegvesen Region vest, 2018. *Detaljreguleringsplan for fv. 722, Veslebygda – Flo. Skredsikring*. 5. februar 2018. 21 s.

Statens vegvesen og Sogn og Fjordane Fylkeskommune, 2016. *Planprogram. Detaljreguleringsplan for fv. 722, Veslebygda – Flo. Skredsikring*. Fastsett av kommunestyret i Stryn 15.12.2016. Vedlegg til reguleringsplan. 42 s.

Statens vegvesen og Sogn og Fjordane Fylkeskommune, 2017. *Konsekvensutgreiing. Prosjekt: Fv. 722 Veslebygda – Flo. Samla konsekvensutgreiing for detaljreguleringsplan. Stryn kommune.* Vedlegg til reguleringsplan. 61 s.

### **E39 Stord-Os, Stord, Fitjar, Tysnes og Os kommuner, Hordaland**

Asplan Viak, 2016. *Verdikartlegging av naturmiljø og biologisk mangfold for vegprosjekt E39, Stod – Os.* 20.04.2016. 173 s.

Fylkesmannen i Hordaland, 2016. *Ny E39 mellom Stord og Os og etablering av økologiske kompensasjonsområder for å ta vare på trua regnskog.* Brev til Statens vegvesen Region Vest, 11.05.2016. 2 s.

Fylkesmannen i Hordaland, 2017. *E39 – Stord-Os – offentlig ettersyn av statleg kommunedelplan.* Brev til Statens vegvesen Region Vest, 23.01.2017. 7 s.

Fylkesmannen i Hordaland, 2018. *Uttale til tilleggshøyring av planforslag med utgreiing av to nye brualternative over Bjørnafjorden E39 Stord-Os.* Brev til Statens vegvesen Region Vest, 30.04.2018. 2 s.

Klima- og miljødepartementet, 2017. *Angående godkjenning av kommunedelplan for E 39 på strekningen Heiane til Ådland, Stord kommune.* Brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 29. juni 2017. 3 s.

Statens vegvesen, 2015. *Planprogram. E39 Stord-Os. Kommunar: Stord, Fitjar, Tysnes og Os. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing.* Fastsett av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 17.12.2015. 91 s.

Statens vegvesen, 2016. *Statleg kommunedelplan. E39 Stord-Os. Konsekvensutgreiing. Ikkje-prisette tema. Delrapport 3: Naturmangfold.* Høyringsutgåve. Juni 2016. 166 s.

Statens vegvesen Region vest, 2019a. *Kommunedelplan. Prosjekt: E39 Stord-Os, Ådland-Svegatjørn. Kommunar: Stord, Fitjar, Tysnes og Os.* Godkjend kommunedelplan, alternativ B. 30.01.2019. 62 s.

Statens vegvesen Region vest, 2019b. *Kommunedelplan. Prosjekt: E39 Stord-Os, Ådland-Svegatjørn. Kommunar: Stord, Fitjar, Tysnes og Os.* Godkjend kommunedelplan, alternativ F. 30.01.2019. 61 s.

### **E39 Lønset-Hjelset, Molde kommune, Møre og Romsdal**

Jordal, J.B., 2018. *Ny E39 Lønset-Hjelset (Molde kommune) – kartlegging av erstatningsområder for slåttemark.* Rapport J.B. Jordal nr. 9-2018. 36 s.

Jordal, J.B., 2019a. *Skjøtselsplan for Øvre Nørberg, Molde kommune, Møre og Romsdal fylke. Oppfølging av tradisjonell slåttemark som utvalgt naturtype.* Rapport J.B. Jordal nr. 2-2019. 21 s.



Jordal, J.B., 2019b. *Skjøtselsplan for skibakken på Berg (Hjelset), Molde kommune, Møre og Romsdal fylke. Oppfølging av tradisjonell slåttemark som utvalgt naturtype*. Rapport J.B. Jordal nr. 3-2019. 21 s.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, 2017. *Molde kommune. Reguleringsplan E39 – Lønset-Hjelset – Statens vegvesen. Tilbakemelding til justert planforslag – trekking av motsegn*. Brev til Statens vegvesen Region midt, 16.05.2017. 3 s.

Statens vegvesen region midt, 2013. *Planprogram for reguleringsplan E39 Hp 23 km 5,5 – 14,3 Lønset-Hjelset*. Mars 2013. 14 s.

Statens vegvesen Region midt og Molde kommune, 2017. *Reguleringsplan E39 Hp 23 Lønset-Hjelset, Molde kommune. Merknadsbehandling etter offentlig ettersyn*. Mai 2017. 29 s.

Statens vegvesen Region midt og Molde kommune, 2017. *Reguleringsplan E39 Hp 23 Lønset-Hjelset, Molde kommune*. Juni 2017. 58 s.

Statens vegvesen, 2017. *E39 Lønset-Hjelset. Konsekvensutredning naturmiljø*. Revisjon 3, 27.04.2017. 36 s.

### **Eksempler på dokumenter fra andre prosjekter som har vurdert kompensasjon (ikke fullstendig liste)**

Fylkesmannen i Rogaland, 2016. *Korridor for E39 over Fotlandsvatnet fuglefredningsområde*. Brev til Statens vegvesen Region Vest, 16.09.2016. 3 s.

Fylkesmannen i Vestfold, 2017. *Uttalelse til varsel om planoppstart og forslag til planprogram for utbygging av Vestfoldbanen fra Tønsberg til Larvik som dobbeltsporet jernbane*. Brev til Bane NOR, 06.04.2017. 8 s.

Klima- og miljødepartementet, 2017. *Forskrift om endring i forskrift om vern for Froan naturreservat og landskapsvernområde med tilhørende dyrelivsfredning, innenfor Froøyene, Frøya kommune, Sør-Trøndelag*. FOR-2017-09-01-1330.

Statens vegvesen, Region midt, 2015. *Konsekvensutredning. Prosjekt: E6 Ranheim-Værnes. Parsell: E6 Reppekrysset til Værneskrysset*. 25.09.2015. 101 s.

Statens vegvesen, Region sør, 2018. *Fastsatt planprogram. E39 Lyngdal vest - Sandnes*. 28.08.2018. 85 s.

Statens vegvesen, Region vest, og Rogaland Fylkeskommune, 2019. *Detaljregulering, planID 2107. Planbeskrivelse prosjekt: Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen*. 29.03.2019. 163 s.

Statens vegvesen, Region vest, og Rogaland Fylkeskommune, 2019. *Detaljregulering, planID 2107. Tunnelalternativer prosjekt: Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen. Muligheter for økologisk kompensasjon*. 29.03.2019. 163 s.



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Postboks 6706 Etterstad 0609 OSLO  
Tlf: (+47) 22073000  
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**