



# Fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren

Erfaringsseminar

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 386



**Tittel**

Fysisk kompensasjon for natur i samferdssektoren

**Undertittel**

Erfaringsseminar

**Forfatter**

Svein Erik Hårklau og Astrid Skrindo

**Avdeling**

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

**Seksjon**

Miljø

**Prosjektnummer****Rapportnummer**

Nr. 386

**Prosjektleder**

Astrid Skrindo

**Godkjent av**

Sidsel Kålås

**Emneord**

Fysisk kompensasjon  
Økologisk kompensasjon  
Åkersvika

**Sammendrag**

27. april 2015 ble det avholdt et erfaringsseminar om fysisk kompensasjon for natur, også kalt økologisk kompensasjon, med vekt på erfaringene fra planlegging av ny firefelts E6 gjennom Åkersvika naturreservat og Ramsarområde. Andre, mulige pilotprosjekter ble også presentert. Rapporten inkluderer både presentasjoner og diskusjoner.

**Title**

Experiences about ecological compensation from the transport sector

**Subtitle****Author**

Svein Erik Hårklau og Astrid Skrindo

**Department**

Traffic Safety, Environment and Technology Department

**Section**

Miljø

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

No. 386

**Project manager**

Astrid Skrindo

**Approved by**

Sidsel Kålås

**Key words**

Ecological compensation  
Åkersvika

**Summary**

On April 27, 2015, a seminar about the experiences on physical compensation for nature, also called ecological compensation, was conducted, with emphasis on lessons learned from the planning of a new four-lane E6 through Åkersvika Nature Reserve and Ramsar Siet. Some new pilot projects were also presented. The report includes both presentations and discussions.

## FORORD

Dagens tofelts E6 gjennom Åkersvika naturreservat planlegges utvidet til en firefelts veg. Miljøverndepartementets planvedtak i april 2013 om løsning for ny firefelts E6 Kåterud-Arnkvern forutsetter blant annet at det gjennomføres kompenserende tiltak for de negative konsekvensene vegutvidelsen medfører for naturverdiene i naturreservatet. Åkersvika-prosjektet har blitt et pilotprosjekt innen fysisk kompensasjon for natur (også kalt økologisk kompensasjon) i Norge. Prosjektet er fortsatt i planleggingsfasen.

Denne seminarrapporten oppsummerer foreløpige erfaringer fra planleggingen av økologisk kompensasjon i Åkersvika med utgangspunkt i et erfaringsseminar 27. april 2015. Seminaret ble arrangert av Statens vegvesen.

I tillegg til representanter for ulike aktører som er involvert i Åkersvika-prosjektet, deltok også representanter fra andre potensielle pilotprosjekter innen veg, jernbane og luftfart på erfaringsseminaret samt representanter fra samferdsels- og miljøforvaltning på departements- og direktoratsnivå, noen miljøvernavdelinger hos Fylkesmannen og to kommuner.

Det rettes en stor takk til alle som bidrog til seminaret under planleggingen og med innlegg og deltakelse på seminaret.

Seminarrapporten er sammenfattet av Svein Erik Hårklau, Hårklau NRM Services (innleid av Asplan Viak) og Astrid Skrindo, Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Eventuelle spørsmål eller kommentarer til rapporten kan rettes til:

Astrid Skrindo, Statens vegvesen Vegdirektoratet

E-post: [astrid.skrindo@vegvesen.no](mailto:astrid.skrindo@vegvesen.no)

Telefon: 950 88 559

## OPPSUMMERING

Fysisk kompensasjon for natur, også kalt økologisk kompensasjon, innebærer at man restaurerer, etablerer eller beskytter naturverdier som skal fysisk kompensere for uunngåelige negative konsekvenser ved et utbyggingsprosjekt. Det ble 27. april 2015 avholdt et heldags erfaringsseminar om økologisk kompensasjon med over 40 deltakere fra samferdselssektoren (Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor), miljøforvaltningen (Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet og miljøvernavdelinger hos fylkesmennene i Buskerud, Hedmark, Oppland og Telemark), kommuner (Hamar og Trondheim) og konsulenter for Statens vegvesen Vegdirektoratet og Jernbaneverket. Denne seminarrapporten oppsummerer erfaringene med økologisk kompensasjon som kom fram på dette seminaret med vekt på erfaringer fra planlegging av ny firefelts E6 gjennom Åkersvika naturreservat og Ramsarområde.

Formålet med seminaret var å innhente erfaringer fra arbeidet med økologisk kompensasjon som en del av reguleringsplanprosessen i Åkersvika i Hamar og Stange kommuner. Samferdselssektoren ønsker også å igangsette flere pilotprosjekter for økologisk kompensasjon. Et annet mål med seminaret var derfor å introdusere representanter for andre potensielle pilotprosjekter for kompensasjon som verktøy samt erfaringene fra Åkersvika. Flere potensielle pilotprosjekter ble også presentert på seminaret.

Planvedtaket 11. april 2013 for utvidelse av dagens E6 gjennom Åkersvika til firefelts motorveg forutsatte at det blir gjennomført kompenserende tiltak for natur. To parallelle prosesser ble igangsatt etter vedtaket av planmyndigheten (på det tidspunktet Miljøverndepartementet): i) reguleringsplan for E6, og ii) grensejustering for Åkersvika naturreservat. Planlegging av kompensasjonstiltak har vært en integrert del av begge disse prosessene. Både reguleringsplanen og forslaget til grensejustering for Åkersvika naturreservat ble sendt på høring våren 2015.

Erfaringene fra Åkersvika så langt er primært prosesserfaringer da prosjektet ennå ikke har startet bygging (byggestart er ventet i 2018). Erfaringene som ble framhevet under seminaret, fra Åkersvika og erfaringer fra andre land, inkluderte blant annet:

- Samhandling som fundament: Mange av de involverte i Åkersvika-prosjektet understreket den gode dialogen og samarbeidet som var utviklet. Reguleringsplanfasen i et utfordrende prosjekt som Åkersvika-prosjektet har blitt håndtert effektivt gjennom involvering av relevante aktører og tett kontakt underveis. Dialog og samarbeid blant ulike aktører og på tvers av fagområder har blitt prioritert. Dette har sikret effektiv informasjonsflyt, nødvendige avklaringer og en følelse av felles ansvar for framdrift som har bidratt til helhetlige løsninger og god framdrift. Effektiv håndtering av ulike interesser har vært mulig gjennom både å investere i sentrale avklaringer for natur- og kompensasjonsfaglige spørsmål og å sikre at dette ikke skjer isolert verken fra andre berørte interesser eller fra andre fagområder som er involvert i planleggingen av vegutbyggingen.
- Tilgang på arealer for kompensasjon/grunnerverv: Tilgang på arealer for kompensasjon har vært utfordrende i Åkersvika. Det lå klare føringer, og i praksis sterke begrensninger, på hva som var aktuelle kompensasjonsarealer i umiddelbar nærhet av Åkersvika naturreservat. Internasjonale erfaringer tilsier også at tilgang på arealer er et viktig og utfordrende tema juridisk, planmessig og strategisk. I andre land har uklarheter omkring arealtilgang bidratt til at valg av arealer tidvis preges av tidspress



sent i en prosess, for eksempel at utbygger har få reelle alternativer som kan medføre dårligere naturfaglig kvalitet på arealene og/eller høyere pris. I Norge er det viktig med større klarhet i hvordan man kan og bør skaffe tilgang på arealer for økologisk kompensasjon. Dette inkluderer mulighetene for bruk av myndighetsstyrt vern, frivillig vern og frivillige avtaler samt hvilke lovhjemler som eventuelt kan anvendes for grunnerv. Dette vil også ha betydning for hvilket tidspunkt i en planprosess man kan eller bør innlede dialog med grunneiere om eventuell tilgang på arealer.

- Ekvivalens («lik-for-lik»), avstand og forholdstall: Fra et naturfaglig ståsted er ekvivalens svært viktig. Det vil si, at tapt areal og kompensasjonsareal har så like naturmangfoldverdier som mulig, alternativt at kompensasjonsarealene er bedre enn tapt areal. Det kan etableres ulike kriterium for hva som er utgangspunktet for «lik-for-lik». Dette har vært en av utfordringene når erstatningsarealer ble vurdert for tapte arealer i Åkersvika naturreservat. Man kan vektlegge arter, naturtyper og/eller økosystemfunksjoner når man prioriterer hva som skal kompenseres for siden det ikke er mulig å kompensere for absolutt alt av naturverdier som påvirkes ved en utbygging. I praksis vil man på samme tid ofte vurdere alternative kompensasjonsarealer både nær utbyggingen (der areal tapes eller påvirkes) og arealer i større avstand fra utbyggingen. Områder med stor grad av ekvivalens i kort avstand fra utbyggingen er som regel ønskelig, men ikke alltid tilgjengelig. Forholdstallet mellom tapt areal og kompensasjonsareal er også sentralt i denne diskusjonen. Internasjonal erfaring tilsier at kompensasjonsarealet bør være større enn tapt areal, ofte vesentlig større. I Åkersvika satte planmyndigheten et krav om tre ganger så stort kompensasjonsareal som tapt areal (3:1). Det viste seg at hele dette arealet ikke var tilgjengelig nær reservatet.

Det er viktig at videre arbeid med kompensasjonspiloter i Norge baseres på erfaringer fra andre kompensasjonsprosjekter, inkludert Åkersvika-prosjektet. Vellykkede kompensasjonsprosjekter krever tilstrekkelig planlegging før igangsetting, blant annet for å unngå at kompensasjon oppfattes som «frikjøp» og for å sikre at etablerte prinsipper for god kompensasjonspraksis følges opp fra starten av. Både Åkersvika-prosjektet og andre potensielle pilotprosjekter understreket viktigheten av «kompensasjonskompetanse» og viktigheten av kunnskap om de aktuelle naturverdiene og arealene. Både når det gjelder overordnede rammer for kompensasjon og for konkrete pilotprosjekter er det avgjørende at miljøforvaltningen er med i prosessene og legger premisser for arbeidet med økologisk kompensasjon.

# INNHOOLD

<b>OPPSUMMERING .....</b>	<b>ii</b>
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Åkersvika-prosjektet .....	1
1.2 Andre pilotprosjekter .....	2
1.3 Formål med seminaret .....	3
1.4 Program.....	3
<b>2 PRESENTASJONER OG DISKUSJONER.....</b>	<b>3</b>
2.1 Velkommen og formål .....	3
2.2 Hva er kompensasjon for natur og hvilke erfaringer finnes fra andre land? .....	4
2.2.1 Noen internasjonale erfaringer .....	4
2.2.2 Spørsmål, svar og kommentarer.....	6
2.3 Hva gjør og tenker samferdselssektoren og miljøforvaltningen innen kompensasjon?.....	7
2.3.1 Statens vegvesen Vegdirektoratet .....	7
2.3.2 Jernbaneverket .....	8
2.3.3 Miljødirektoratet.....	8
2.3.4 Spørsmål, svar og kommentarer.....	8
2.4 Åkersvika – arbeid med kompensasjon så langt og erfaringer .....	9
2.4.1 Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt .....	9
2.4.2 Statens vegvesen, Region øst .....	10
2.4.3 Fylkesmannen i Hedmark – miljøvernavdelingen .....	10
2.4.4 Hamar kommune .....	12
2.4.5 Asplan Viak (konsulenten).....	12
2.4.6 Spørsmål, svar og kommentarer.....	13
2.5 Andre potensielle pilotprosjekter .....	14
2.5.1 E18 Langangen-Rugtvædt – Statens vegvesen, Region sør.....	14
2.5.2 E16 Skaret – Hønefoss / Ringeriksbanen – Statens vegvesen og Jernbaneverket .....	15
2.5.3 E6 Ranheim – Værnes / Munkholmen fuglelagune – Statens vegvesen og Trondheim kommune .....	15
2.6 Diskusjon .....	16
<b>3 NOEN OPPSUMERENDE BETRAKTNINGER .....</b>	<b>17</b>
3.1 Viktige områder for videre arbeid .....	17
3.2 Hva betyr det å være pilotprosjekt for økologisk kompensasjon?.....	18

**VEDLEGG**

- Vedlegg 1 Program
- Vedlegg 2 Deltakerliste
- Vedlegg 3 Felles kunnskapsbasis: Hva er fysisk kompensasjon for natur? Hva er utfordringene, mulighetene og erfaringene fra andre land? Hva betyr dette i norsk sammenheng?  
- Svein Erik Hårklau, Hårklau NRM Services / Asplan Viak
- Vedlegg 4 Hva gjør og tenker samferdselssektoren innen kompensasjon?  
- Astrid Brekke Skrindo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet  
- Sigrun Nygard, Jernbaneverket
- Vedlegg 5 Hva gjør og tenker miljøforvaltningen innen kompensasjon?  
- Gunnar Kjærstad, Miljødirektoratet
- Vedlegg 6 Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt.  
- Olav Schou Knutsen, Asplan Viak
- Vedlegg 7 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Jan Terje Løitegård, Statens vegvesen, Region Øst
- Vedlegg 8 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Inger Nes og Ragnar Ødegård, Fylkesmannen i Hedmark, miljøvernavdelingen
- Vedlegg 9 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Tor Harald Tusvik, Hamar kommune
- Vedlegg 10 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer  
- Jan Martin Ståvi, Asplan Viak
- Vedlegg 11 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E18 Langangen-Rugtvedt  
- Anne Karen Haukland og Arne Heggland fra Statens vegvesen, Region sør
- Vedlegg 12 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E16/Ringeriksbanen  
- Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket og Frode Nordang Bye, Statens vegvesen, Region sør
- Vedlegg 13 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E6 Trondheim-Stjørdal / Munkholmen fuglelagune  
- Hilde Marie Prestvik, Statens vegvesen, Region midt  
- Haldor Sesseng, Trondheim kommune

## **FORKORTELSER**

BBOP	Business and Biodiversity Offset Programme
daa	dekar
E6/16/18	Europavei 6/16/18
JBV	Jernbanelinjen
KLD	Klima- og miljødepartementet
KVU	Konseptvalgutredning
MD	Miljøverndepartementet (nå Klima- og miljødepartementet)
Mdir	Miljødirektoratet
NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat
SD	Samferdselsdepartementet
SVV	Statens vegvesen



# 1 INNLEDNING

## 1.1 Åkersvika-prosjektet

I april 2013 stilte Miljøverndepartementet (MD) som planmyndighet<sup>1</sup> krav om fysisk kompensasjon for natur<sup>2</sup> på bakgrunn av inngrep i Åkersvika naturreservat og Ramsarområde som ville bli forårsaket av planlagt utvidelse av E6 Kåterud-Arnkvern gjennom Åkersvika (se boks 1).

Fylkesmannen i Hedmark, Statens vegvesen, Hamar og Stange kommuner, konsulenter og ulike berørte interesser har siden 2013 jobbet med å konkretisere kompensasjonstiltakene og identifisere eventuelt nye tiltak for naturverdier som vil gå tapt eller kan bli negativt påvirket ved vegutvidelsen. I perioden 2013-2015 har det vært gjennomført ulike naturfaglige studier parallelt med planlegging av vegutvidelsen (reguleringsplan) og samt at det er planlagt grensejusteringer for naturreservatet for å ta eksisterende og nye vegarealer ut av reservatet samt inkludere kompensasjonsarealer som ligger inntil Åkersvika naturreservat. Forslag til reguleringsplan og forslag til revidert grense, verneforskrift og forvaltningsplan for Åkersvika naturreservat ble sendt til offentlig ettersyn henholdsvis 15. april og 16. mars 2015.

Det ble i 2014 startet en separat verneprosess for et annet våtmarksområde, ved Nordre Øyeren naturreservat i Akershus. Dette området ligger ca. 110 km sør for Åkersvika og er per i dag ikke vernet. Verneforslaget ble sendt til offentlig ettersyn 16. mars 2015. Dette er en del av kompensasjonen for tap av areal og naturverdier ved vegutvidelsen gjennom Åkersvika.

### Boks 1 Planvedtak i april 2013 for utvidelse av E6 til firefelts motorveg gjennom Åkersvika naturreservat og Ramsarområde.

Det ble fremmet innsigelse mot kommunedelplan for E6 (vedtatt av Hamar kommunestyre i november 2008) både fra fylkeslandbruksstyret i Hedmark og miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Hedmark. Mekling førte ikke fram, og Fylkesmannen i Hedmark sendte saken over til Miljøverndepartementet i mars 2009.

I april 2013 fattet Miljøverndepartementet som planmyndighet vedtak om godkjenning av kommunedelplan for E6 med alternativ A gjennom Åkersvika naturreservat. Innsigelsen fra fylkeslandbruksstyret ble tatt til følge. Innsigelsen fra miljøvernavdelingen ble ikke tatt til følge. Departementet kom i en samlet vurdering av alle de ulike samfunnsinteressene i saken til at hensynet til dyrka mark, lokale interesser og økonomi i denne saken måtte veie tyngre enn hensynet til verneverdiene i området (for mer informasjon, se brev fra Miljøverndepartementet til Fylkesmannen i Hedmark datert 11. april 2013).

Planvedtaket fra departementet inneholdt en rekke krav til kompenserende tiltak. Kompensasjonstiltakene ble ikke hjemlet i § 48 i naturmangfoldloven («dispensasjon fra vernevedtak»). Departementets planvedtak har vært utgangspunktet for videre planlegging av kompensasjonstiltakene i Åkersvika-prosjektet.

<sup>1</sup> Se godkjenningsbrev fra Miljøverndepartementet 11. april 2013 vedr. kommunedelplan for E6 fire felt Kolomoen-Moelv på strekningen gjennom Hamar kommune etter at både fylkeslandbruksstyret i Hedmark og Fylkesmannens miljøvernavdeling fremmet innsigelse. Planmyndigheten er i dag Kommunal- og moderniseringsdepartementet, ikke dagens Klima- og miljødepartementet.

<sup>2</sup> «Fysisk kompensasjon for natur» og «økologisk kompensasjon» brukes som likeverdige begreper i denne rapporten.

Arbeidet med kompensasjon i Åkersvika er blitt et pilotprosjekt for økologisk kompensasjon i Norge. Utarbeidelse av en kompensasjonsplan har vært en integrert del av arbeidet med reguleringsplanen og grensejustering og revidert forvaltningsplan for reservatet. Det har vært omfattende kontakt mellom ulike myndigheter og interesser i disse parallelle prosessene. Involverte parter har sett det som viktig å høste erfaringer fra planleggingsarbeidet som er gjennomført. På denne bakgrunnen arrangerte Statens vegvesen et erfaringsseminar 27. april 2015.

## 1.2 Andre pilotprosjekter

I Samferdselsdepartementets (SD) tildelingsbrev for 2015 til både Statens vegvesen (SVV) og Jernbaneverket (JBV), ber SD om at fysisk kompensasjon for natur vurderes i aktuelle prosjekter, og at det igangsettes pilotprosjekter for kompensasjon. Departementet ber også om at Avinor kontaktes der det er hensiktsmessig. Tildelingsbrevene bygger på anbefalingene fra en arbeidsgruppe<sup>3</sup> som i 2012 og 2013 utredet fysisk kompensasjon for naturområder og jordbruksområder (se boks 2) og et oppdrag fra departementet til direktoratene i 2014 der mulige pilotprosjekter ble foreslått.

### Boks 2 Rapport fra arbeidsgruppe om kompensasjon.

#### Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging

Rapport fra en arbeidsgruppe  
Avgitt til Samferdselsdepartementet  
3. juli 2013



Rapporten er tilgjengelig på:  
<http://bit.ly/1zHfLkG>.

Arbeidsgruppas rapport ble avgitt til Samferdselsdepartementet i juni 2013 og går gjennom en rekke sentrale aspekter ved kompensasjon.

Arbeidsgruppa anbefalte at det jobbes videre med kompensasjon i statlige samferdselsprosjekter. Gruppas rapport vektla blant annet følgende:

- Kompensasjon er siste utveg etter at avbøtingshierarkiet er fulgt.
- Man bør unngå nye konflikter over arealbruk.
- Vurderinger av kompensasjon bør integreres i eksisterende planprosesser for å unngå økt planleggingstid.
- Kostnader til kompensasjon bør vurderes videre.
- Det er behov for veiledningsmateriell for kompensasjon.
- Det bør igangsettes pilotprosjekter.

Som oppfølging av tildelingsbrevene innledet Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor i 2015 et samarbeid for å belyse utfordringer og muligheter rundt fysisk kompensasjon. I dette arbeidet er det identifisert potensielle pilotprosjekter for økologisk kompensasjon. Arbeidet med kompensasjon er i denne sammenheng avgrenset i tråd med naturmangfoldlovens omtale av kompensasjon, det vil si kompensasjon for påvirkning på verneområder, utvalgte naturtyper og prioriterte arter. I utgangspunktet vurderes pilotprosjekter bare som aktuelle der miljøforvaltningen krever slik kompensasjon. Samferdselssektoren ønsker gjennom

<sup>3</sup> Arbeidsgruppen bestod av representanter fra Avinor, Direktoratet for naturforvaltning (nå Miljødirektoratet), Jernbaneverket, Landbruks- og matdepartementet, Miljøverndepartementet (nå Klima- og miljødepartementet), Samferdselsdepartementet, Statens landbruksforvaltning (nå Landbruksdirektoratet) og Vegdirektoratet.

pilotprosjektene å belyse et vidt spekter av problemstillinger knyttet til økologisk kompensasjon. Erfaringsseminaret er også ment å gi innspill til dette arbeidet.

### **1.3 Formål med seminaret**

Formålet med seminaret var å innhente erfaringer fra arbeidet med fysisk kompensasjon for natur i reguleringsplanprosessen i Åkersvika og arbeidet med kompensasjonsplanen for E6 utvidelsen. I forbindelse med at det vil bli satt i gang flere pilotprosjekter i samferdselssektoren var det også et mål å introdusere potensielle pilotprosjekter for kompensasjon som verktøy og erfaringene fra Åkersvika.

### **1.4 Program**

Seminarprogrammet (vedlegg 1) bestod av følgende hoveddeler:

- Fysisk kompensasjon – bakgrunn og planer for videre arbeid med økologisk kompensasjon
  - Velkommen og formål, med innledende kommentarer fra Statens vegvesen Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.
  - Presentasjon av kompensasjon for natur som verktøy og erfaringer fra andre land.
  - Oppdatering om hva samferdselssektoren og miljøforvaltningen gjør og tenker innen fysisk kompensasjon innen natur.
- Åkersvika – arbeid med kompensasjon og erfaringer så langt
  - Fem presentasjoner om arbeidet i Åkersvika og erfaringer fra kompensasjonsarbeidet sett fra ulike aktørers ståsted.
- Andre potensielle pilotprosjekter
  - Presentasjoner av tre potensielle pilotprosjekter, status i planleggingen og problemstillinger knyttet til disse prosjektene.
- Diskusjon og oppsummering.

Seminaret ble avholdt fra kl. 10:00 til 18:00, 27. april 2015 på Radisson Park Inn, Gardermoen. Det deltok over 40 representanter fra samferdselssektoren (Samferdsels-departementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor), miljøforvaltningen (Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet og miljøvernmyndigheter hos fylkesmennene i Buskerud, Hedmark, Oppland og Telemark), kommuner (Hamar og Trondheim) og konsulenter for Statens vegvesen og Jernbaneverket (vedlegg 2).

## **2 PRESENTASJONER OG DISKUSJONER**

Alle presentasjonene er vedlagt denne seminarrapporten (vedlegg 3-13). Her gjengis noen hovedpunkter fra presentasjonene samt spørsmål, svar og kommentarer undervegs.

### **2.1 Velkommen og formål**

Sidsel Kålås, avdelingsdirektør, miljøseksjonen i Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen i Statens vegvesen Vegdirektoratet ønsket velkommen og fortalte kort om bakgrunnen for og relevansen av arbeidet med kompensasjon i samferdselssektoren. Kålås

understreket viktigheten av å innhente erfaringer for å ha et bedre grunnlag for å vurdere hvordan kompensasjon kan og bør anvendes. Kålås understreket også at kompensasjon er ment å være en siste utveg i prosjekter, ikke et verktøy som brukes i alle prosjekter.

Per-André Torper, avdelingsdirektør, miljøseksjonen i Kyst- og miljøavdelingen i Samferdselsdepartementet, fortalte om departementets arbeid med kompensasjon. Han viste til Nasjonal transportplan og dens omtale av kompensasjon for natur- og jordbruksområder samt arbeidet i arbeidsgruppa med representanter fra miljøforvaltningen, landbruksforvaltningen og samferdselssektoren som avga sin rapport i 2013 (se fotnoter 3 og 4 over). Torper viste til departementets tildelingsbrev til Statens vegvesen Vegdirektoratet og Jernbaneverket for 2015 som etterspurte pilotprosjekter innen fysisk kompensasjon. Han opplyste at samferdselssektoren jobber videre langs to spor for henholdsvis kompensasjon for naturområder og kompensasjon for jordbruksområder. Når det gjelder kompensasjon for jordbruksområder avventes erfaringene fra et pågående pilotprosjekt, E18 Retvedt – Vinterbro i Ski og Ås kommuner, Akershus fylke. Departementet ønsker pilotprosjekter som er gjennomførbare og at man ikke starter med prosjekter som har liten sannsynlighet for å lykkes.

Astrid Skrindo, sjefsingeniør/biolog, Statens vegvesen Vegdirektoratet, introduserte forsamlingen og synliggjorde seminardeltakernes ulike roller i arbeidet med kompensasjon. Skrindo presenterte formålet med erfaringsseminaret og programmet (se 1.3 og 1.4 over).

## **2.2 Hva er kompensasjon for natur og hvilke erfaringer finnes fra andre land?**

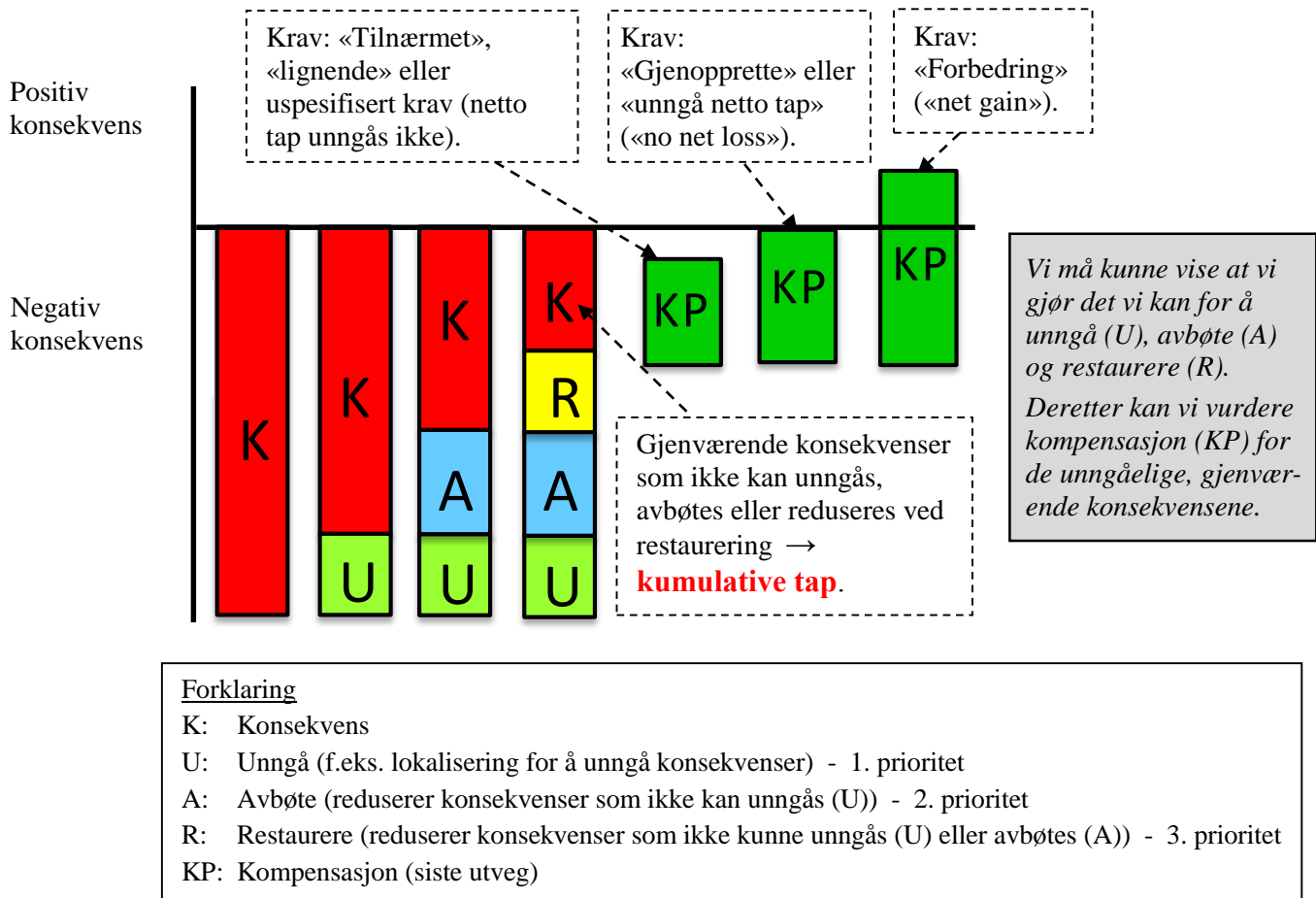
### *2.2.1 Noen internasjonale erfaringer*

Svein Erik Hårklau, naturforvalter, Hårklau NRM Services (innleid av Asplan Viak), søkte å etablere en felles kunnskapsbasis som grunnlag for seminarets diskusjoner gjennom en presentasjon om hva fysisk kompensasjon for natur kan og bør bestå av og hvilke prinsipper som legges til grunn i kompensasjonsarbeid internasjonalt. Utfordringer, muligheter og erfaringer fra andre land ble presentert samt hva dette kan bety i norsk sammenheng.

Hårklau la vekt på at bakgrunnen for at kompensasjon vurderes som verktøy er at vi i mange tilfeller ikke har klart å unngå kumulative tap av naturmangfold. Kompensasjon kan sikre at vi unngår netto tap av utvalgte naturverdier forårsaket av et konkret prosjekt («*no net loss*»), eventuelt kan vi sikre en forbedring («*net gain*»). Dette kan redusere og eventuelt stoppe de kumulative tapene av viktige naturverdier. Før man eventuelt planlegger kompensasjon må man sikre at avbøttings-/tiltakshierarkiet blir fulgt. Dette betyr at man først gjennomfører tiltak og tilpasninger for å unngå negative konsekvenser (f.eks. gjennom valg av utbyggingsalternativ), så avbøter man så langt som mulig, deretter restaureres områder påvirket av prosjektet (f.eks. anleggsområder), og til slutt kompenserer man for eventuelle negative gjenværende konsekvenser (se figur 1 under).

At man følger avbøttingshierarkiet er avgjørende for å unngå at kompensasjonstiltak fungerer som et verktøy for «frikjøp», det vil si at kompensasjonstiltak rettferdiggjør utbyggingsprosjekter som ikke burde vært bygd eller burde vært bygd på andre måter (f.eks. gjennomføring av et annet prosjektalternativ og/eller bedre avbøtende tiltak). Det er en fare at kompensasjonsprosjekter mislykkes eller ikke klarer å gjenskape de verdier som går tapt, og da har man ikke klart å unngå et netto tap slik det kanskje var forutsetning i en utbyggingstillatelse.





**Figur 1** Illustrasjon av avbøtings-/tiltakshierarkiet («mitigation hierarchy») som bør følges der man vurderer kompensasjonstiltak.

Økologisk kompensasjon ble definert som: restaurering, etablering eller beskyttelse av økologiske verdier som skal kompensere for vesentlige, negative gjenværende konsekvenser av en utbygging på naturmangfold etter at alle hensiktsmessige tiltak for å unngå skade, avbøte konsekvenser og restaurere påvirkede områder er gjennomført.

Internasjonalt gjennomføres kompensasjon som restaureringstiltak, som etablering av nye naturområder og som beskyttelse av eksisterende naturområder. Kompensasjon blir gjennomført for et vidt spekter av naturområder inkludert våtmarker, vassdragsområder, sjeldne vegetasjonstyper/naturtyper, skogområder, verneområder, leveområder for sjeldne/trau/endemiske arter og i noen grad kyst-/marine områder.

Hårklau gikk gjennom en del erfaringer fra internasjonale prosjekter og hvordan man kan bidra til vellykkede kompensasjonsprosjekter. Blant annet ble følgende faktorer nevnt:

- **Siste ledd i hierarki:** Kompensasjon bør være siste leddet i et hierarki av tiltak: først unngå, så avbøte, deretter restaurere og til slutt eventuelt kompensere.
- **Addisjonalitet:** Kompensasjon bør sikre positiv effekt for økosystem ut over det som allerede skjer eller er planlagt.

- Ekvivalens/«lik-for-lik»: Kompensasjon bør skje på same økologiske nivå som der tapet skjer, det vil si på artsnivå, habitatnivå, naturtypenivå etc. Dette krever kunnskap både om naturverdiene i inngrepsområdet og i erstatningsområdet.
- Lokalisering: Kompensasjonstiltakene bør etableres så nær som mulig der inngrep skjer.
- Størrelse: Erstatningsarealene bør være større enn påvirket areal, ofte vesentlig større.
- Langsiktighet: Kompensasjonsarealene bør være store nok og sammenhengende områder som har gode sjanser for å overleve på lang sikt.
- Plan for kompensasjonen: Det bør utarbeides klare planer for kompensasjon som blant annet bør beskrive mål, kunnskapsstatus, tidsfrister, vedlikehold, budsjett, roller, ansvar, m.m.
- Tilgang til areal: Tilgang til areal/grunnerverv kan være utfordrende, og det er viktig å ha klarhet i prosesser som skal sikre tilgang til kompensasjonsarealer.
- Involvering: Berørte interesser bør involveres i ulike trinn i prosessen. Man kan ikke ta for gitt at berørte interesser ser tydelig forskjell på kompensasjonstiltak og avbøtende tiltak. Tilstrekkelig informasjon er viktig.
- Tidspunkt: Kompensasjonstiltakene bør etableres så raskt som mulig etter at de negative konsekvensene av inngrepet inntreffer for å minimere midlertidig tap/tidsforsinkelse i kompensasjonen. Ideelt sett etableres kompensasjonen før inngrepet slik at et midlertidig tap unngås.
- Tidsperiode: Gjennomføring av kompensasjon krever et langt tidsperspektiv, og at tiltakenes overlevelse og bærekraft sikres så lenge de negative konsekvensene det skal kompenseres for vedvarer.
- Målbar: Det bør stilles målbare krav som kan følges opp, vurderes og eventuelt kan justeres underveis. Dette krever gode før- og etterundersøkelser.
- Sanksjoner eller annen respons: Et viktig spørsmål som ofte ikke blir klargjort er hva som skjer dersom kompensasjonen ikke oppfyller mål som er satt. Sanksjoner eller annen respons kan være aktuelt.
- Gode retningslinjer og veiledere: Det kan være utfordrende å skape tilstrekkelig klarhet og felles forståelse blant aktører involvert i kompensasjon, særlig i en tidlig fase ved innføring av verktøyet. Utvikling av retningslinjer og veiledere er nyttig.

### 2.2.2 Spørsmål, svar og kommentarer

- Tiltakshierarkiet og tidspunkt i planprosess: Det ble kommentert at muligheten for å unngå negative effekter på naturmangfold skjer ofte før oppstart av prosesser etter plan- og bygningsloven. For å sikre at unngåelse vurderes tilstrekkelig er det viktig at utbyggingsalternativer vurderes i lys av tiltakshierarkiet i en tidlig fase, for eksempel gjennom silingsrapporter og i KVU-fase.
- Definering av kompensasjonsmål: Det ble reist spørsmål om på hvilket tidspunkt i en planprosess det bør settes mål for kompensasjon. Det ble svart at utkrystallisering av mål bør starte tidlig, men at man må være åpen for å justere mål underveis når mer informasjon blir tilgjengelig.
- Reguleringsplan for kompensasjonstiltak: Der kompensasjonstiltak krever en separat reguleringsplan (f.eks. etablering av en fuglelagune i et sjøområde) vil det være lite tid

for denne planprosessen ved sen oppstart. Man risikerer at reguleringsplanen for et samferdselsprosjekt er ferdig på et tidligere tidspunkt. Det er derfor viktig å komme i gang med nødvendig arbeid tidlig.

- **Størrelse på areal og økologiske funksjoner:** Det ble spurt om det bør være fokus på størrelsen på erstatningsarealet eller de økologiske funksjonene som erstattes/forbedres/nydannes, og om dette skal avgjøres på forhånd på generelt grunnlag eller om det må vurderes fra prosjekt til prosjekt. Det ble svart at i praksis vil det være nødvendig med vurderinger fra prosjekt til prosjekt. Økologiske funksjoner eller naturverdier bør være i fokus, men i praksis vil størrelsen på arealet være viktig for oppnåelse av mål knyttet til økologisk funksjon eller naturverdi. Erfaring viser at arealet normalt bør være større enn tapt/påvirket areal.
- **Habitatbank:** Det ble spurt om hvordan tiltakshierarkiet opprettholdes ved bruk av habitatbanker slik at man unngår frikjøp gjennom en habitatbank. Det ble svart at hvordan dette sikres vil variere, men det må være tydelige rammer og krav som sikrer at arealene som kjøpes via habitatbanken fungerer som god kompensasjon. Dette er ikke «frikjøp» når arealene er gode, og det er heller ikke nødvendigvis en billig løsning for utbygger. Dette blir gjerne en kost-nytteanalyse for en utbygger, hvorvidt en habitatbank er den beste eller billigste løsningen eller om utbygger vil realisere et annet utbyggingsalternativ for å unngå krav om kompensasjonen. Det er reist mye kritikk mot habitatbanker i enkelte land, og dette kan man lære fra.
- **Kompensasjon i planprogram:** Er det naturlig å inkludere kompensasjon som en del av planprogram? I noen prosjekter kan det være naturlig å inkludere dette i et planprogram. Det sentrale er å følge avbøttingshierarkiet. I noen prosjekter er det kanskje ingen andre løsninger enn de som står igjen med store gjenværende konsekvenser. Da kan det være en fordel å vurdere kompensasjon så tidlig mulig.

## 2.3 Hva gjør og tenker samferdselssektoren og miljøforvaltningen innen kompensasjon?

### 2.3.1 Statens vegvesen Vegdirektoratet

Astrid Skrindo, Statens vegvesen Vegdirektoratet gikk gjennom samferdselssektorens arbeid med kompensasjon de siste fem årene og presenterte Statens vegvesens synspunkter på kompensasjon per i dag. Hun viste blant annet til den omfattende rapporten fra den tverrsektorielle arbeidsgruppa i 2013 og framhevet enkelte sentrale spørsmål fra dette arbeidet, inkludert problemstillinger knyttet juridiske forhold/tilgang til arealer, tilpasning til dagens planprosesser og kostnader. Dette er blant spørsmålene departementet har bedt om at blir belyst gjennom pilotprosjekter.

Som oppfølging av arbeidsgruppas rapport i 2013 etterspurte Samferdselsdepartementet i 2014 forslag til potensielle pilotprosjekter fra SVV, JBV og Avinor. Direktoratene identifiserte totalt ni potensielle pilotprosjekter i 2014. Departementet ønsker i 2015 at et tilstrekkelig antall pilotprosjekter blir igangsatt for å belyse viktige problemstillinger, og at erfaringer rapporteres tilbake til SD. Skrindo understreket at pilotprosjekter bare vil bli valgt der miljømyndighetene stiller krav om kompensasjon.

Skrindo informerte videre om pågående og planlagt arbeid vedrørende fysisk kompensasjon. SVV, JBV, Avinor og Miljødirektoratet har i etterkant av Samferdselsdepartementet sine tildelingsbrev til SVV og JBV for 2015 dannet en samarbeidsgruppe som har startet diskusjoner

om kompensasjon for naturområder. Erfaringsseminaret 27. april er et ledd i arbeidet med å oppsummere erfaringene fra Åkersvika så langt og er ment å gi innspill til potensielle pilotprosjekter. Samarbeidsgruppa vil følge opp pilotprosjektene videre og jobbe for at erfaringer blir dokumentert. Skringo la vekt på at godt samarbeid mellom samferdsels- og miljømyndighetene er en forutsetning for å lykkes, slik man har klart det i Åkersvika.

### 2.3.2 *Jernbaneverket*

Sigrun Nygård, seniorrådgiver ytre miljø, infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket (JBV) beskrev JBV's arbeid med kompensasjon fra deltakelsen i den tverrsektorielle arbeidsgruppen i 2012-2013 og fram til Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2015. JBV ble i tildelingsbrevet bedt om å vurdere kompensasjon både for naturområder og for dyrka mark. Nygård presenterte tre potensielle pilotprosjekter for kompensasjon i JBV: i) dobbeltspor Sørli – Brumunddal, ii) dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal og iii) Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss. Fysisk kompensasjon er et nytt tema også for JBV. Samferdselsetatene har mange felles utfordringer innenfor temaet kompensasjon. Samarbeid og erfaringsutveksling er derfor nyttig og positivt.

### 2.3.3 *Miljødirektoratet*

Gunnar Kjærstad, seniorrådgiver i naturarvseksjonen, Naturavdelingen i Miljødirektoratet (Mdir), presenterte Miljødirektoratets foreløpige synspunkter på kompensasjon. Kjærstad la vekt på at Norge har en svært variert og til dels sjelden og truet natur. Summen av mange ulike påvirkningsfaktorer resulterer i store effekter og tap av viktige naturverdier. Hvorvidt kompensasjon er løsningen på slike problemer er uklart, og miljøforvaltningen har ikke konkludert i sin tenking rundt kompensasjon. Miljødirektoratet er positive til å teste kompensasjon for å få mer kunnskap. Kjærstad understreket at tiltakshierarkiet må følges, og at kompensasjon skal være en siste utveg. Formålet med kompensasjon må være å unngå et netto tap av naturverdier.

Kjærstad viste til varierende erfaringer med kompensasjon internasjonalt og vektla at det er mulig å lære av det som er gjort i andre land. For å lykkes med kompensasjon kreves det god kompetanse blant de involverte parter, og det kreves et tett og konstruktivt samarbeid mellom samferdselssektoren og miljøforvaltningen. Han understreket også at kompensasjonsprosesser er avhengige av både tilstrekkelige økonomiske og menneskelige ressurser.

Åkersvika ble av Kjærstad brukt som et eksempel for å illustrere viktigheten av enkelte prinsipper for kompensasjon, for eksempel «lik-for-lik», nærhet mellom tiltak og erstatningsareal, og forholdstall tapt areal/erstatningsareal. Han beskrev også ulike muligheter miljøforvaltningen har til å sette krav om kompensasjon.

### 2.3.4 *Spørsmål, svar og kommentarer*

I diskusjonen som fulgte etter presentasjonene fra SVV, JBV og Mdir ble blant annet følgende problemstillinger reist:

- Bruk av innsigelse og kompensasjon: Terskelen for bruk av innsigelse i planprosesser er høy. Kompensasjon kan bidra til å finne løsninger som gjør at innsigelse kan unngås. Det vil være en fordel å ha et samarbeid mellom ulike myndigheter slik at man kan identifisere eventuelle muligheter for kompensasjon som gjør det mulig å unngå innsigelse.
- Forholdstall tapt areal/erstatningsareal: Det ble reist spørsmål om logikken bak et høyt forholdstall mellom tapt areal og erstatningsareal, og om det ikke bør være økologisk



funksjon heller enn areal som står i fokus. Svarene pekte på at internasjonal erfaring viser at et likt areal har mindre sjanse for å unngå netto tap av utvalgte naturverdier. Ved økende avstand mellom utbygging/tapt areal og kompensasjonsarealet reduseres ofte sannsynlighet for å finne like naturverdier og derfor økes tidvis forholdstallet med økende avstand. Det er også viktig å sikre at erstatningsarealer er store nok til å være levedyktige på lengre sikt. I den påfølgende diskusjonen var det enighet om at økologisk funksjon og naturverdier er det sentrale målet, men at i praksis vil dette som oftest nødvendiggjøre at erstatningsarealet er større enn det tapte arealet, tidvis betydelig større.

- Vern av svært viktige områder: Det ble reist spørsmål om hvordan man bør behandle en situasjon der kompensasjonen består av vern av et område som har så store naturverdier at det burde vært vernet uavhengig av et utbyggingsprosjekt. Det ble svart at kriteriet om addisjonalitet bør vurderes kritisk i kompensasjonsprosjekter, det vil si, at man bør unngå kompensasjonstiltak som består av tiltak som vil bli gjennomført uavhengig av utbyggingsprosjektet (f.eks. verne et område som trolig vil bli vernet uansett) eller verne områder som «verner seg selv» (f.eks. der det ikke finnes noen trusler mot området).
- Miljøforvaltningens syn på kompensasjon: Det ble spurt om miljøforvaltningen alltid vil vurdere kompensasjon ut fra en sak-til-sak tilnærming, eller om man ønsker å utvikle en veileder for vurdering av kompensasjon. En representant fra Miljødirektoratet svarte at det er viktig å ha en fleksibel tilnærming der man i en viss grad vurderer de lokale forhold og det aktuelle prosjektet, men at det på sikt kan bli aktuelt å utvikle en veileder eller lignende når det finnes et større erfaringsgrunnlag i Norge.
- Myndighetsstyrt vern eller frivillig vern: Det ble spurt om vern som kompensasjonstiltak kan være myndighetsstyrt eller om det skal være basert på frivillige avtaler. Påfølgende diskusjon konkluderte med at tilnærmingen bør være fleksibel. Det ble blant annet vist til at i Åkersvika er det myndighetsstyrt vern som gjennomføres for å utvide naturreservatet. Det ble også vist til at det er viktig å vurdere forskjeller i erstatning, for eksempel vil erstatning for vern av skog typisk være høyere enn for vern av våtmark og at det derfor kan være lettere å identifisere skogområder for frivillig vern.

## 2.4 Åkersvika – arbeid med kompensasjon så langt og erfaringer

### 2.4.1 Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt

Olav Schou Knutsen, oppdragsleder i Asplan Viak for Åkersvika-prosjektet, presenterte E6 prosjektet gjennom Åkersvika for å etablere en felles forståelse av Åkersvika-prosjektet, inkludert arbeidet med kompensasjon. Han gjorde rede for historikken bak kompensasjonsarbeidet og vurderingene vedrørende kompensasjon siden temaet kom på banen i 2007 som del av arbeidet med kommunedelplanen og konsekvensutredningen. Allerede på det tidspunktet vurderte man hvilke tiltak og arealer som kunne være aktuelle i forbindelse med kompensasjonstiltak, men det var i denne fasen ikke et like klart skille mellom avbøtende tiltak, restaureringstiltak og kompensasjonstiltak slik det er i dagens arbeid med kompensasjonsplanen i Åkersvika.

Etter at kommunedelplanen ble vedtatt av Hamar kommune i november 2008 ble det fremmet innsigelse fra Fylkesmannen for en løsning med vegutvidelse i reservatet. Etter at et meklingsmøte i mars 2009 ikke førte fram ble saken samme måned oversendt til Miljøverndepartementet for behandling. I april 2013 ble kommunedelplanen vedtatt av

Miljøverndepartementet som planmyndighet. Planvedtaket inneholdt klare krav til fysisk kompensasjon, blant annet konkrete krav til tiltak og at tappt areal (opprinnelig estimert til ca. 100 daa) skulle erstattes med et tre ganger så stort areal (300 daa). På samme tid ble Direktoratet for naturforvaltning (nå Miljødirektoratet) bedt om å iverksette prosessen for grensejustering av Åkersvika naturreservat.

Arbeidet med reguleringsplan, grensejustering og kompensasjon startet i oktober 2013. I 2014 ble det utført omfattende naturfaglige kartlegginger for ulike grupper av flora og fauna inkludert fisk og bunndyr, og det ble gjort studier av vannkvalitet og sedimenter. Planen for grensejustering for Åkersvika naturreservat ble sendt ut på høring 16. mars 2015, og reguleringsplanen for E6 ble sendt på høring 15. april 2015. Det har vært regelmessig og omfattende kontakt mellom SVV, Fylkesmannen i Hedmark, Hamar og Stange kommuner samt SVV's konsulent gjennom prosessen. Berørte interesser har vært informert og konsultert på flere tidspunkter i prosessen.

#### 2.4.2 *Statens vegvesen, Region øst*

Jan Terje Løitegård, planleggingsleder hos SVV for Åkersvika-prosjektet, satte Åkersvika og parsellelen E6 Kåterud – Arnkvern inn i den større sammenhengen for utbygging av strekningen Gardermoen – Biri. Han gikk gjennom føringene for kompensasjon som ble gitt i planvedtaket til MD i april 2013. Organiseringen og roller/ansvarsfordeling mellom ulike parter i samarbeidsprosjektet ble gjennomgått, inkludert roller og ansvar for Fylkesmannen i Hedmark, Hamar og Stange kommuner og SVV. Arbeidet med dette omfattende prosjektet har inkludert ni faglige temagrupper, men alle gruppene har ikke jobbet med spørsmål relatert til kompensasjon. Fylkesmannen i Hedmark har også etablert en referansegruppe der de mest sentrale/berørte grunneierne er invitert til å delta.

Grunnerverv ble framhevet som en viktig utfordring, og Løitegård gikk gjennom prosjektets hovedfremgangsmåte på dette området. En annen utfordring i arbeidet har vært differensiering mellom avbøtende tiltak og kompenserende tiltak der grensene kan oppleves som flytende. Kostnader er et annet viktig tema, og kostnadsfordelingen mellom aktører samt kostnader i ulike faser av prosjektet ble omtalt. Sammenlignet særlig med prosjektets byggekostnad (1,5 mrd.), men også planleggingskostnadene (så langt 30 mill.) synes kostnadene til kompensasjon å være begrensede (foreløpig anslått til 3-4 mill., men mer planleggingsarbeid gjenstår).

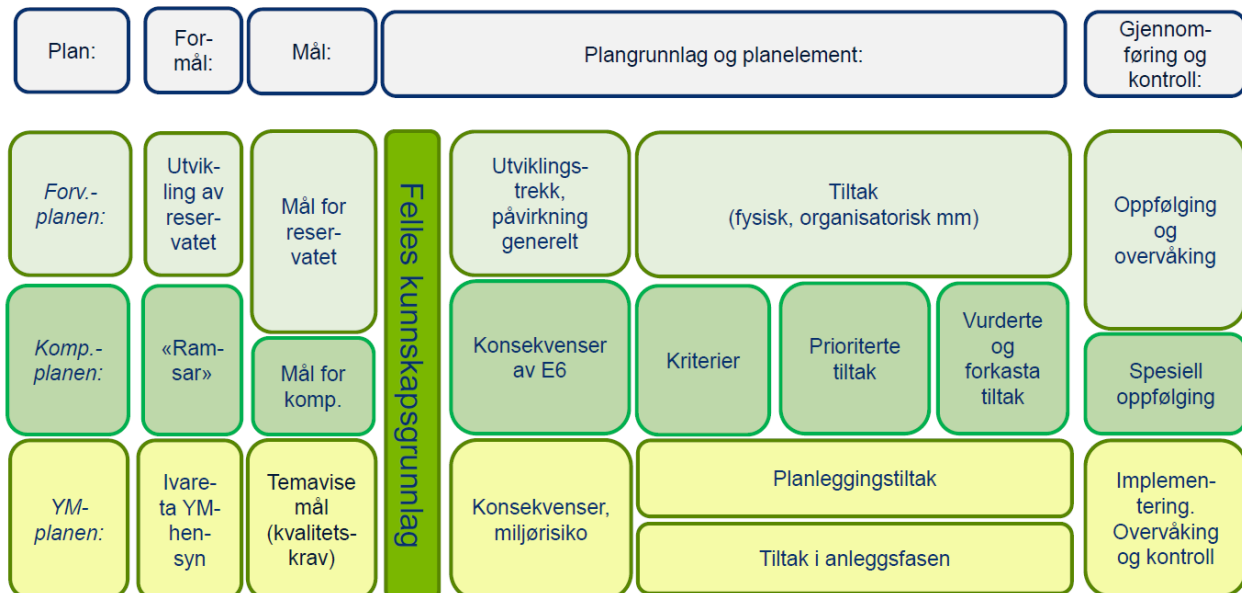
Løitegård roste samarbeidet mellom de involverte partene. Godt samarbeid har sikret at planarbeidet for et komplekst prosjekt har oppnådd de nødvendige avklaringer underveis, punkter der det har vært ulike syn har blitt håndtert og løst, god informasjonsflyt har vært opprettholdt og føringene i vedtaket fra MD er fulgt opp og ytterligere avklaringer med departementet har kommet raskt. Totalt sett har dette sikret god framdrift i prosjektet.

#### 2.4.3 *Fylkesmannen i Hedmark – miljøvernavdelingen*

Seniorrådgiver Ragnar Ødegård og rådgiver Inger Nes ved miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Hedmark presenterte Fylkesmannens erfaringer fra Åkersvika-prosjektet med vekt på arbeidet med kompensasjon.

Fylkesmannen ble gjennom Miljøverndepartementets vedtak i april 2013 gitt ansvaret å koordinere arbeidet mellom ansvarlige myndigheter slik at nødvendig framdrift ikke ble hindret. En koordineringsgruppe ledet av Fylkesmann Sigbjørn Johnsen ble etablert sammen med en arbeidsgruppe ledet av SVV og ni faglige temaarbeidsgrupper.

Arbeidet er gjennomført som en felles prosess etter plan- og bygningsloven (reguleringsplan) og naturmangfoldloven (grensejustering Åkersvika naturreservat, revidert verneforskrift og ny forvaltningsplan). Arbeidet med kompensasjonsplanen er integrert i denne felles prosessen. Reguleringsplanen og forslaget til grensejustering er sendt på høring. Kompensasjonsplanen blir ikke sendt på høring. Prosess og sammenheng mellom ulike deler ble gjennomgått og illustrert som vist i figur 2.



**Figur 2** Illustrasjon av de parallelle planleggingsprosessene i Åkersvika som omfattet utarbeidelse av reguleringsplanen for vegutbyggingen, revidering av forvaltningsplanen for Åkersvika naturreservat og utvikling av en kompensasjonsplan.

Ødegård og Nes framhevet at tett samarbeid mellom de ulike aktørene har resultert i en følelse av felles ansvar for å opprettholde framdriften og har ført til at det er funnet helhetlige løsninger på en rekke utfordringer. Åkersvika-prosjektet er krevende, og det er viktig med tilstrekkelige ressurser. Fylkesmannen er i denne sammenheng blitt tilført ett ekstra årsverk fordelt over to år (støtte fra SVV).

Utfordringer i kompensasjonsarbeidet har blant annet vært et behov for bevisstgjøring rundt viktige prinsipper for kompensasjon, å finne tilgjengelige arealer av god nok kvalitet inntil dagens naturreservat (noe som førte til at et tilleggsareal ved Nordre Øyeren ble identifisert), kriteriene for valg av kompensasjonsareal har tidvis vært utfordrende å bruke, det er generelt begrenset kunnskap og erfaring fra å «skape natur» slik kompensasjonsplanen legger opp til, det er ikke gitt hvilke planer ulike miljøkrav bør nedfelles i (reguleringsplan eller ytre miljøplan), og det var uklart hvor detaljert kompensasjonstiltakene burde planlegges i reguleringsplanfasen.

Kompensasjonstiltakene i Åkersvika er avhengige av langsiktig forvaltning i form av drift og overvåking. Åkersvika-prosjektet har prøvd å bygge på eksisterende organisasjoner og ordninger heller enn å bygge opp nye spesifikt for oppfølging av kompensasjonsarbeidet. En utfordring har vært finansieringsmodell og hvor langt tiltakshaver kan forventes å gå når det gjelder finansiering. Etablering av et fond ble vurdert, men ikke funnet å være en mulig løsning

for langsiktig finansiering av drift og overvåkning. Kostnadene ved drift og overvåking forutsettes dekket av årlige budsjetter hos Fylkesmannen og SVV.

Avslutningsvis ble informasjonsarbeidet knyttet til prosjektet omtalt. Dette har inkludert flere folkemøter, målrettet kontakt med berørte grunneiere samt etablering av en egen hjemmeside for Åkersvika-prosjektet (<http://prosjekt.fylkesmannen.no/E6-Akersvika/>).

#### 2.4.4 Hamar kommune

Tor Harald Tusvik, arealplanlegger i Hamar kommune, presenterte kommunens perspektiver på kompensasjonsarbeidet og dets innvirkning på reguleringsplanprosessen.

Representanter fra kommunens administrasjon har deltatt aktivt i prosessen. Sett fra kommunens ståsted var det et ønske om at flere avklaringer skulle bli gjort i reguleringsplanprosessen slik at det ble lagt tydeligere føringer for framtidige tiltak som i liten grad ble berørt i dagens prosess med reguleringsplan og grensejustering av naturreservatet.

Når det gjelder Åkersvika naturreservat ønsker kommunen mer fokus på tilrettelegging for folk og formidling av natur- og kulturverdier. Dette er viktig for vernets legitimitet hos folk i området. Videre ser kommunen det som ønskelig med fokus på hele naturreservatet, ikke bare reservatområdene langt E6, ikke minst siden det går mange år mellom hver gang forvaltningsplanen for naturreservatet revideres slik som nå.

Videre framhevet Tusvik viktigheten av å vurdere arealbrukskonflikter ved reservatutvidelse, for eksempel arealer utenfor reservatet som har eller kan få funksjoner for kommunens befolkning, og der innlemmelse i naturreservatet legger begrensninger på kommunens eller befolkningens potensielle framtidige bruk av arealene. Det er viktig at kommunens interesser sikres i verneforskriften og forvaltningsplanen til reservatet. Generelt er det viktig at de lokale interessene sikres i arbeidet med nasjonale naturverdier.

Avslutningsvis stilte kommunens representant spørsmål om det var avsatt tilstrekkelige ressurser til formidling av verdier i naturreservatet, ressurser som kan bidra til vernets legitimitet lokalt.

#### 2.4.5 Asplan Viak (konsulenten)

Jan Martin Ståvi, disiplinleder for natur- og miljøfaglige tema hos Asplan Viak, oppsummerte erfaringer fra arbeidet med kompensasjon så langt. Ståvi la vekt på at planvedtaket til MD inneholdt presise og konkrete forventninger som har veiledet kompensasjonsarbeidet. Forventningene omfattet hvilke tiltak som skal gjennomføres og hvilke resultater som skal oppnås samt hvordan organisering og samarbeid skal gjennomføres. Konkrete krav til løsninger var tidlig i prosessen til dels frustrerende, men fungerte på samme tid som utfordringer som har lagt grunnlag for et velfungerende samarbeid mellom partene og bidratt til at kompensasjonstiltak har måttet bli grundig gjennomgått for å vurdere gjennomførbarhet.

Tett samarbeid har ført til at det har vært en felles interesse av å få gode resultater. Samarbeidet har resultert i omforent og felles dokumentasjon, og dette har bidratt til utvikling av løsningene. Det felles kunnskapsgrunnlaget som ble utviklet har vært nyttig i arbeidet med verneområdet og forvaltningsplanen, med den ytre miljøplanen for vegtiltaket og i tillegg i kompensasjonsplanen (se også figur 2 over). Samarbeidet har også gjort det mulig å få fortløpende avklaringer som har vært viktige for framdriften i prosessen.

Viktige lærdommer fra Åkersvika så langt er blant annet:



- Organiseringen av arbeidet har bidratt til samarbeid og samhandling med gjensidig respekt hos de ulike aktørene.
- Samarbeid på tvers av fag og disipliner, både mellom ulike naturfaglige områder og mellom natur-/miljøfag og andre fagområder, har sikret utvikling av balanserte kompensasjonstiltak og miljøoptimalisering av motorvegen.
- Tilstrekkelig med ressurser fra SVV har vært viktig. Dette har sikret tilgang til god kompetanse i form av nødvendig bredde, dybde og tyngde i det faglige arbeidet. Videre har det vært satt av tid til møter og produksjon av dokumentasjon.
- Prosessen har resultert i faglig utvikling for alle deltakerne, for eksempel økt forståelse for kompensasjon og dets prinsipper.

Ståvi vektla viktigheten av at erfaringene blir dokumentert. Han understreket også noen usikkerheter ved framtidig arbeid. For eksempel, hva blir konsekvensene av at anleggsgjennomføring eventuelt gjøres i regi av et nytt vegselskap? Framtidig finansiering er et annet usikkerhetsmoment ettersom det ikke er klart i hvor stor grad årlige driftsbudsjetter være tilstrekkelige blant de mange prioriteringene som både vegmyndigheter/vegselskap og Fylkesmannen vil være bundet av.

#### 2.4.6 Spørsmål, svar og kommentarer

I diskusjonen som fulgte etter presentasjonene fra Åkersvika-prosjektet ble blant annet følgende problemstillinger reist:

- Fastsettelse av premisser for kompensasjon: Premissene for kompensasjonen i Åkersvika ligger i vedtaket fra MD. Hvordan skal premissene for kompensasjon stilles uten innsigelse? Og hvor viktig har vedtaket fra MD vært? Det ble svart fra Fylkesmannen i Hedmark at klare rammer har vært bra, men disse rammene har også vært litt utfordrende fordi en del av kravene var veldig konkrete (f.eks. krav om at terskler skulle bygges i Åkersvika). Det ble framhevet fra en annen miljøvernaveiding hos Fylkesmannen at det bør komme fram en klar plan slik at Fylkesmannen ikke står alene med kravene. SVV sa at det var en prosess med en innledende runde med Fylkesmannen i Hedmark i kommunedelplanfasen. Representanten fra SVV trodde det hadde vært helt greit å få kravene fra FM, men Fylkesmannen ville i Åkersvika levere innsigelse og ville derfor unngå en dobbeltrolle.
- Krav til naturfaglige undersøkelser: Det blir stilt spørsmål om hvor detaljerte kravene til naturfaglig undersøkelser var i Åkersvika. Representanter fra miljøforvaltningen svarte at kravene var svært omfattende, og at dette var avgjørende for å kunne reise nødvendige debatter om tiltak, for eksempel terskler der prosjektet konkluderte med at kravet fra MD om bygging av terskler ikke var et hensiktsmessig tiltak. Det ble sagt at man ikke burde spare på kartleggingene. I Åkersvika ble det gjort kartlegginger i hele vurderingsarealet (200-årsflomarealet), et areal som er større enn det som til slutt ble inkludert i reservatet ved grensejusteringen.
- Eierforhold til kompensasjonsarealer: Det ble spurt om noen av kompensasjonsarealene har skiftet eier? Det ble svart at et lite areal på Hjellum har skiftet eier, mens resten forblir med samme eier. Diskusjon synliggjorde at grunnverv er en utfordring som ikke er helt klarlagt.
- Andre arealer: Det ble spurt om noen andre arealer inngår som del av kompensasjonen. Det ble svart at et areal i tilknytning Nordre Øyeren naturreservat i betydelig avstand fra

Åkersvika var inkludert i prosessen etter at det ble klart at det ikke var tilstrekkelig areal tilgjengelig i umiddelbar nærhet av Åkersvika. Et areal på ca. 500-600 daa er forslått vernet ved Nordre Øyeren. En diskusjon om størrelsen på areal bør øke ved økende avstand til tiltaket ble løftet. Det ble blant annet sagt at uavhengig av avstand må et kompensasjonsareal være stort nok til å overleve på sikt, for eksempel ivareta nødvendige økologiske funksjoner. Det nødvendige arealet kan potensielt være mye større enn det tapte arealet i et slikt tilfelle.

- **Dokumentasjon:** Det ble spurt om det blir samlet dokumentasjon om kompensasjonsarbeidet i Åkersvika. Det ble svart at kompensasjonsplanen inneholder informasjon, at det vil bli utarbeidet en seminarrapport, og at Asplan Viak skal oppsummere prosessen med kompensasjon i Åkersvika.
- **Ressurser:** I forhold til mange prosjekter, kan det synes som om Åkersvika har hatt store ressurser og god tid. Men, ofte er det dårlig tid og få faglige ressurser tilgjengelig. Hvordan skal kompensasjonsarbeidet da kunne gjennomføres? SVV svarte at kompensasjonsarbeidet verken har gått ut over rammen eller tiden. SVV påpekte også at det ofte er andre fagtema som kompliserer prosjekter, for eksempel kulturminner og grunnforhold. Derfor er ikke kompensasjon noe mer problematisk. Det ble også vist til god erfaring fra andre prosjekter med å ha dialogmøter med Fylkesmannen der det lages referater. En slik prosess er viktig, og det er viktig at man tør å gå i dialog og tør å diskutere også vanskelige spørsmål i slike sammenhenger.
- **Jernbane gjennom Åkersvika:** JBV planlegger tiltak i Åkersvika. Det ble spurt om hva som er de viktigste rådene fra de som har jobbet med kompensasjon for E6 utvidelsen i denne forbindelse. Følgende ble blant annet framhevet i svarene:
  - SVV: Aktørene bør sette seg ned sammen og blant annet få til en arbeidsgruppe med beslutningsmyndighetene.
  - Miljøforvaltningen: Det er viktig å bli kjent med hverandre, for eksempel ved å ha en samling med alle involverte tidlig i prosessen. Det er også viktig med en gjennomgang av prinsippene for kompensasjon slik at alle har en felles forståelse, særlig siden dette er et relativt nytt verktøy i Norge.
  - Konsulenten: Det er også viktig å etablere en lik erkjennelse av hva som er realitetene.
  - Hamar kommune: Se om det finnes andre områder et annet sted heller enn en omfattende prosess i Åkersvika.
- **Dyrka mark:** I Åkersvika-prosessen ble det avklart at dyrka mark ikke skulle tas av prosjektet. Det ble spurt om det ble vurdert hvordan dyrka mark kunne forbedres. Det ble svart at dette ble gjort bare i kommunedelplanfasen.

## 2.5 Andre potensielle pilotprosjekter

### 2.5.1 E18 Langangen-Rugtvedt – Statens vegvesen, Region sør

Anne Karen Haukland og Arne Heggland fra Statens vegvesen, Region sør presenterte vegprosjektet for en framtidig firefelts E18 på strekningen Langangen – Rugtvedt. Kommunedelplan med konsekvensutredning er på høring fram til 29. april. Valg av utbyggingsalternativ antas å bli gjort høsten 2015 og reguleringsplanarbeidet kan tidligst starte i løpet av 2015.

En silingsrapport som ble ferdigstilt i desember 2013 vurderte ulike utbyggingsalternativer. Det synes ikke mulig å unngå inngrep i to naturreservater (Blekebakken og Frierflogene) i forbindelse med kryssing av Frierfjorden. I området finnes utvalgte naturtyper som kalklindeskog og hule eiker. Haukland og Heggland la vekt på at det er gjennomført omfattende kartlegginger og spesialistundersøkelser som danner et godt grunnlag for videre arbeid. Ulike tiltak for å begrense påvirkning i anleggs- og driftsfasene er også vurdert slik at virkningene blir minst mulig.

Det finnes arealer i nærheten med store naturverdier som kan være aktuelt å sikre som et kompensasjonstiltak. Haukland og Heggland understreket viktigheten av en grundig kompensasjonsprosess, involvering av grunneiere og berørte interesser, og at utarbeidelse av dokumentasjon knyttet til kompensasjonsarbeid vil være viktig i et pilotprosjekt.

*2.5.2 E16 Skaret – Hønefoss / Ringeriksbanen – Statens vegvesen og Jernbaneverket*  
Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket og Frode Nordang Bye, Statens vegvesen, Region sør presenterte Ringeriksbanen strekningen Sandvika – Hønefoss og E16 Skaret – Hønefoss. De omtalte det omfattende utrednings- og planarbeidet som har vært utført for disse prosjektene over lengre tid og som har omfattet mange ulike alternativer, både som to separate prosjekter og som fellesprosjekt. En silingsrapport ble levert 31. januar 2015. Det ventes at Regjeringen tar stilling til videre framdrift i løpet av våren 2015.

Prosjektområdet har stort konfliktpotensial når det gjelder ulike naturverdier, kulturverdier og dyrket mark. Det er etablert en arbeidsgruppe med direktorater som skal håndtere konfliktløsning. Gruppen består av Landbruksdirektoratet, Miljødirektoratet, Riksantikvaren, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), JBV og SVV. Anbefalingene fra denne gruppa er levert de relevante departementer.

Planområdet inneholder 20 verneområder og fire foreslåtte verneområder samt svært mange naturtypelokaliteter og rødlistearter. I planområdet finnes det blant annet muligheter for restaurering/tilbakeføring av dyrket mark til våtmarksområder og muligheter til å sikre gjenværende skogområder med rødlistearter. Det kan være aktuelt å vurdere å kompensere for tapte areal av en naturtype med sikring eller tiltak i en annen naturtype der tiltakshierarkiet (unngå – avbøte – restaurere - kompensere) er fulgt og kompensasjon med samme naturtype er vurdert. Deler av våtmarksområdene med kroksjøer er utfordrende å kompensere for lokalt. Eventuelt videre arbeid med kompensasjon er helt avhengig av beslutninger om videre framdrift i prosjektet.

*2.5.3 E6 Ranheim – Værnes / Munkholmen fuglelagune – Statens vegvesen og Trondheim kommune*

Hilde Marie Prestvik, Statens vegvesen, Region midt presenterte planene for firefelts veg med doble tunneler mellom Trondheim og Stjørdal som vil gi store overskuddsmasser fra tunnelene (1,8 mill. m<sup>3</sup>). Massene er tenkt deponert ulike steder i Trondheimsfjorden (havn og flyplass), inkludert et mindre volum i form av en ny fugleøy ved Munkholmen lagune i Trondheim kommune.

Haldor Sesseng fra Trondheim kommune beskrev planene for Munkholmen fuglelagune som et tiltak for å bedre forholdene for sjøfugl i Trondheimsfjorden. Sjøfuglbestandene i Trondheimsfjorden har gått kraftig tilbake de senere år, og en fuglelagune vil kunne bedre forholdene for sjøfugl i Trondheimsfjorden. Trondheim kommune har utarbeidet en egen projektskisse for Munkholmen fuglelagune.

## 2.6 Diskusjon

I den avsluttende diskusjonen ble det identifisert flere erfaringer fra Åkersvika som synes særlig relevante for andre pilotprosjekter:

- Samarbeid og deltakelse i prosess: Flere framhevet at samarbeidet mellom ulike aktører og på tvers av fagområder har vært avgjørende på flere måter i Åkersvika.
- Tilgang til areal/grunnerverv: Tilgang på areal er en viktig problemstilling for økologisk kompensasjon der det kreves klargjøring rundt mulighetene for vern (myndighetsstyrt vern, frivillig vern eller frivillige avtaler) og for kjøp av arealer. Det vil variere om private grunneiere er positive eller negative til å avgi arealer. Myndighetenes vilje til å gjennomføre myndighetsstyrt vern vil også kunne bli sentralt.
- Forholdet til lokalsamfunn: Håndtering av problemstillinger som er viktige for lokalsamfunnet er sentralt i planleggingen. Man bør unngå en situasjon der kompensasjonstiltak blir en belastning på toppen av den belastning som et utbyggingsprosjekt isolert sett representerer.
- Kompensasjonsfaglige problemstillinger: Flere av de faglige problemstillingene som har vært diskutert underveis i Åkersvika kan være relevante for andre prosjekter.
- Kunnskapsbehov innen restaurering og etablering av naturområder: Miljømyndighetene har mye erfaring fra verneprosesser og forvaltning av naturområder, men begrenset erfaring fra restaurering eller nyetablering av naturområder som ofte kan være aktuelt som kompensasjonstiltak.

I tillegg til erfaringene fra Åkersvika ble enkelte problemstillinger for andre potensielle pilotprosjekter reist, blant annet:

- I de prosjektene der det er klart at naturvernområder og/eller andre særlig viktige naturverdier kan bli påvirket og det ikke finnes realistiske utbyggingsalternativer, bør vurderinger av kompensasjon komme tidlig inn i planprosessen. Det kan være uheldig om kompensasjon først reises som tema under en dispensasjonssak. Dersom kompensasjon inkluderes tidlig, for eksempel i planprogram, kan det gjøres kartlegging av potensielle arealer som del av en konsekvensutredning.
- Noen prosjekter vil trolig ikke finne erstatningsarealer nær utbyggingen som har tilsvarende naturverdier. Disse prosjektene kan stå ovenfor en prioritering mellom å velge erstatningsarealer nær prosjektet som i mindre grad tilfredsstiller kriteriet «lik-for-lik», eller velge erstatningsarealer i større avstand fra utbyggingsprosjektet der «lik-for-lik» i større grad er oppfylt.
- Det ble etterspurt føringer for forholdstall mellom tapt areal og erstatningsareal.

Det ble presisert at Åkersvika-prosjektet planlegger å dokumentere erfaringer fra arbeidet med kompensasjon gjennom intervjuer med involverte aktører og oppsummering av denne informasjonen.

## 3 NOEN OPPSUMMERENDE BETRAKTNINGER

### 3.1 Viktige områder for videre arbeid

Innlegg og diskusjoner på seminaret synliggjorde en rekke viktige erfaringer fra Åkersvika-prosjektet. Videre dokumentasjon av erfaringene i Åkersvika er viktig, og dette er allerede planlagt. Denne dokumentasjonen vil være nyttig for videre arbeid med kompensasjon.

Det var stor interesse fra flere prosjekter som ønsker å bli pilotprosjekter for økologisk kompensasjon og ønsker å sette i gang arbeid med kompensasjon så raskt som mulig, eventuelt så raskt nødvendige avklaringer om aktuelle utbyggingsalternativer er gjort. De første pilotprosjektene i Norge vil trolig bli viktige for om kompensasjon oppleves som et nyttig verktøy eller ikke. Det er viktig at videre arbeid med kompensasjonspiloter baseres på erfaringer fra andre kompensasjonsprosjekter, inkludert Åkersvika-prosjektet. Vellykkede kompensasjonsprosjekter krever tilstrekkelig planlegging før igangsetting, blant annet for å unngå at kompensasjon oppfattes som «frikjøp» og for å sikre at etablerte prinsipper for god kompensasjonspraksis følges opp fra starten av.

Basert på erfaringsseminaret og internasjonal erfaring synes tre områder å framstå som særlig viktige:

- Ekvivalens («lik-for-lik»): Fra et naturfaglig ståsted er kriteriet om ekvivalens svært viktig. Det kan etableres ulike kriterium for hva som er utgangspunktet for «lik-for-lik», og det kan være utfordrende å vurdere når erstatningsarealer er tilstrekkelig like tapte arealer. Pilotprosjekter vil raskt spørre seg om hvor går grensene for hva som er god kompensasjon og hvor går grensene for hva som er akseptabel kompensasjon. I hvor stor grad bør man vektlegge arter, naturtyper eller økosystemfunksjoner som grunnlag for å vurdere «lik-for-lik»? Disse problemstillingene vil trolig raskt bli kombinert med spørsmålet om avstand mellom foreslått utbygging (tapt areal) og erstatningsarealene samt avveininger mellom ønskene om kort avstand og stor grad av ekvivalens. Kort avstand og stor grad av ekvivalens er som regel ønskelig. Stor avstand og liten grad av ekvivalens er lite ønskelig. Hvorvidt større avstand og stor grad av ekvivalens er mer ønskelig enn kort avstand og mindre grad av ekvivalens vil trolig variere. I tillegg vil man her måtte vurdere et eventuelt forholdstall mellom tapt areal og kompensasjonsareal. Som hovedregel må kompensasjonsarealet være større, tidvis vesentlig større, for å sikre ekvivalens på sikt.
- Tilgang på arealer for kompensasjon/grunnerverv: Erfaringene i Åkersvika og en rekke prosjekter i andre land tilsier at tilgang på arealer er et viktig og utfordrende tema juridisk, planmessig og strategisk. Uklarheter omkring arealtilgang kan bidra til at valg av arealer preges av tidspress sent i en prosess, for eksempel at utbygger har få alternativer som kan medføre dårligere naturfaglig kvalitet på arealene og/eller høyere pris på arealene. I Norge er det viktig med større klarhet i hvordan man kan og bør skaffe tilgang på areal. I hvor stor grad er bruk av myndighetsstyrt vern, frivillig vern eller frivillige avtaler ønskelig eller hensiktsmessig? Hvilke hjemler i lovverket kan anvendes for grunnerverv? På hvilket tidspunkt i en planprosess kan eller bør man innlede dialog med grunneiere om eventuell tilgang på arealer? Og på hvilket tidspunkt vil det være økonomiske midler tilgjengelig som gjør det mulig å inngå en forpliktende avtale om å overta eller disponere arealer? Her er flere problemstillinger som bør belyses.
- Samhandling som fundament: Erfaringene fra Åkersvika viser at selv et utfordrende prosjekt med en lang historie av til dels vanskelige spørsmål har blitt håndtert effektivt gjennom tett kontakt og godt samarbeid. Aktørene i Åkersvika-prosjektet har prioritert

samarbeid på tvers av aktører og på tvers av fagområder. Dette har sikret effektiv informasjonsflyt, nødvendige avklaringer og en følelse av felles ansvar for framdrift som har bidratt til helhetlige løsninger og god framdrift. Effektiv håndtering av ulike interesser har vært mulig gjennom både å investere i sentrale avklaringer for natur- og kompensasjonsfaglige spørsmål og å sikre at dette ikke skjer isolert verken fra andre berørte interesser eller fra andre fagområder som er involvert i planlegging av vegutbyggingen. Hvordan slikt samarbeid sikres vil trolig variere fra prosjekt til prosjekt, men det er viktig å prioritere at dialog og samarbeid for å sikre framdrift.

Både Åkersvika-prosjektet og andre potensielle pilotprosjekter understreket viktigheten av «kompensasjonskompetanse» og viktigheten av kunnskap om de aktuelle naturverdiene og arealenesom berøres av utbyggingsprosjektet og kompensasjonstiltakene. Kompetanse om kompensasjon er viktig på tvers av aktører som er involvert for å få fruktbar dialog, ikke bare kompetanse hos utbygger eller miljøforvaltningen. Utbyggere må i praksis være villig til både å styrke egen kompetanse og til å bidra til at andre aktører har tilstrekkelig forståelse av kompensasjon til at disse kan bidra meningsfullt i planprosesser.

Sist, men ikke minst, er det avgjørende at miljøforvaltningen er med og legger premissene for pilotprosjekter innen økologisk kompensasjon, både når det gjelder overordnede rammer for økologisk kompensasjon i Norge og når det gjelder konkrete pilotprosjekter som både skal unngå netto tap av naturverdier og skal bidra med nyttig informasjon og kunnskap.

### **3.2 Hva betyr det å være pilotprosjekt for økologisk kompensasjon?**

Samferdselsdepartementet har bedt om pilotprosjekter som gir tilstrekkelig kunnskap om økologisk kompensasjon som planleggingsverktøy for samferdselsprosjekter. Flere prosjekter er aktuelle som pilotprosjekter i tillegg til det pågående Åkersvika-prosjektet.

Da dagens erfaring med kompensasjon i Norge er begrenset, kan alle prosjekter der økologisk kompensasjon vurderes ansees som et pilotprosjekt. Det er ikke krav om at pilotprosjektene skal gjennomføre økologisk kompensasjon i praksis. Også de prosjektene der det blir vedtatt at kompensasjon ikke skal gjøres eller der miljøforvaltningen ikke stiller krav til kompensasjon, vil kunne bidra til at vi kan øke kunnskapen om økologisk kompensasjon, hvilke vurderinger som bør gjøres, i hvilke tilfeller kompensasjon er aktuelt, i hvilke tilfeller er kompensasjon ikke aktuelt, m.m. Felles for alle pilotprosjekter er viktigheten av å dokumentere hva som blir gjort, prosessen, utfordringer og løsninger slik at andre prosjekter kan lære fra disse.

De som jobber i pilotprosjektene til Statens vegvesens regioner vil kunne få faglig støtte i Vegdirektoratet og eventuelt fra andre som jobber med tilsvarende utfordringer. Der det er behov for en tettere oppfølging av pilotprosjekter, blir dette vurdert fortløpende.





## VEDLEGG

- Vedlegg 1 Program
- Vedlegg 2 Deltakerliste
- Vedlegg 3 Felles kunnskapsbasis: Hva er fysisk kompensasjon for natur? Hva er utfordringene, mulighetene og erfaringene fra andre land? Hva betyr dette i norsk sammenheng?  
- Svein Erik Hårklau, Hårklau NRM Services / Asplan Viak
- Vedlegg 4 Hva gjør og tenker samferdselssektoren innen kompensasjon?  
- Astrid Brekke Skrindo, Statens vegvesen Vegdirektoratet  
- Sigrun Nygard, Jernbaneverket
- Vedlegg 5 Hva gjør og tenker miljøforvaltningen innen kompensasjon?  
- Gunnar Kjærstad, Miljødirektoratet
- Vedlegg 6 Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt.  
- Olav Schou Knutsen, Asplan Viak
- Vedlegg 7 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Jan Terje Løitegård, Statens vegvesen
- Vedlegg 8 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Inger Nes og Ragnar Ødegård, Fylkesmannen i Hedmark, miljøvernavdelingen
- Vedlegg 9 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer.  
- Tor Harald Tusvik, Hamar kommune
- Vedlegg 10 Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer  
- Jan Martin Ståvi, Asplan Viak
- Vedlegg 11 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E18 Langangen-Rugtvedt  
- Anne Karen Haukland og Arne Heggland fra Statens vegvesen, Region sør
- Vedlegg 12 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E16/Ringeriksbanen  
- Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket og Frode Nordang Bye, Statens vegvesen, Region sør
- Vedlegg 13 Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E6 Trondheim-Stjørdal / Munkholmen fuglelagune  
- Hilde Marie Prestvik, Statens vegvesen, Region midt  
- Haldor Sesseng, Trondheim kommune

# Vedlegg 1

## Program



Statens vegvesen

Radisson Park Inn 27. april 2015

# Erfaringsseminar om fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren

Program for dagen





Tid	Tema	Ansvar
<i>Økologisk kompensasjon – bakgrunn og planer for å jobbe videre med kompensasjon</i>		
10:00	Velkommen og formål.	Kålås, Torper, Skrindo
10:15	Felles kunnskapsbasis: Hva er fysisk kompensasjon for natur? Hva er utfordringene, mulighetene og erfaringene fra andre land? Hva betyr dette i norsk sammenheng?	Hårklau
	Spørsmål og svar	
11:00	Pause	
11:10	Hva gjør og tenker samferdselssektoren og miljøforvaltningen innen kompensasjon? – Samferdsel (SVV/JBV) – Miljødirektoratet/miljøforvaltningen	Skrindo, Nygard, Kjærstad.
	Spørsmål og svar	
<i>Åkersvika – arbeid med kompensasjon så langt og erfaringer</i>		
12:00	Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt	Schou Knutsen
12:30	Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer (planprosess, samarbeid, tilgang til areal, naturfaglige krav, involvering av interessegrupper, kostnader, risiko for frikjøp, m.m.): – Statens vegvesen	Løitegård
13:00	Lunsj	



Tid	Tema	Ansvar
14:00	Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika – utfordringer, muligheter og andre erfaringer (planprosess, samarbeid, tilgang til areal, naturfaglige krav, involvering av interessegrupper, kostnader, risiko for frikjøp, m.m.): <ul style="list-style-type: none"><li>– Miljømyndighetene/Fylkesmannen</li><li>– Kommunene (Hamar/Stange)</li><li>– Konsulentene</li></ul>	Nes, Tusvik, Ståvi, m.fl.
	Diskusjon – erfaringer så langt	
15:45	Pause og mat	
16:00	Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger: <ul style="list-style-type: none"><li>– E18 Langangen–Rugtvedt – Statens vegvesen</li><li>– E16/Ringeriksbana – Statens vegvesen/Jernbaneverket</li><li>– E6 Trondheim–Stjørdal/Munkholmen fuglelagune – Statens vegvesen</li></ul>	Haukland, Heggland, Bjørlykke, Nordang Bye, Prestvik, m.fl.
16:45	Diskusjon med oppsummering <ul style="list-style-type: none"><li>– Er det erfaringer fra Åkersvika som er særlig relevante for de andre pilotprosjektene?</li><li>– Hva er de viktigste spørsmålene vi bør finne svar på, og kan vi finne svar gjennom pilotprosjektene? Kreves det andre prosesser?</li><li>– Hvordan kan kompensasjon bli nyttig? Hvordan unngår man frikjøp?</li><li>– Videre oppfølging?</li><li>– Oppsummering</li></ul>	Skrindo, Hårklau
18:00	Vel hjem	

## Vedlegg 2

### Deltakerliste

## VEDLEGG 2

Deltakere på erfaringsseminaret om fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren, 27. april 2015

Olav Schou Knutsen, Asplan Viak

Jan Martin Ståvi, Asplan Viak

Jan Ivar Lunde, AVINOR

Ingunn Saloranta, AVINOR

Sigmund B. Skard, AVINOR

Lina S. Eskerud, Fylkesmannen i Buskerud

Inger Nes, Fylkesmannen i Hedmark

Ragnar Ødegård, Fylkesmannen i Hedmark

Alexandra Abrahamson, Fylkesmannen i Oppland

Kolbjørn Hoff, Fylkesmannen i Oppland

Trond Eirik Silsand, Fylkesmannen i Telemark

Tor Harald Tusvik, Hamar kommune

Svein Erik Hårklau, Hårklau NRM Services

Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket

Mari Bjørhei, Jernbaneverket

Terje Eidsmoen, Jernbaneverket

Håvard Kjerkol, Jernbaneverket

Tormod Kjærland Olsen, Jernbaneverket

Dagrun M. Kulbotten, Jernbaneverket

Sigrun Nygård, Jernbaneverket

Ingunn Aanes, Klima- og miljødepartementet

Øyvind Lone, Klima- og miljødepartementet

Kristin Bodsberg, Miljødirektoratet

Kjell Tore Hansen, Miljødirektoratet

Gunnar Kjærstad, Miljødirektoratet

Morten Gundersen, Samferdselsdepartementet

Line Klethagen, Samferdselsdepartementet

Per-Andre Torper, Samferdselsdepartementet

Hilde Marie Prestvik, Statens vegvesen, Region midt

Therese Sigurdsen, Statens vegvesen, Region nord

Frode N. Bye, Statens vegvesen, Region sør

Anne Karen Haukland, Statens vegvesen, Region sør

Arne Heggland, Statens vegvesen, Region sør

Janicke Haug, Statens vegvesen, Region øst

Jan Terje Løitegård, Statens vegvesen, Region øst

Kjersti S. Meland, Statens vegvesen, Region øst

Sidsel Kålås, Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Astrid Skrindo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Kjell Huseby, Sweco

Morten Haugen, Trondheim kommune

Haldor Sesseng, Trondheim kommune



## Vedlegg 3

Felles kunnskapsbasis: Hva er fysisk kompensasjon for natur? Hva er utfordringene, mulighetene og erfaringene fra andre land? Hva betyr dette i norsk sammenheng?

- Svein Erik Hårklau, Hårklau NRM Services / Asplan Viak

# Erfaringsseminar om fysisk kompensasjon for natur i samferdssektoren

- Kva er fysisk kompensasjon for natur?
- Kva er utfordringane, moglegheitene og erfaringane frå andre land?
- Kva betyr dette i norsk samanheng?

Gardermoen, 27. april 2015

Svein Erik Hårklau

# Hovudpunkt

- Kva er fysisk kompensasjon for natur?
- Kva er utfordringane, moglegheitene og erfaringane frå andre land?
- Kva betyr dette i norsk samanheng?

Kva er fysisk kompensasjon for natur?

# Bakgrunn – kvifor kompensasjon?

- Historia viser at vi ikkje klarer å unngå kumulative tap av naturmangfald – treng vi andre verktøy i våre prosjekt?
- Eitt potensielt verktøy er økologisk kompensasjon – for å unngå netto tap forårsaka av eit konkret prosjekt, helst sikre forbetring.
- Kan redusere (ev. stoppe) bidrag til kumulative tap frå prosjekter.



Rød skogfrue

Våtmark

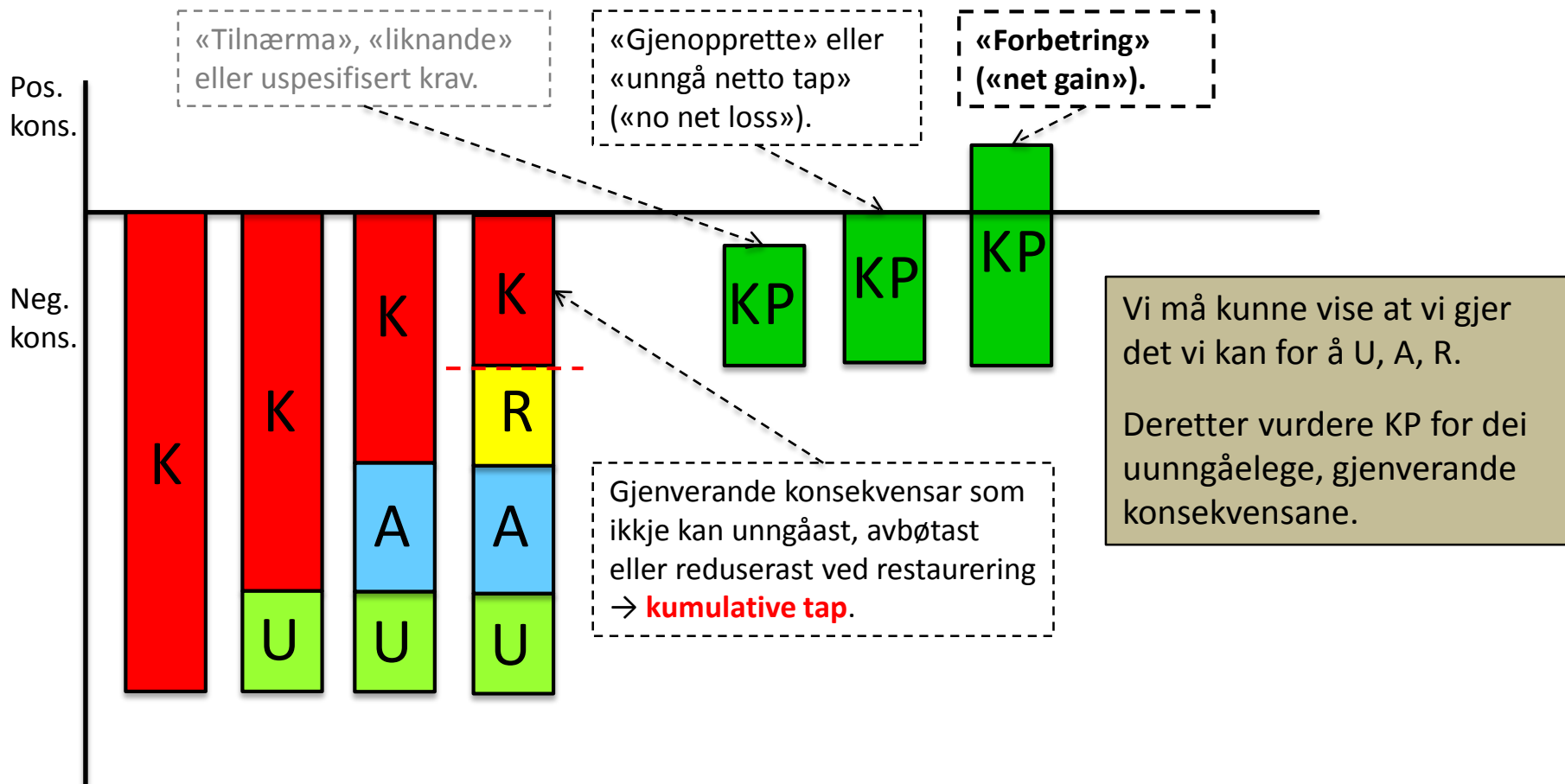


Kalklindeskog



Men, før vi eventuelt  
planlegg kompensasjon i eit prosjekt  
må vi sikre at vi følgjer avbøtings-/  
tiltakshierarkiet!!!





K: Konsekvens

U: Unngå (f.eks. lokalisering for å unngå konsekvensar) - **1. pri.**

A: Avbøte (reduserer konsekvensar som ikkje kan unngåast (U)) - **2. pri.**

R: Restaurere (reduserer konsekvensar som ikkje kunne unngåast (U) eller avbøtast (A)) - **3. pri.**

KP: Kompensasjon - siste utveg



# Hypotetisk og skjematisk illustrasjon: kompensasjon for våtmarker

## Begrepsforklaring:



**1. Unngå**  
(her: forkastet alternativ som påvirker større våtmarksområder)  
Tiltak for å unngå å skape konsekvenser i utgangspunktet, for fullstendig å unngå konsekvenser på en del av et økosystem. Dette er den mest effektive måten å redusere negative konsekvenser.



**2. Avbøte**  
(her: støyskjerming i forhold til våtmarksfugl og annet vilt)  
Tiltak for, så langt det er hensiktsmessig, å redusere varighet og/eller omfang av konsekvenser (direkte, indirekte og kumulative konsekvenser) som kan bli fullstendig unngått.



**3. Restaurere**  
(her: tilbakeføring av våtmark påvirket av midl. anleggsområde)  
Tiltak for å rehabilitere eller restaurere ødelagte økosystemer som er påvirket av konsekvenser som ikke kan bli fullstendig unngått og/eller avbøtet.



**4. Kompensere**  
(her: restaurering av våtmark)  
Tiltak for å kompensere for gjenværende vesentlige, negative konsekvenser som ikke kan bli fullstendig unngått, avbøtet og/eller rehabilitert eller restaurert. Tiltak for å kompensere kan være både innenfor og utenfor planområdet. Retter opp tidligere skader, ikke skader fra utbyggingsprosjektet.

*Tiltakene 1-4 er en del av hierarkiet av tiltak som settes i verk for å redusere negative konsekvenser. Først prioriteres tiltak i gruppe 1 (unngå), deretter tiltak i gruppe 2 (avbøte), deretter tiltak i gruppe 3 (restaurere) og til slutt gruppe 4 (kompensasjon) som er siste utveg etter at alle andre tiltak er vurdert.*

## Arealregnskap:

Våtmark beslaglagt av veg: 2,4 km<sup>2</sup>  
Erstatningsareal: 19,7 + 6,3 km<sup>2</sup>

## Tegnforklaring:



Planområde



Vegkorridor - alternativ 1



Vegkorridor - alternativ 2



Våtmarksområde

Skissen viser et skjematisk, tenkt eksempel, og representerer ikke en faktisk planlagt utbygging



Økologisk kompensasjon kan definerast som:

- restaurering, etablering eller beskyttelse av økologiske verdier som skal kompensere for vesentlege, negative gjenverande konsekvensar av ei utbygging på naturmangfald etter at alle hensiktsmessige tiltak for å unngå skade, avbøte konsekvensar og restaurere påverka områder er gjennomført.


Vanleg kompensasjon internasjonalt – restaurere/etablere/beskytte:

- våtmarker,
- vassdragsområder,
- sjeldne vegetasjonstypar/naturtypar,
- skogområder,
- verneområder,
- leveområder til sjeldne/trua/endemiske arter.
- fortsatt relativt lite kyst-/marine områder.

Kva er utfordringane, moglegheitene og erfaringane frå andre land?

# Utfordringar

Nokre av utfordringane – ikkje ulikt Norge:

- Press på areal som er viktige både for folk og natur.
- Dagens plansystem og reguleringar klarer ikkje å førebygge kumulative tap av verdifull natur og økosystem. Trend 
- Taper unikt/endemisk naturmangfold og naturmangfold med funksjonar som er viktige.



# Moglegheiter

Nokre av moglegheitene – tidvis forskjellar til Norge:

- Kompensasjon kan redusere tap av prioriterte naturverdiar samanlikna med «business as usual».
- Og på same tid kan samfunnsmessig viktige prosjekt gjennomførast.
- Areal er tilgjengelege:
  - Øydelagt natur som kan restaurerast.
  - Områder der natur kan «byggast» frå grunnen av.
  - Beskyttelse/vern eller betre forvaltning av naturområder.
  - Habitatbankar og marknadsmekanismar.
  - Landbruksareal.
- Lovpålagt eller frivillig kompensasjon.

# Nokre erfaringar

- Reguleringsnivå: Regulert på nasjonalt/føderalt eller delstatsnivå. Eigne prosessar eller meir/mindre integrert i ordinær planlegging.
- Type naturverdiar: Mykje våtmark, ein del leveområder til sjeldne/trua/endemiske arter, vassdragsområder, verneområder og skog – viktig å erkjenne at enkelte naturverdiar enklare enn andre.

- Arealmessig forholdstal: 
$$\frac{\text{Kompensasjonsareal}}{\text{Tapt areal}} = \frac{1}{1} \leftrightarrow \frac{30}{1}$$

- Tilgang på areal: Variasjon. Habitatbank  $\leftrightarrow$  prosjekt-til-prosjekt

- Type erstatningsareal: Så likt som mogleg. Betre/dårlegare.

- Lokalisering: Så nær inngrepet som mogleg.  $\leftrightarrow$   $\frac{\text{Kompensasjonsareal}}{\text{Tapt areal}}$

# Nokre erfaringar

- Kostnader: Lite informasjon, men i grove trekk ...
  - Tiltakshavar betalar (langsiktig finansiering).
  - Kostnadane er svært avhengige av lokale forhold, type tiltak og dei varierer kraftig.
  - Titusenar eller hundretusenar eller  $> 1$  million / hektar (10 daa).
  - Nyetablering dyrare enn restaurering eller skjøtsel.
  - Kjøp av areal dyrare enn forvaltningsavtaler.
  - Tilbod – etterspørsel
  - Kostnader i snever eller brei forstand? Kva kostar alternativa?



Transaksjons-  
kostnader



Skalerings-  
kostnader



Investerings-  
kostnader



Langsiktige  
forvaltningskostnader

# Nokre erfaringar

## Organisering av kompensasjonsarbeidet:

Tiltakshavar –  
prosjekt for  
prosjekt

Kombinasjons-  
løysninger

Kompensasjonsbank –  
ressursar samlast i  
større program



- Tidsforsinkelsar – kan unngåast med bank
  - Lokal forankring – kan forsvinne med bank (unntaksvis positivt)
  - Kompetanse hos gjennomførarar – kan lettare byggast i bank
  - Investeringar i forkant – nødvendig i bank (risikovillig kapital)
  - Landskapsøkologiske hensyn – lettare i bank
- 
- Strategisk bruk av kompensasjon i miljøforvaltninga sitt verne- og forvaltningsarbeid?
  - Mange små/isolerte eller færre store/samanhengande?

Kva betyr dette i norsk samanheng?



- Lite erfaring i Norge, ja. Men, vi treng ikkje starte på bar bakke.
- Vi kan og bør lære av andre land og aktørar – omfattande erfaring.
- Internasjonalt er det langt på veg etablert ein «beste/god praksis», f.eks. gjennom BBOP/pilotprosjekter (<http://bbop.forest-trends.org/>) + retningslinjer frå myndigheiter i ulike land og organisasjonar.
- Godt kompensasjonsarbeidet er basert på ei rekke prinsipp. Likevel, gjennomføringa må i ei viss grad vere fleksibel.

- Må prøve og lære!! Med utgangspunkt i dagens rammeverk.
- Andre land sine rammeverk og erfaringar gjev ingen fasit for Norge, men svært nyttige innspel.
- Kompensasjon er utfordrande – ydmykheit og forståelse ovanfor ulike partar sine synspunkt, behov for informasjon og kompetanse/innsikt/eksponering, m.m.
- Balansegangar, m.a. risiko for frikjøp – krav til prosess.
- Pilotprosjekt er svært god sjanse til å lære, men også avgjerande for framtidig oppfatning av kompensasjon i Norge.

# Korleis oppnå vellykka kompensasjonstiltak

- **Siste ledd i hierarki** – unngå–avbøt–restaurer–kompenser
- **Addisjonalitet** – positiv effekt for økosystema ut over det som allereie skjer eller er planlagt.
- **Ekvivalens** – kompensasjon på same økologiske nivået som der tapet skjer, dvs. artsnivå, habitatnivå, naturtypenivå etc. – krev kunnskap både om inngrepsområdet og erstatningsområdet.
- **Lokalisering** – så nær som mulig der inngrep skjer.
- **Størrelse** – erstatningsareala bør være større enn påverka areal – ofte vesentlig større.
- **Langsiktigheit** – store nok og samanhengande områder – langsiktig overleving, robuste system.
- **Plan for kompensasjonen** – krev klare planar (kunnskapsstatus, tidsfristar, vedlikehald, budsjett, roller, ansvar, m.m.)

# Korleis oppnå vellykka kompensasjonstiltak

- **Tilgang til areal** – klarheit i prosess.
- **Involvering** – berørte interesser, ulike trinn i prosessen.
- **Tidspunkt** – så snart som mogleg etter dei negative konsekvensane av inngrepet – minimere midlertidig tap / tidsforsinkelse (ideelt sett før inngrepet).
- **Tidsperiode** – langt tidsperspektiv/permanens og sikkerheit for tiltaka si bærekraft så lenge konsekvensane vedvarer.
- **Målbar** – målbare krav som følgast opp, vurderast og eventuelt kan justerast – før- og etterundersøkelser.
- **Sanksjonar eller anna respons** – kva skjer dersom kompensasjonen ikkje oppfyller måla eller mislykkast?
- **Gode retningslinjer og vegleiarar** – klarheit og felles forståelse blant aktørane.

God eller dårleg kompensasjon?

Kjem an på auga som er / kva for kriterium som blir lagt til grunn.



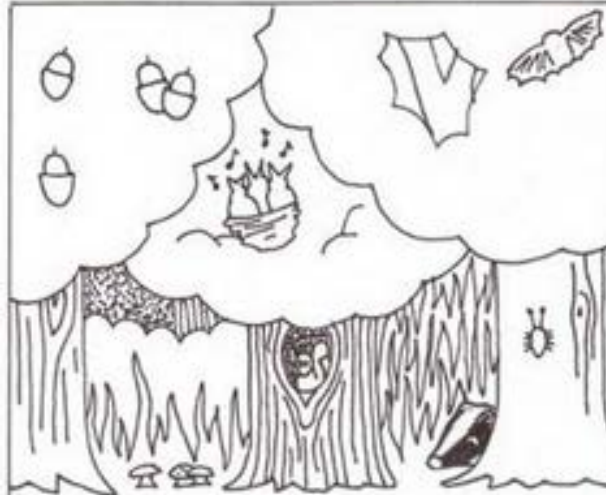
*Van Gogh's "Sunflowers"*

*Value: priceless*



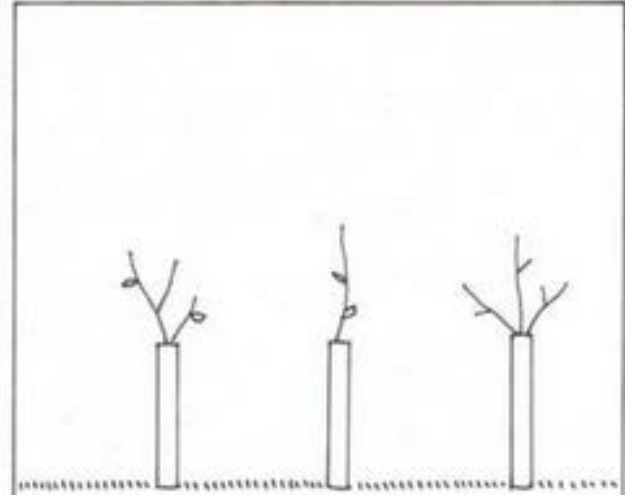
*Skilled copy of "Sunflowers" by unknown artist, can be distinguished only by expert*

*Value: next to nothing*



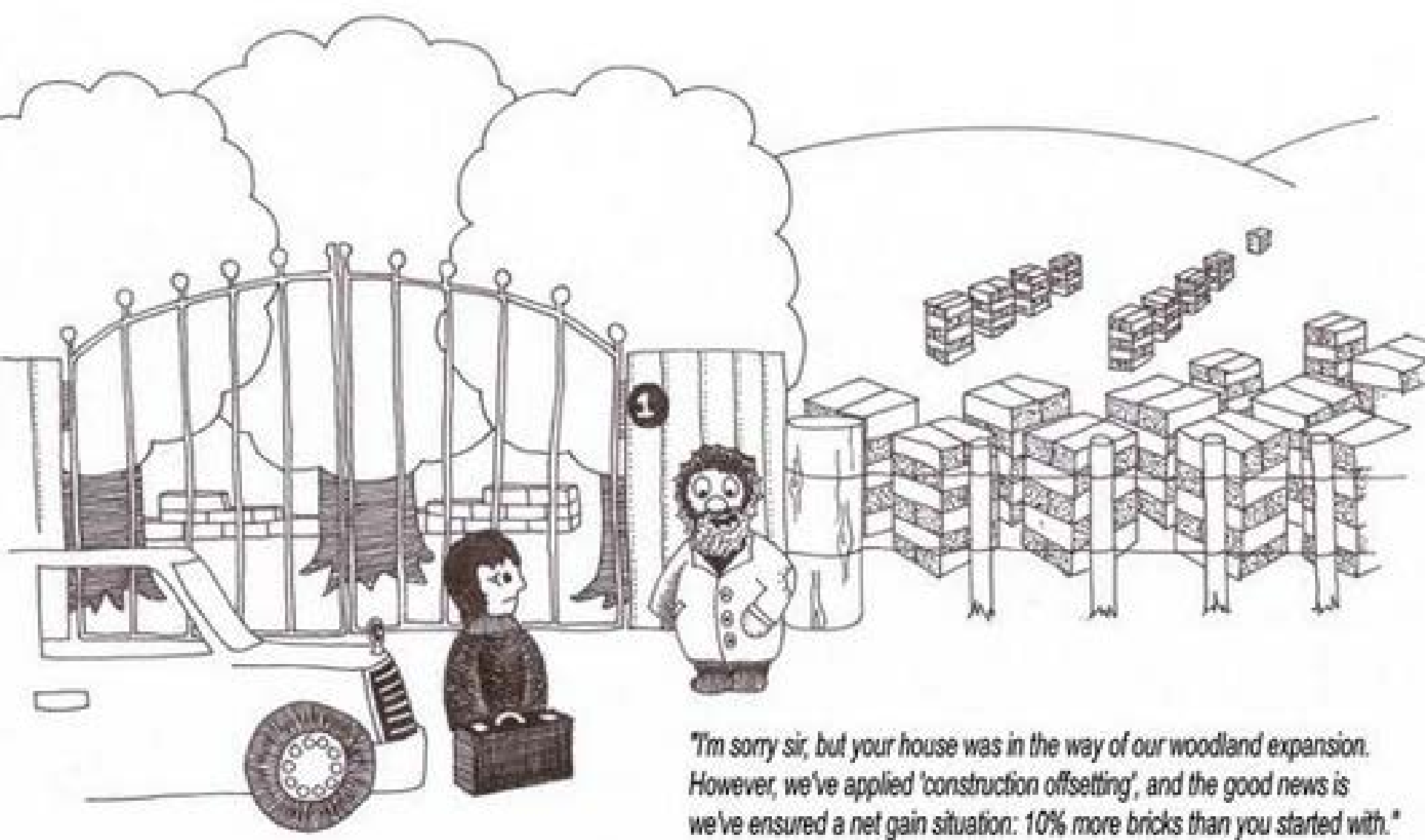
*Ancient woodland, incredibly diverse, dates to pre-1600*

*Value: priceless*



*Newly planted woodland to offset development*

*Value: according to economists, equivalent to what's been lost*



Enkeltkomponentar vs. funksjonar – regnskapet kan sjå ulikt ut.

Takk for meg!

Svein Erik Hårklau

[sveinerik.harklau@gmail.com](mailto:sveinerik.harklau@gmail.com)

Tlf.: 909 83 369

## Vedlegg 4

Hva gjør og tenker samferdselssektoren  
innen kompensasjon?

- Astrid Brekke Skrindo, Statens vegvesen,  
Vegdirektoratet
- Sigrun Nygard, Jernbaneverket





Statens vegvesen

# Fysisk kompensasjon ved samferdselsutbygging?

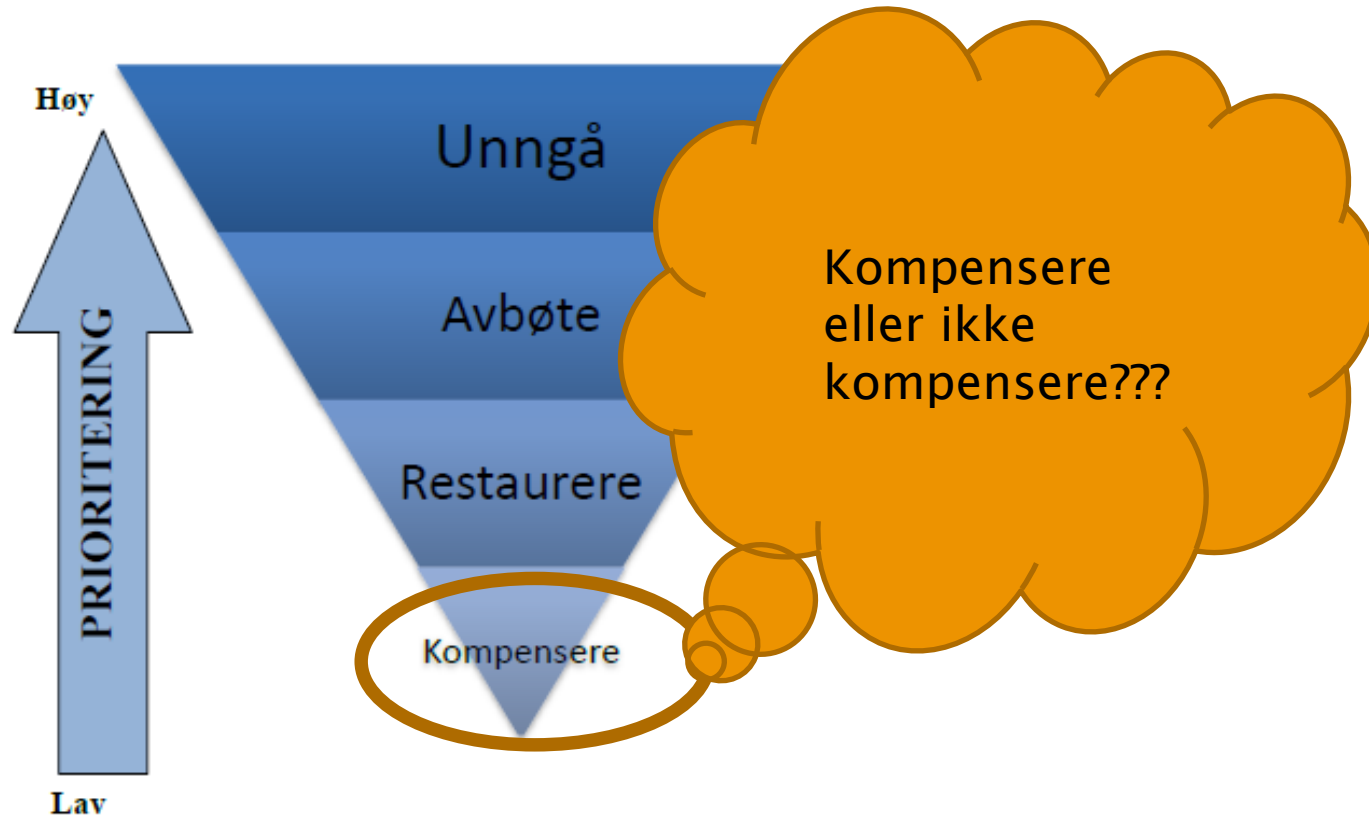
Astrid Skrindo  
Statens vegvesen

Erfaringsseminar 27. april 2015



Foto K Opeide

# Kompensasjon er siste utveg

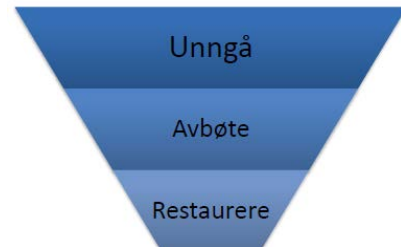


Figur 1.1 Hierarkisk framstilling av tiltak for å unngå negativ påvirkning ved utbyggingsprosjekter. Modifisert etter (Fischer 2012).



# LOFAST II

-Helt uten kompensasjon for natur...





De negative  
konsekvensene  
for naturen er  
**ENORME...**







# Tidslinje for arbeid med kompensasjon i Samferdselssektoren

Naturmangfoldloven

2009

2010

Seminar om økologisk kompensasjon i Sverige

2011

2012

– Rapport om kompensasjon  
– Vedtak om Åkersvika

2013

2014

SD-tildelingsbrev: Piloter og erfaringer

2015

Foredrag om Botniabanen (og andre internasjonale erfaringer)

NTP-oppdrag fra SD.

Samarbeid med Miljø- og Landbruk

Oppdrag fra SD om forslag til piloter og juridiske spørsmål



# Rapporten 2013

Rapport

## Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging

Rapport fra en arbeidsgruppe  
Avgitt til Samferdselsdepartementet  
3. juli 2013



*Bilde: Fullårskjold, Rustad, Ås kommune  
Foto: Siri Gøibert*

*Bilde: Øyern naturreservat  
Foto: Karianne Theger-Andersen*

KATEGORISERING OG VURDERING AV MULIG OMFANG AV  
KOMPENSASJON FOR NATUR- OG JORDBRUKSOMRÅDER I  
SAMFERDSELSPROSJEKTER

RAFFORTTYPE: UTREDNING

2013.06.02

### KATEGORISERING OG VURDERING AV MULIG OMFANG AV KOMPENSASJON FOR NATUR OG – JORDBRUKSOMRÅDER I SAMFERDSELSPROSJEKTER UTREDNING



Samferdselsdepartementet

### Kompensasjon av jordbruks- og naturområder:

Litteraturstudie med anbefalinger og vurderinger av kostnader



Utarbeidet av:

MULTICONSULT    stog-landskap    NATURRESTAURERING

Bioforsk

Bioforsk Rapport  
Bioforsk Report  
Vol. 7 Nr. 181 2012

### Flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer

En oversikt over erfaringsgrunnlag og vurderinger av risiko for spredning av skadelige organismer

Trond Inge Haveland  
Bakke, Jonny Wibe

www.bioforsk.no



## Andre vurderinger:

- Juridiske forhold
- Planprosess
- Kostnader

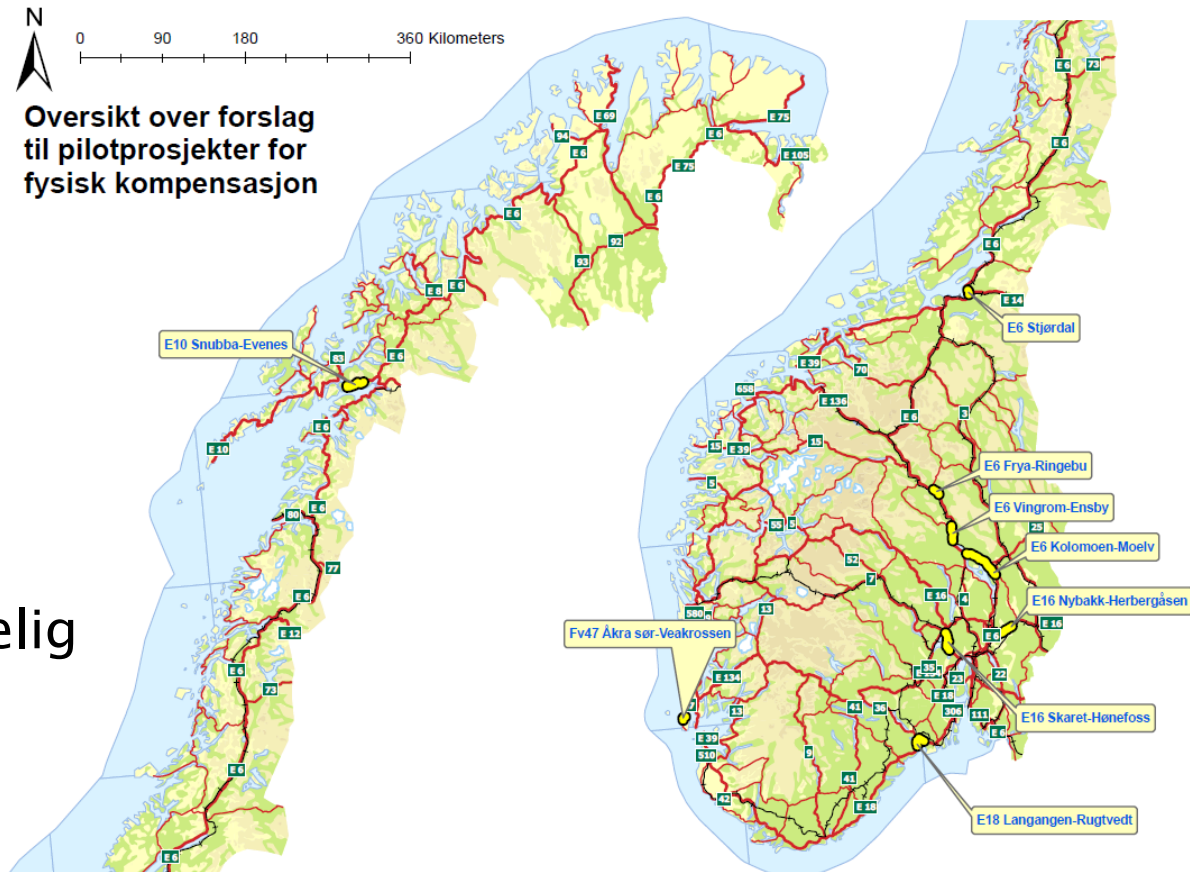
–Alle temaene er omtalt i rapporten

**MEN:**

**Det gjenstår veldig mange ubesvarte  
spørsmål...**



# Forslag for å komme videre: PILOTPROSJEKTER



SD 2014:  
Foreslå piloter

SD 2015:  
Igangsett tilstrekkelig  
antall piloter til å  
finne svar



# Først ut: ÅKERSVIKA

E6 Åkersvika <http://prosjekt.fylkesmannen.no/E6-Åkersvika/>

E6 Åkersvika Bakgrunn Organisering Reguleringsplan Grenseendring naturreservat Dokumentarkiv Kontakt oss Abonnement

Åkersvika

## Yrende fugleliv på rasteplassen

Publisert 20.04.2015

Tusenvis av kornbebgås raster i Åkersvika

[Les mer «Yrende fugleliv på rasteplassen»](#)

## Forslag til reguleringsplan på høring

Publisert 15.04.2015

Forslag til reguleringsplan for E6 og r. 25 gjennom Åkersvika naturreservat er ute på høring i perioden fra 10. april til 1. juni 2015.

[Les mer «Forslag til reguleringsplan på høring»](#)

## Nyhetsbrev

Publisert 09.04.2015

Fylkesmannen i Hedmark og Statens vegvesen har sendt ut nyhetsbrev om grensejusteringen av Åkersvika naturreservat og reguleringsplan som omhandler reguleringsplan for E6.

[Les mer «Nyhetsbrev»](#)

Abonner på nyheter fra E6 Åkersvika

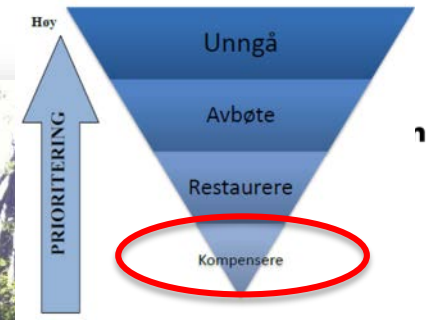
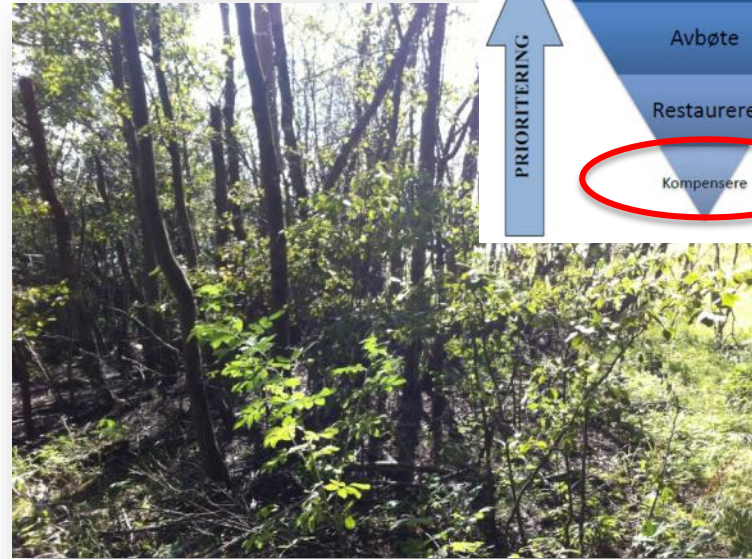
Løkker

- Hamar kommune
- Stange kommune
- Statens vegvesen
- Fylkesmannen i Hedmark

Gå til «Nyhetsbrev»







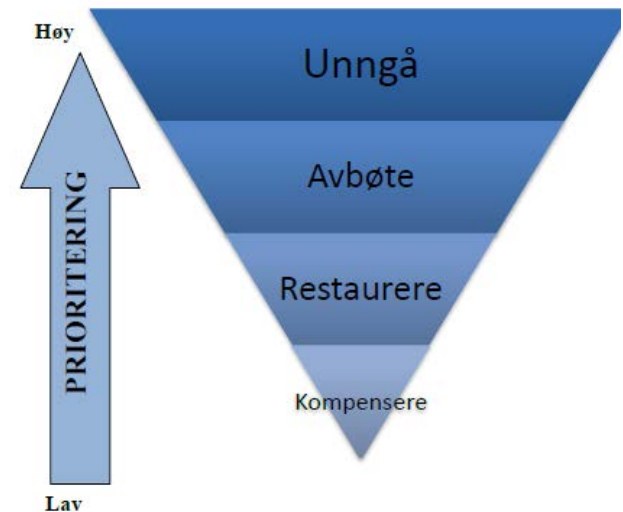
## Komp for E6: Lage ny natur i Åkersvika...





## Nå og framover

- ✓ Samarbeidsgruppe med JBV, AVINOR, Mdir og SVV
- ✓ Presentasjon av nye, mulige piloter i dag
- ✓ Gjennomføre dagen i dag og oppsummere den
- ✓ Følge pilotprosjektene og dokumentere erfaringer og utfordringer



Forutsetning for å lykkes:

Godt samarbeid mellom Samferdsel- og Miljømyndighetene!



# Status fysisk kompensasjon Jernbaneverket

- Jernbaneverket deltok i arbeidsgruppen som utredet kompensasjon på oppdrag av Samferdselsdepartementet jfr. Rapport 3.juli 2013.
- Jernbaneverket avga høringsuttalelse til rapporten 8.oktober 2013.
- Oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket 6.mars 2014: «Vi ber etatene vurdere om det er aktuelle pilotprosjekter som kan være egnet for kompensasjon»
- Svarbrev fra Jernbaneverket 1.juli 2014: 3 mulige piloter.
- Tildelingsbrev 2015:  
« Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket vurdere fysisk kompensasjon for naturområder, og dyrket jord, som går tapt ved aktuelle utbyggingsprosjekter. »



Sigrun Nygård Jernbaneverket  
sigrun.nygard@jbv.no



# Mulig pilotprosjekt Jernbaneverket

- Høring  
planprogram  
nylig avsluttet
- Avhengig av  
løsning  
Åkersvika  
Hamar



## Sørli–Brumunddal Forslag til planprogram

Kommunedelplan med konsekvensutredning  
for dobbeltspor Sørli–Brumunddal i  
kommunene Stange, Hamar og Ringsaker

08.12.2014



# Mulig pilotprosjekt Jernbaneverket

- Arbeidet med konsekvensutredning pågår fram til sommeren 2015.
- Fysisk kompensasjon for naturområder og dyrka mark vil være tema.
- Innspill om kompensasjon fra Malvik kommune.

Planprogram "Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal" av 20. desember 2013.

1

## Planprogram

### "Dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal"



Dokumentdato: 20. desember 2013

Fastsatt Trondheim kommune:

Fastsatt Malvik kommune:

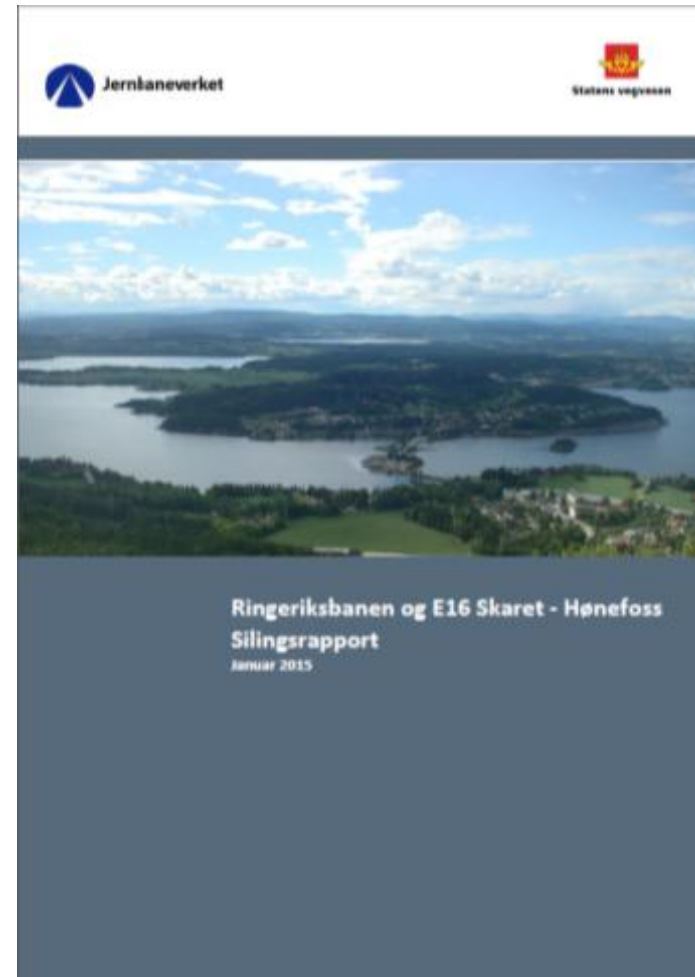
Fastsatt Stjørdal kommune:



Jernbaneverket

# Mulig pilotprosjekt Jernbaneverket

- Silingsrapport vært på offentlig ettersyn
- Egen prosess for beslutningsgrunnlag med hensyn til natur, kultur, miljø og landbruksinteresser
- Miljødirektoratet notat vurderinger kompensasjonsareal



# Status fysisk kompensasjon Jernbaneverket

- Fysisk kompensasjon er nytt for JBV
- Mange spørsmål
- SVV, Avinor og JBV mange felles utfordringer
- Samarbeidsgruppe og erfaringsseminar veldig nyttig !





## Vedlegg 5

Hva gjør og tenker miljøforvaltningen  
innen kompensasjon?

- Gunnar Kjærstad, Miljødirektoratet



# Hva gjør og tenker miljøforvaltningen om kompensasjon

Gardermoen 27.4.2015. Gunnar Kjærstad



# Norsk natur

## Norsk natur

- Variert - nord/sør, innland/kyst, høyt/lavt.
- Unik!



Innerdalen landskapsvernområde.  
Foto G. Kjærstad

# Norsk natur – farvel ?

## Norsk natur

- Variert - nord/sør, innland/kyst, høyt/lavt.
- Unik!

## Farvel?

- Kraftproduksjon, infrastruktur, oppdyrking, byutvikling, skogbruk, forurensing, klimaendring osv. osv.

## Beskyttelse

- Miljøhensyn i arealplanlegging
- Verneområder



Innerdalen landskapsvernområde.  
Foto G. Kjærstad

# Kompensasjon – er det løsningen?

## Miljødirektoratet sin vurdering

- Positiv til forsøk med økologisk kompensasjon
- Aktuelt der det ikke finnes alternativ
- Må være sammenheng mellom nedbygging og kompensasjon «no nett loss»



Blåfjella-Skjækerfjella nasjonalpark

Foto: G. Kjærstad

# Hvordan lykkes med kompensasjon

- God kompetanse om kompensasjon som virkemiddel
- Tett og konstruktivt samarbeid mellom samferdsel/miljøforvaltning
- Vilje til å bruke økonomiske og menneskelige ressurser



Toppskarv, Hornøya naturreservat  
Foto G.Kjærstad



# Noen tanker og prinsipper om kompensasjon

- Lik for lik
- Erstatningsareal - nærhet til tiltak
- Forholdstall tap/erstatning
- Hvordan sikre erstatningsareal.



Åkersvika naturreservat  
Foto: G. Kjærstad

# Hva gjør miljøforvaltningen ?

## Setter krav

- Verneområder
- (Utvalgte naturtyper)
- Innsigelse

## Gir faglige råd

- Høringsuttalelser
- Samarbeid

## Gjennomføring

- Forvaltningsmyndighet for verneområder
- Verneprosesser/grenseendring mv.
- Ramsar-myndighet



Rødflangre i kalkskog  
Foto: G. Kjærstad





[www.miljodirektoratet.no](http://www.miljodirektoratet.no)

## Vedlegg 6

Kompensasjon i Åkersvika – en oversikt.

- Olav Schou Knutsen, Asplan Viak

# E6 Åkersvika

Gjennomgang for en felles utgangspunkt for å forstå Åkersvika



# E6 og Rv 25 Åkersvika

Historikk

Prosess

Avklaringer

Planforslag



# E6 Åkersvika

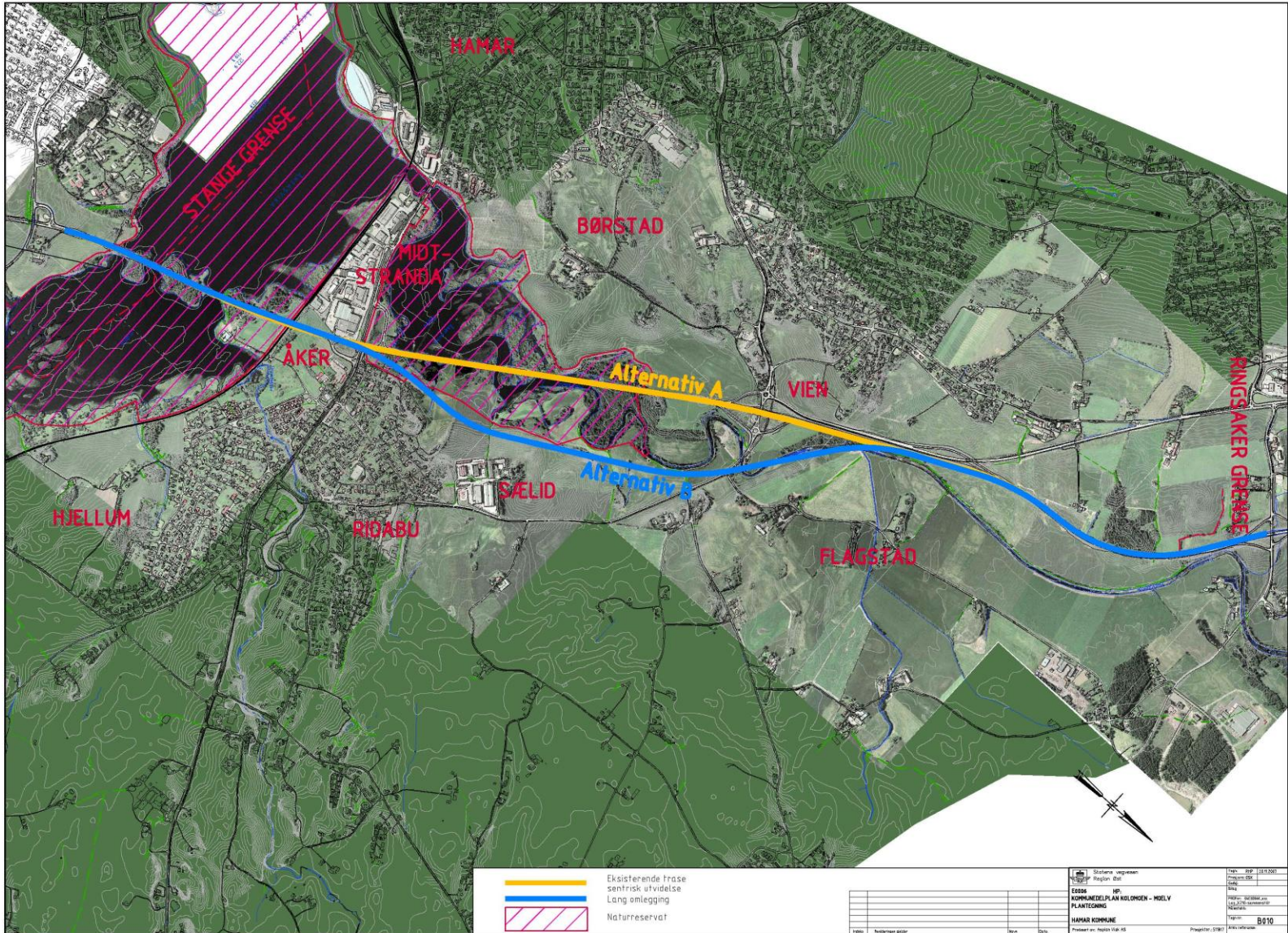
## Historikk - hovedmilepæler så langt

2005	Ideseminar for å skape løsninger for videre arbeid
2006 – 2009;	Kommunedelplan <ul style="list-style-type: none"><li>- Planprogram fastsatt i Hamar 20. desember 2006</li><li>- Videreutvikling av traseene</li><li>- Kdpl vedtatt av Hamar 26. november 2008 for dele utenom reservatet</li><li>- Innsigelse fra FM for løsning i reservatet.</li><li>- Meklingsmøte 20. mars 2009</li></ul>
2009 – 2013;	Behandling i MD <ul style="list-style-type: none"><li>- Oversendt dep. 30 mars 2009</li><li>- Befaring med Ramsar sekr. april 2010</li><li>- I perioden ble flere forhold vurdert</li></ul>
april 2013;	Plan med forutsetninger (rammer for organisering) vedtatt i MD
2013 – pågår;	Planarbeidet hadde oppstart oktober 2013. Grensejusteringsplan sendt ut på høring 16. mars 2015 og reguleringsplan sendt ut på høring 15. april 2015



## E6 Åkersvika – Kompensasjon i kommunedelplanen

- Kompensasjon kom inn som tema i kommunedelplanen med KU og i dialog med Fylkesmannen om hvordan prosessen gjennom Åkersvika skulle gjennomføres. Dette skjedde i en tidlig fase av kdpl.
- Rv 25 mellom Åker gård og Åkersvikavegen ble innlemmet i kdpl for å få avklart forholdene/inngrepene til reservatet samlet
- 2 trasealternativer ble vurdert i kommunedelplanen. Alt. A (eksist. trase vedtatt av MD). Trase utenfor reservatet ble vurdert, men besluttet ikke videreført.
- Fylkesmannen var bevist på ikke å uttale seg konkret i forhold til valg av alternativ. FM deltok også mindre etter at prosessen og innholdet i planarbeidet ble avklart. Primært for ikke å komme i konflikt med senere behandling av planen.
- Med tema kompensasjon på agendaen så synes det da lettere å føre prosessen videre



## E6 Åkersvika - kommunedelplan

Hvordan tilnærme seg omfanget av kompensasjon i kdpl Åkersvika?

Kompensasjon som erstatning for de arealene som ble berørt kom inn som en aktuell sak i møter med FM våren 2007.

Basert på forslag/erfaringer brukt i andre land i Europa, Botniabanen osv ble forslaget for Åkersvika basert på følgende rammer:

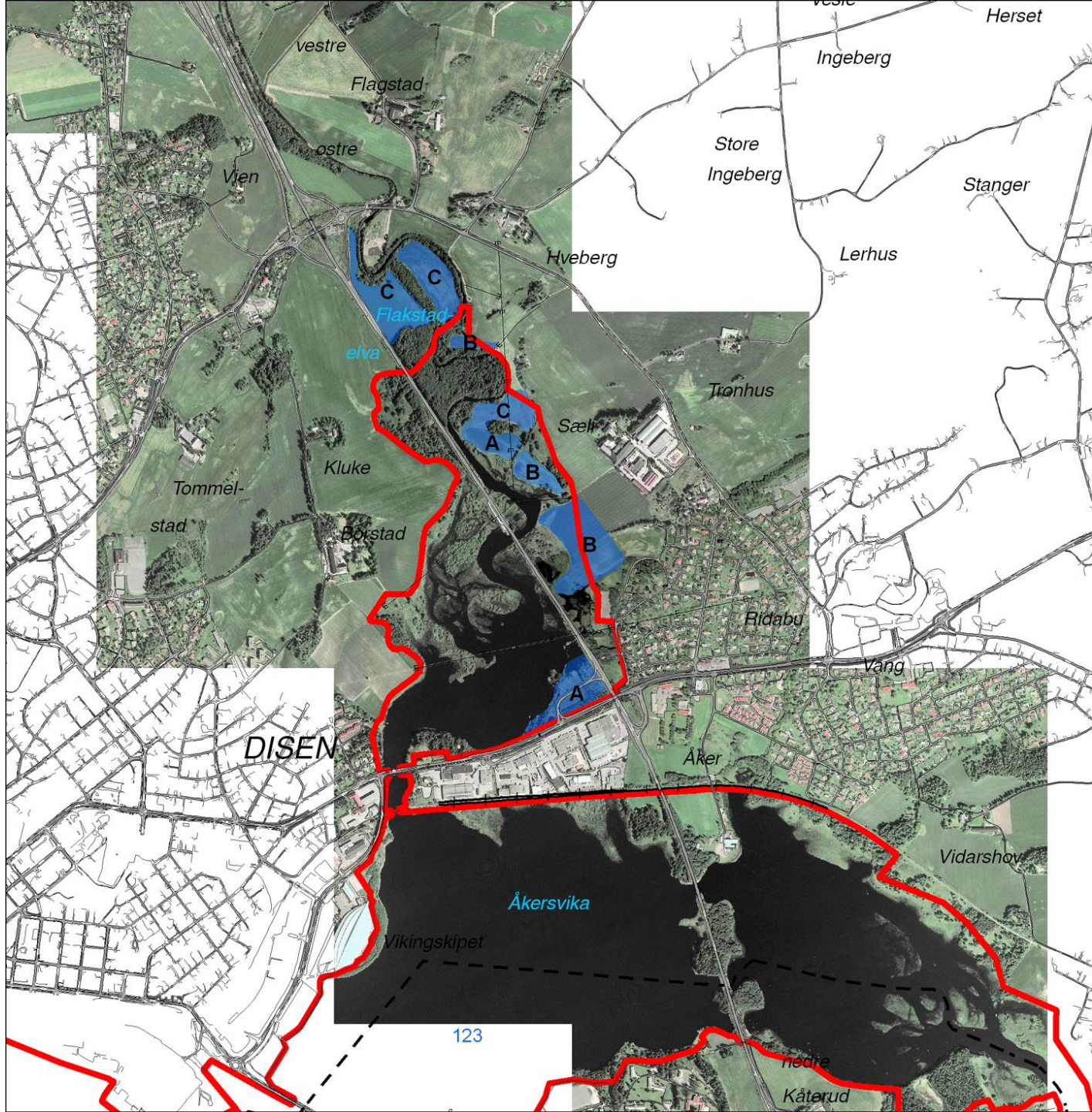
- Fraflyttet veggrunn føres tilbake etter nærmere avtale
- Beslaglagt/berørt grunn innenfor reservatet erstattes ut fra arealenes tilstand og betydning for reservatet
- ”Verdiklassene” er (verdi/vekt i parentes)
  - Monotone arealer med begrenset biologisk mangfold (1)
  - Skogkledte arealer (2)
  - Vannarealer og våtmark (3)



# Arealbeslag Åkersvika NR

Alternativ	KI 1	KI 2	KI 3	SUM
Sør for Åker vk	3 daa	4,4 daa	4,3 daa	11,5 daa
<i>Vektet sum sør</i>	<i>3 daa</i>	<i>8,8 daa</i>	<i>12,9 daa</i>	<i>25 daa</i>
Alt A nord	4 daa	3 daa	17 daa	24 daa
<i>Vektet sum</i>	<i>4 daa</i>	<i>6 daa</i>	<i>51 daa</i>	<i>61 daa</i>
Alt B nord	7 daa	7 daa	7 daa	21 daa
<i>Vektet sum</i>	<i>7 daa</i>	<i>14 daa</i>	<i>21 daa</i>	<i>42 daa</i>
<b>Sum kompensasjon alt A</b>	<b>7 daa</b>	<b>14,8 daa</b>	<b>63,9 daa</b>	<b>86 daa</b>
<b>Sum kompensasjon alt B</b>	<b>7 daa</b>	<b>22,8 daa</b>	<b>33,9 daa</b>	<b>67 daa</b>
<b>Totalt antall m2 dyrket mark i Hamar alt A / Alt B</b>				<b>17 daa/ 111 daa</b>

# Mulige kompensasjonsområder





# Åkersvika – kompensasjonstiltak i kdpl

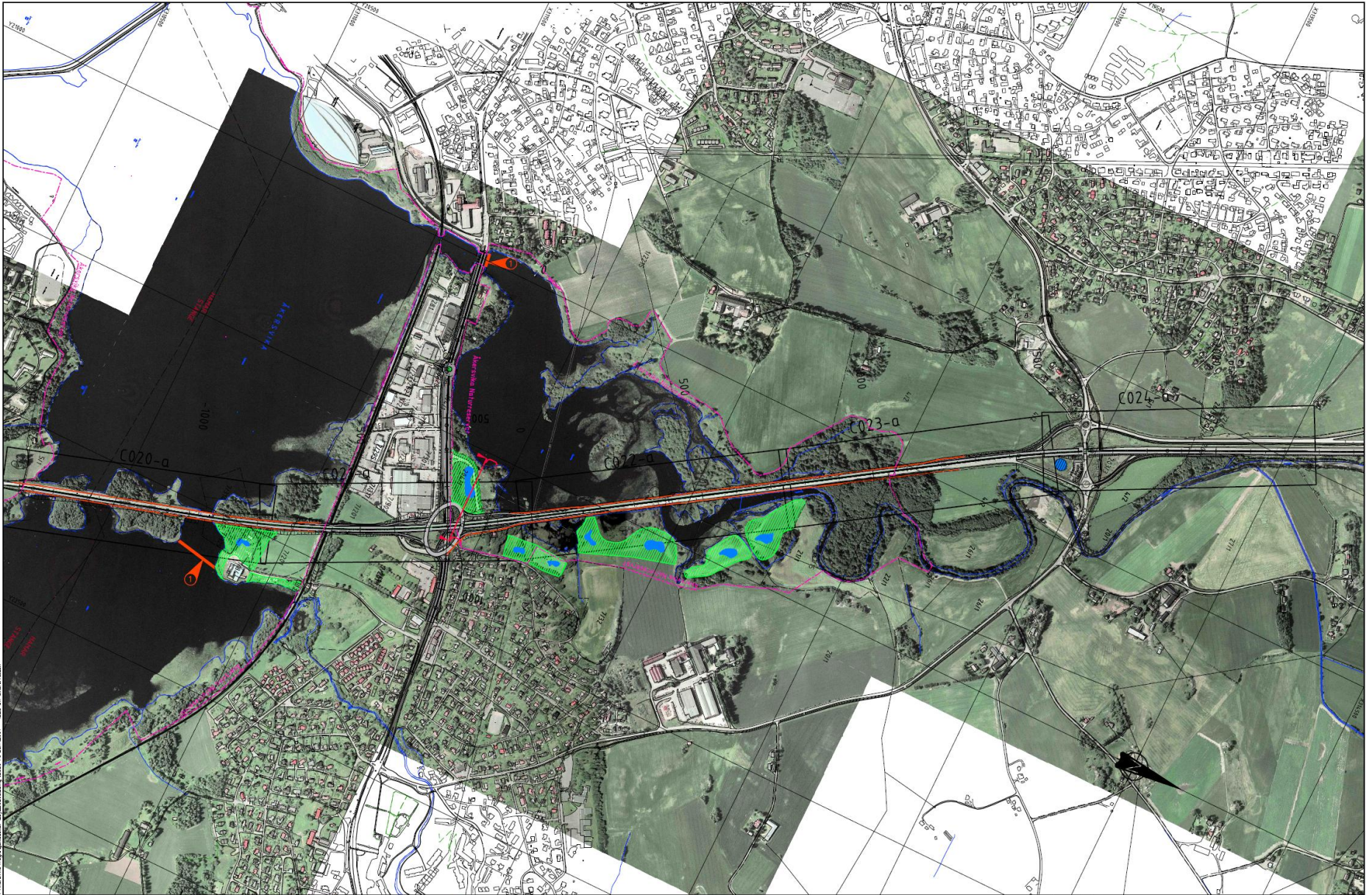
- Restaureringsplanen skal ivareta formålet med fredningsforskriften
- Kompensasjonstiltak til erstatning for inngrepene i Åkersvika er del av tiltaket
- Fraflyttet veggrunn føres tilbake tilsvarende arealer som er formålet med fredningen



## Kompensasjonstiltakene består av:

- Restaurering av nye våtmarksarealer, kompensasjon av medgått areal til ny veg.
- Tilbakeføring/etablering av flommarkskog/sumpskog
- Etablering av nye terskler for Flagstadelvdeltaet ved Disen bru og for Svartelvdeltaet like øst for E6
- «Verdiklassene» er (verdi/vekt i parentes)
  - Monotone arealer med begrenset biologisk mangfold (1)
  - Skogkledte arealer (2)
  - Vannarealer og våtmark (3)





**TEGNFORKLARING:**

- Grense Naturreservat
- Eiendomsgrænse
- Stasjonsjerm
- Snitt

- Terskel
- Vegetasjonsetablering med stedege vegetasjon
- Ressedam
- Ny dam

**HENVISNINGER:**  
Snitt se tegning X020



Horisontal skala 1:5000

Innhold	Revidering gjelder	Navn	Dato

Statens vegvesen Region Øst	Tegn: BHP 28.10.07 Prosjekt: Ø19 Vegtype: B10g
	E0006 HP: KOMMUNEDELPLAN KOLOMOEN – MOELV ÅKERSVIKA OVERSIKTSPLAN ALTERNATIV A
Prosjekt: 04E0006.vxx Målestokk: 1:5000 Tegndato:	Prosjekt: B020-A Arkivreferans:
Prosjekt nr.: Asplan Viak AS	Prosjekt nr.: 511817

© Statens vegvesen. All rights reserved. Reproduction of this document is prohibited without written permission from Statens vegvesen. 2010-04-28 10:00:00



# E6 Åkersvika

## Avtalt prosess:

- Planen for ny 4 felts E6 behandles etter pbl, der valg av trase skjer i en kommunedelplan
- Søknad om dispensasjon fra fredningsforskriften etter godkjent plan eller på reguleringsplannivå.

MD vedtok så at E6 skal ut av reservatet. Dvs at dispensasjonssøknad for ny E6 er unødvendig.

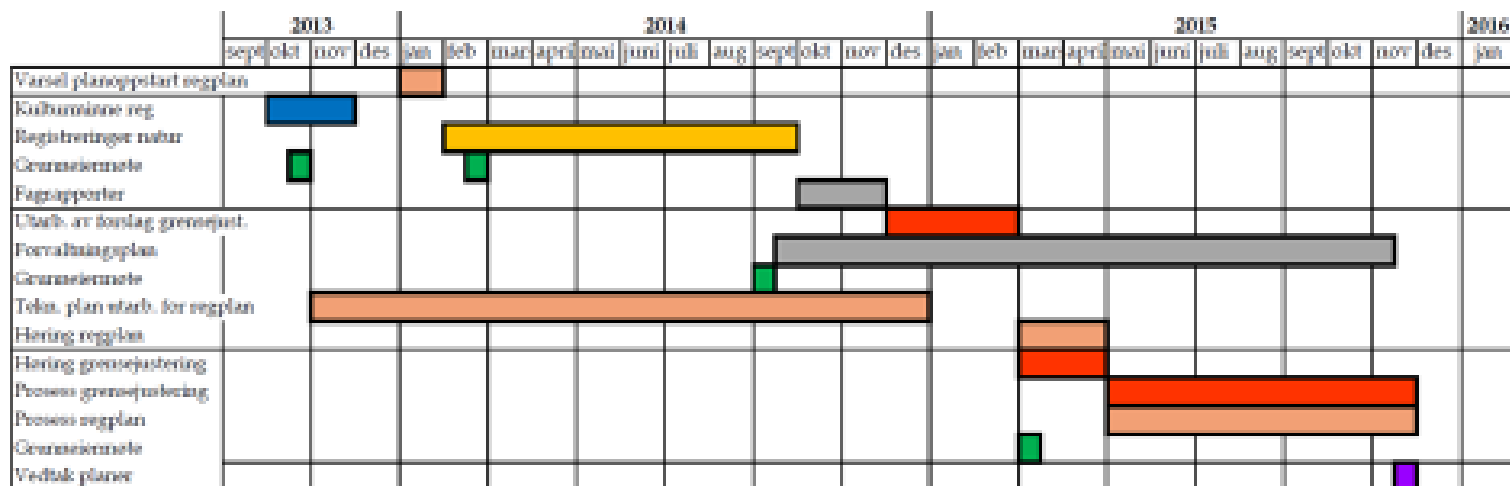
Dispensasjon skjer nå først for midlertidige arealinngrep.

## E6 Åkersvika – Overgang kdpl - reguleringsplan

- Behandling i MD, jfr. vedtak 11. april 2013
- Vedtaket fra MD var konkret på mange områder som berørte E6:
  - E6 skal utvides mot øst i forhold til eksisterende E6 til nord for Sælid bru
  - Nødvendige erstatningsarealer skal finnes og sikres utenfor eksisterende verneområdet.
  - Det skal tas utgangspunkt i en erstatning på 1:3
  - Terskler ved utløpet av Flagstadelva og over Svartelvdeltaet skal etableres
  - Det etableres et system for oppsamling/rensing av overvann
  - Det etableres støyskjermer i nødvendig høyde på begge sider av E6 gjennom reservatet
  - Nytt arealbeslag skal begrenses av 35 daa i tillegg til det som eksisterende E6 utgjorde.
- Samtidig ble DN/Mdir oppdraget ved å iverksette prosessen for grensejustering av Åkersvika naturreservat.
- Reguleringsplanarbeidet startet oktober 2013. SVV/FM/Mdir hadde innledende arbeider før den tid, og som grunnlag for å få i gang samarbeidet.

## E6 Kåterud – Arnkvern

### Framdrift for planarbeidet ved oppstart i okt 2013



- Oppstart planlegging
  - Registreringer i reservatet
  - Endelig rapport
  - Regplan og grensejustering til høring
  - Vedtak regplan og grensejustering
  - Forvaltningsplan ferdig
- okt/nov 2013  
sommer 2014  
okt 2014  
vår 2015  
vinter 2015/16  
vinter 2015/16

## E6 Åkersvika - Framdriftsvurderinger

- Prosjektet er foreløpig gjennomført iht til planlagt framdrift.
- I forhold til «normale planer» utenom et vernet område, så ville nok planen kunne vært gjennomført raskere.
- Ferdigstillelse av reguleringsplanen for E6 og slutføring av diskusjon om kompensasjonsløsninger har avvartet registreringene i Åkersvika.
- Temaet kompensasjon har vært løst innenfor den tidsrammen som var til rådighet, og har ikke vært tidskritisk og forlenget planleggingsperioden.
- Perioden med registreringer har vært utnyttet til modning, samspill mellom aktører og diskusjoner om mulige løsninger. Dette har bidratt til en raskere konklusjon og anbefaling i endelig sluttprodukt når det skulle konkluderes.
- Fare for «loop»/omkamp ved en slik komplisert sak er betydelig hvis framdriften hadde blitt komprimært. Med omkamper går tiden.

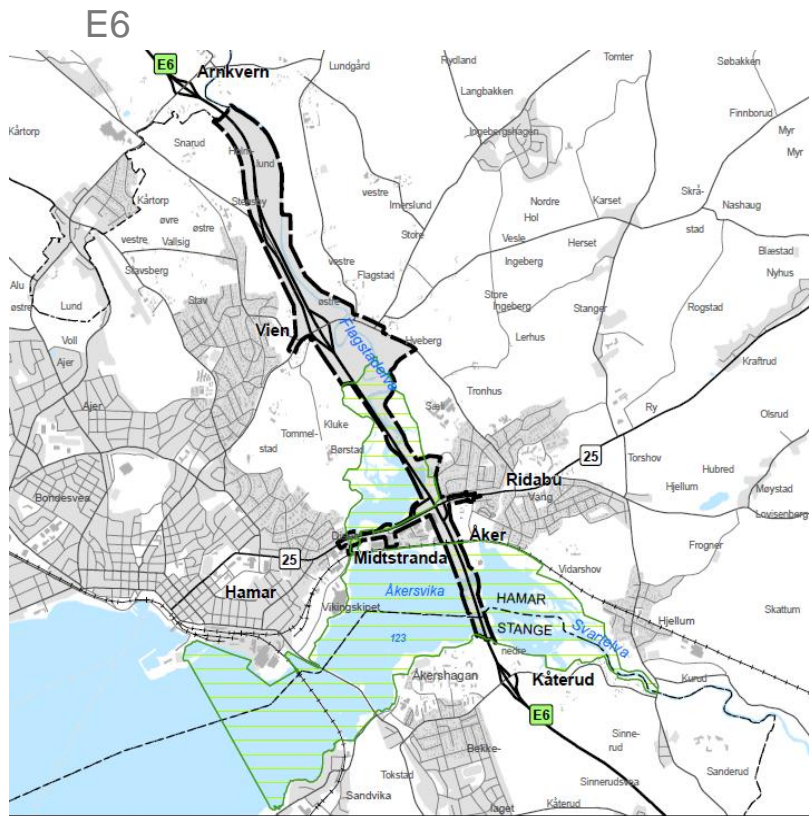


## E6 Åkersvika Reguleringsplan / grensejusteringsprosess

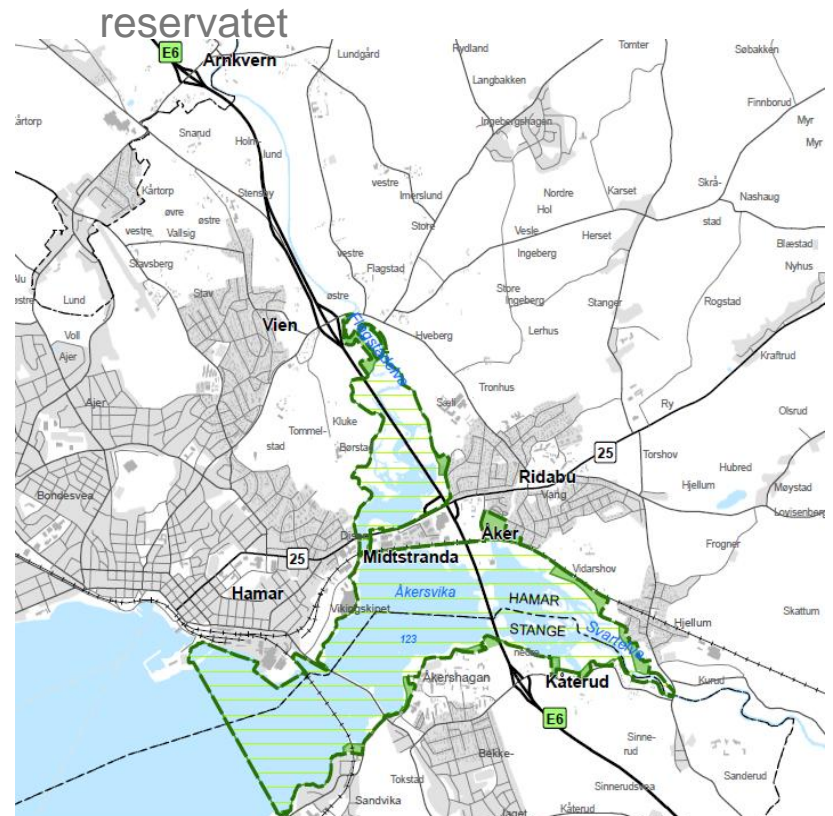
- Planprosessen ble etablert som et fellesprosjekt mellom FM og SVV
- Samtidig som FM fikk vedtaket om godkjent kommunedelplan for E6 fikk DN (Mdir) bestilling om å iverksette en prosess for grenseendring.
- MD var presis på prosess og arbeidsfordeling mellom FM og SVV, jfr. deres bestilling i brev til DN/Mdir 11. april 2013
- I kdpl ble det gjennomført en omfattende diskusjon om hva slags planprosess som burde gjennomføres:
  - Ved oppstart var E6 del av reservatet, noen som det i kdpl forutsatte skulle videreføres.
  - MD vedtok at det skulle ut av reservatet.
  - Svaret ble derfor ikke dispensasjon i forhold til verneforskrift og naturmangfoldloven, men en behandling etter pbl
- En dispensasjon omfatter nå anleggsbelte og midlertidige inngrep

# E6 Åkersvika. Planavgrensning

Mars 2013 ble det endt ut varsel om planoppstart.



—•— Forslag til planavgrensning (E6/Rv25)    — Eksisterende grense naturreservat



— Vurderingsområde for utvidelse av Åkersvika naturreservat    — Eksisterende grense naturreservat  
— Vurdert utvidelse

# E6 Åkersvika Reguleringsplanen

- Reguleringsplanen, oppstart høsten 2013
- Registreringer av status i Åkersvika gjennomført i perioden fra høsten 2013 til nov 2014. Følgende registreringer ble satt i gang, i samarbeid med bl.a. NIVA, NINA:
  - fisk,
  - fugl,
  - fauna og planter,
  - vannkvalitet,
  - bunndyr og sedimenter
- Parallelt pågikk arbeid med revisjon av forvaltningsplan / grensejusteringsplan. (FM omtaler nærmere)
- Reguleringsplanen





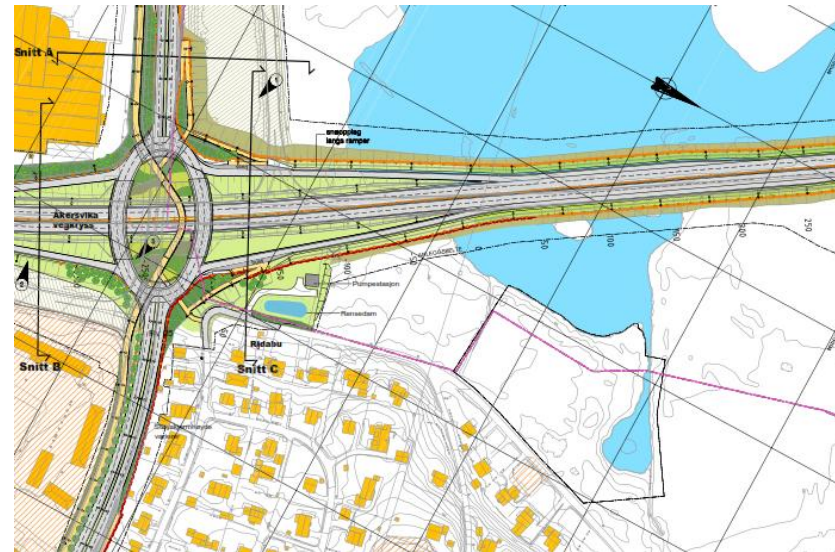
# E6 og rv 25 Åkersvika

Hva skal gjøres?

Det skal utarbeides en reguleringsplan for en 4 felts E6 mellom Kåterud i syd og Arnkvern i nord samt for en 4 felts rv 25 mellom Åkersvikavegen og Åker gård.

Planen skal bl.a. inneholde følgende tiltak:

- Nye 2 plankryss, Åkersvikavegkryss og Vienkrysset
- Gsv langs rv 25
- Bussholdeplasser
- Overvann og drens-systemer
- Viltgjerd
- Støytiltak

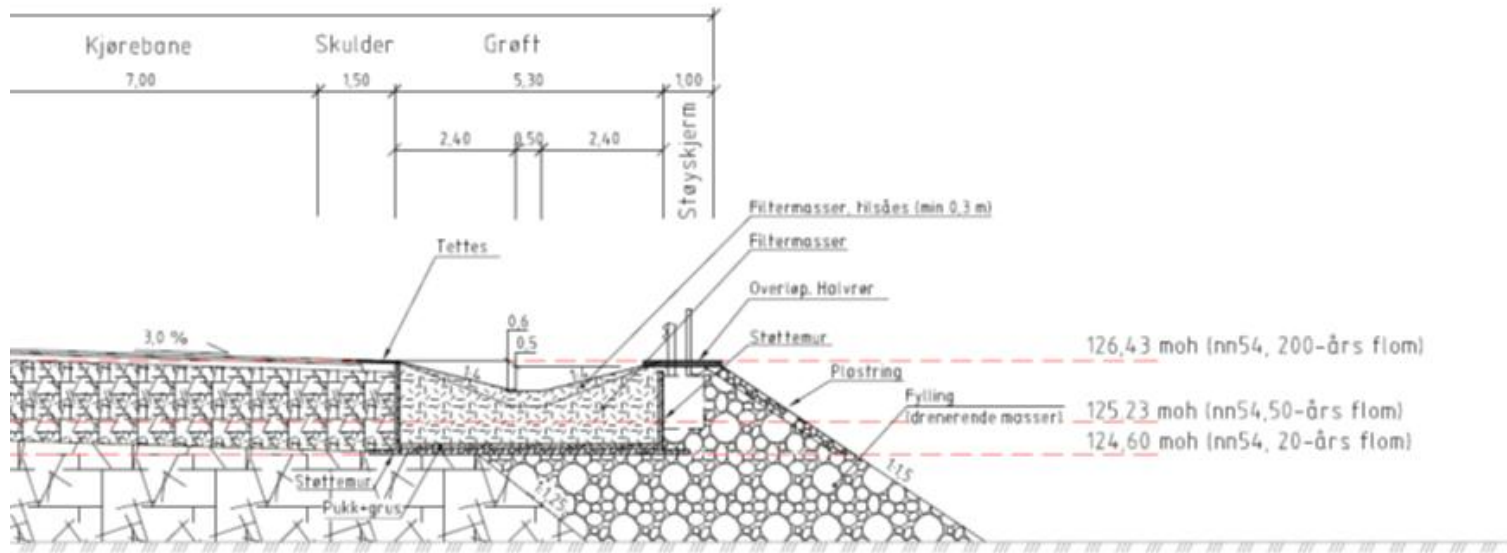


Kompensasjonstiltak innarbeides innenfor de rammer som forvaltningsplanen gir for det framtidige reservatet. Tiltak innenfor reservatet inngår ikke reguleringsplanen.

## E6 Kåterud - Arnkvern

### Overvannshåndtering

- Krav: Kontroll på overvann fra vegbanen.
- Løsning: Infiltrasjonsfilter i sidegrøfter kombinert med oppsamling til støyskjerm



## E6 Åkersvika

Endringer og begrunnelser for endringer i forhold til MDs vedtak:

- Etter registreringsarbeidet var gjennomført og basert på ny fagkunnskap, framkom følgende forslag til endringer i forhold til MDs vedtak fra april 2013.

Trasevalg:

Utvidelse mot vest nord for Åkersvika vegkryss pga kalksjø nordøst for krysset

Terskler:

Reguleringsplanen forslår nå åpning av vegfylling framfor terskler. Dette vil gi et mer naturlig deltaområde og spesielt i Svartelevdeltaet.

Arealbeslag:

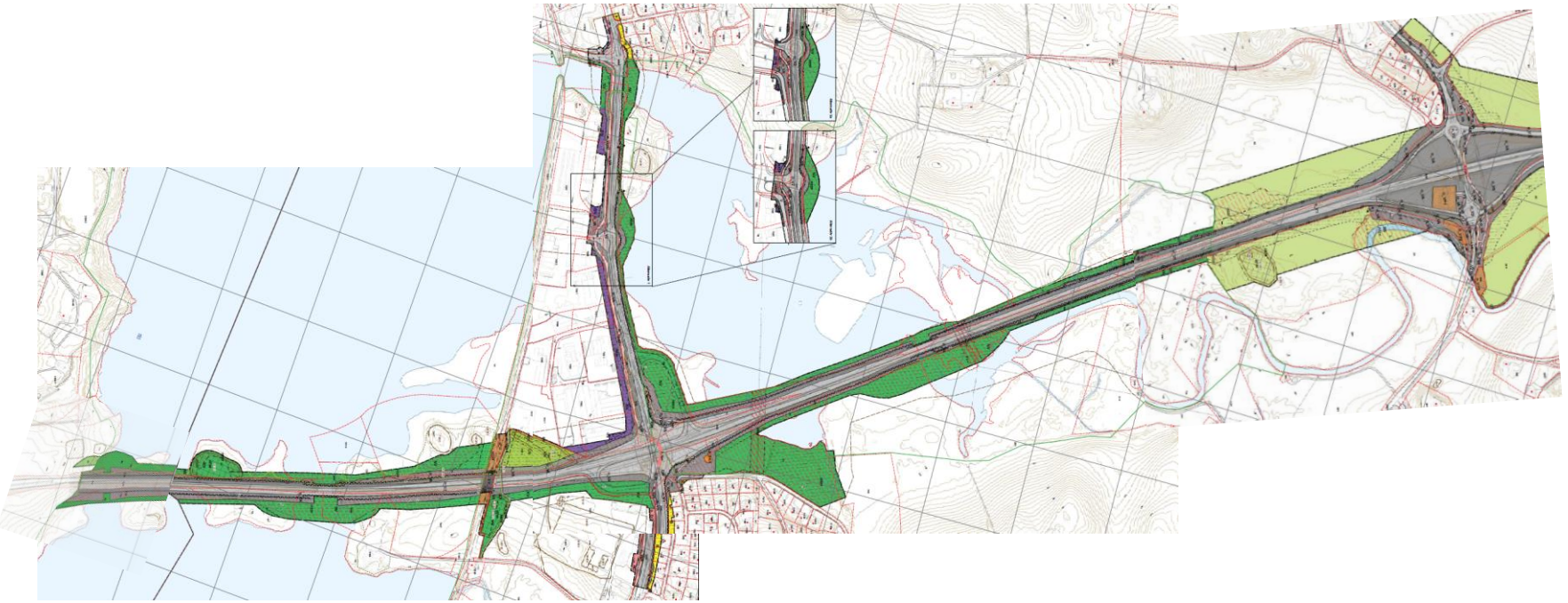
I vedtaket er det en forutsetning om totalt ca 100 daa (inkl. E6). Pga bl.a. drenering og overvannsløsninger er dette økt til ca 130 daa.

Dette danner grunnlag for det endelige forslag til reguleringsplan for E6 og rv 25.



## E6 Åkersvika

- Det er utarbeidet en reguleringsplan som dekker vegenes behov, og med det grunnlaget og de forutsetninger så har FM revidert grensene for Åkersvika med forslag til forvaltningsplan.



# E6 Åkersvika

## Kostnader / ressursbruk

- Kostnader/ressurser for planarbeidet for kompensasjon er begrenset. Er inkludert i det øvrige planarbeidet.
- Detaljeringsnivået i denne planen er begrenset. Kompensasjon utenfor vegarealene blir ikke regulert, men gjennomføres iht til retningslinjer i forvaltningsplanen.
- Kan deles inn i:
  - » planleggingskostnader
  - » anleggskostnader
  - » driftskostnader

## Vedlegg 7

Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika –  
utfordringer, muligheter og andre erfaringer.

- Jan Terje Løitegård, Statens vegvesen,  
Region øst



Statens vegvesen

# Planforutsetninger E6 Åkersvika



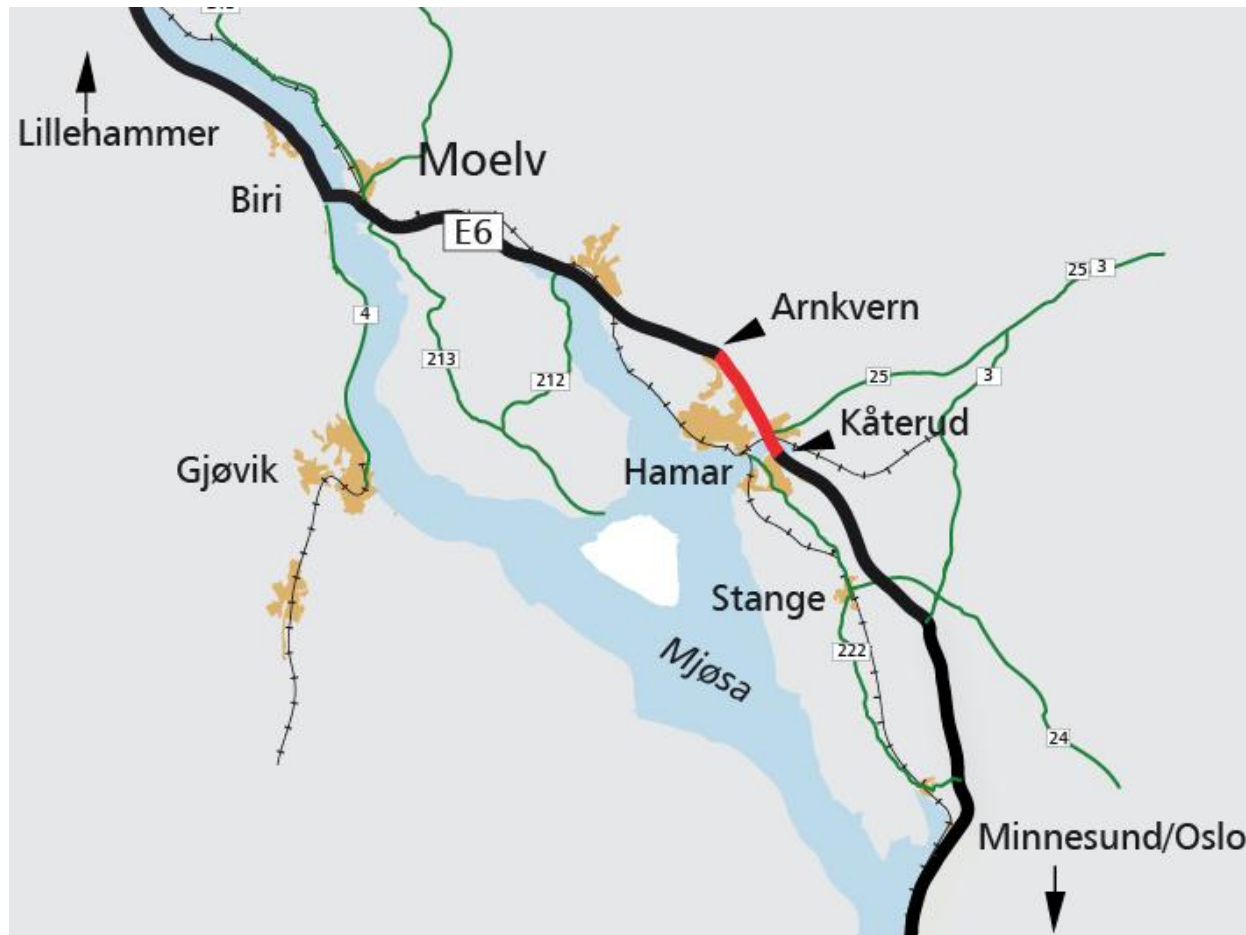
27.april 2015





## E6 Kåterud – Arnkvern

Parsellen Kåterud – Arnkvern er del av Gardermoen – Biri





## E6 Åkersvika

### Føringer for fysisk kompensasjon i vedtaket fra MD

- Permanente dammer som blir berørt skal erstattes.
- Terskler ved utløpet av Flagstadelva og over Svartelvdeltaet skal etableres
- Nødvendige erstatningsarealer skal finnes og sikres utenfor eksisterende verneområdet.
- Det etableres støyskjermer i nødvendig høyde på begge sider av E6 gjennom reservatet
- Nytt arealbeslag skal begrenses av 35 daa i tillegg til det som eksisterende E6 utgjorde.
- Det skal utarbeides en samlet vurdering av økologisk status for hele Åkersvikaområdet
- Det skal etableres tiltak for økt kunnskap og informasjon om naturreservatet

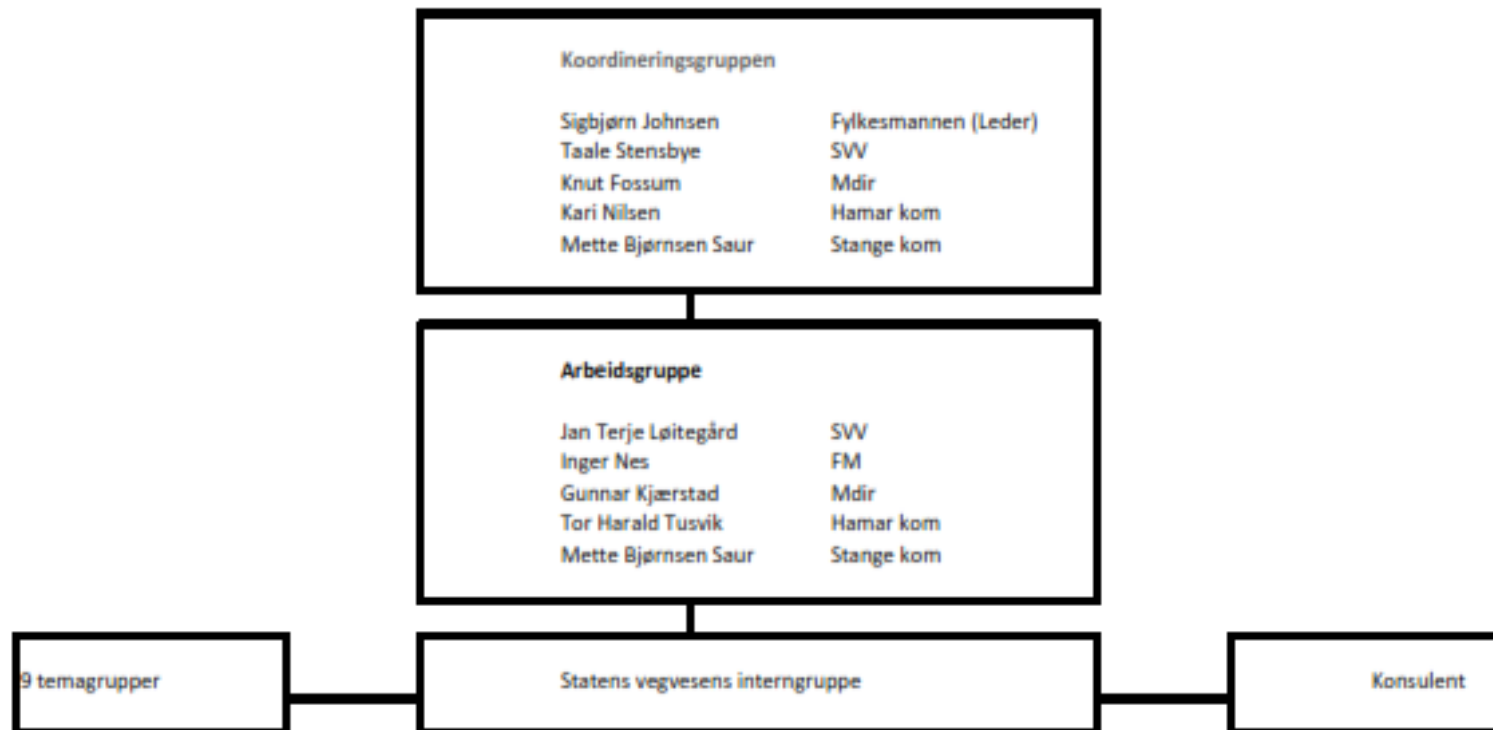




## E6 Åkersvika

# Organisering og roller/ansvarsfordeling

- Samarbeidsprosjekt mellom Fylkesmannen, kommunene og Statens vegvesen.
- FM ansvar for prosessen ved grenseendring. Vedtas i Statsråd før reguleringsplanen kan sluttbehandles.
- Oppdraget ledes av en Koordineringsgruppe med Fylkesmannen som leder.





## E6 Åkersvika

### Utarbeidelse av konkurransegrunnlag for registreringer og utarbeidelse av reguleringsplan

- Konkurransgrunnlaget ble utarbeidet og vurdert i samarbeid med SVV, FM og Mdir for utvelgelse av konsulent
- Konkurransgrunnlaget hadde muligens litt lite om kompensasjon, mest på kartlegging.
- Forespørselen gikk ut på å utarbeide reguleringsplan for E6 /rv 25 samt registreringer i reservatet.
- Kontrakt iht NS8402
- SvV er kontraktspart for oppdraget.



## E6 Åkersvika

### Samarbeid

- Vdt har vært aktive deltagere i flere temagrupper og i Sv sin prosjektgruppe.
- Det ble etablert 9 temagrupper
  - YM-plan/MOP
  - Grensejustering/forvaltningsplan
  - Overvann/VA
  - Anleggsgjennomføring
  - Landskap/støy/tursti
  - Konstruksjon/vegutstyr
  - Ts-plan/lokalveger
  - Landbruk
  - Arealplan



## E6 Åkersvika

## Oversikt over de nedsatte temagruppene.

E6 Kåterud - Arnkvern / Rv 25 Åkersvikavegen - Åker gård  
Temaarbeidsgrupper

YM-plan, MOP		
Ansvarlig	Siri Guldseth	SVV
	Ane Fyksen	Asplan
	Astrid Skrindo	VD
	Karianne Thøgger-Andresen	VD
	Claire Bant	SVV
	Ingvild Irgens	SVV
	Ragnar Ødegård	FM
	Oddny Gudmundsdottir	SVV
	Inger Nes	FM
	Grete Sponga	BH/RØ
	Egil Johansen	Hamar

Gr.justering/forvaltningsplan/kompensasjon/avb.tiltak		
Ansvarlig	Ragnar Ødegård	FM
	Jan Martin Ståvi	Asplan
	Siri Guldseth	SVV
	Karianne Thøgger-Andresen	VD
	Astrid Skrindo	VD
	Svein Peder Sund	SVV
	Gunn Frilund	MDIR
	Gunnar Kjærstad	MDIR
	Lise Dufseth Urseth	Hamar
	Inger Nes	FM
	Leif Skar	Stange

Overvann / VA		
Ansvarlig	Rolv Anders Systad	SVV
	Nina Syversen	Asplan
	Sean Sweeney	Asplan
	Vegar Antonsen	SVV
	Ingrid Edel Bergersen	Hamar
	Ove Sander	HIAS
	Ola Gillund	FM
	Kine Skarstein	Vegavd
	Trond Arne Stensby	SVV
	Ruth Heidi Pedersen	Asplan
	Claire Bant	SVV

TS-plan / lokalveger		
Ansvarlig	Ole Chr Bang	SVV
	Morten Brandsnes	Vegavd
	Steinar Bjørnstad	Hamar
	Stig Floberghagen	Vegavd

Konstruksjon / vegutstyr		
Ansvarlig	Trond Arne Stensby	SVV
	Øystein Seljegard	Asplan
	Widar Mikkelsen	SVV
	Yngve Aartun	SVV
	Kjersti Meland	SVV
	Ruth Heidi Pedersen	Asplan
	Karl Nilssen	Hamar

Arealplan		
Ansvarlig	Jan Terje Løitegård	SVV
	Ola Brandvold	Asplan
	Morten Brandsnes	Vegavd
	Svein Peder Sund	SVV
	Tor Harald Tusvik	Hamar
	Kjersti Meland	SVV
	Vegar Antonsen	SVV
	Inger Nes	FM
	Mette Bjørnsen Saur	Stange

Landskap, støy, tursti, G/S og kollektiv		
Ansvarlig	Kjersti Meland	SVV
	Aase Skaug	Asplan
	Janani Mylvaganam	Asplan
	Stig Floberghagen	Vegavd
	Oddny Gudmundsdottir	SVV
	Tor Harald Tusvik	Hamar
	Yngve Aartun	SVV
	Trond Arne Stensby	SVV
	Ingvild Irgens	SVV
	Mette Bjørnsen Saur	Stange
	Egil Johansen	Hamar
	Ole Christian Bang	SVV

Anleggsteknikk / gjennomføring / geometri		
Ansvarlig	Vegar Antonsen	SVV
	Ruth Heidi Pedersen	Asplan
	Trygve Aarkvisla	SVV
	Trond Arne Stensby	SVV
	Widar Mikkelsen	SVV
	Ole Christian Bang	SVV
	Tor Harald Tusvik	Hamar
	Arne Meland	SVV

Landbruk		
Ansvarlig	Svein Peder Sund	SVV
	Olav Schou Knutsen	Asplan
	Stein Enger	Hamar/Stange
	Karoline Finstad Vold	FM
	Kjersti Meland	SVV
	Inger Nes	FM



## E6 Åkersvika

### Samarbeid med FM/Mdir/Kommunene/Grunneiere

- Det er etablert felles arenaer for planarbeidet.
  - Koordineringsgruppa og Arbeidsgruppa som styrer samarbeidet og prosjektet har deltagere fra FM, Mdir, kommunene og SVV
  - Det er etablert 9 faglige temagrupper som skal gi innspill til planarbeidet. Deltagere fra FM/kommunene/SVV. SVV har ansvar for å kalle inn og referere fra gruppene.
  - FM har etablert en referansegruppe der de mest sentrale/berørte grunneierne er invitert til å delta.





## E6 Åkersvika

# Reguleringsplan etter pbl – grensejustering etter naturmangfoldsloven

- Utfordringer – grunnverv – midlertididige arealer
  - Det ble vurdert flere prosesser der ytterpunktene var planlegging etter pbl eller kun med dispensasjon fra fredningsforskriften
  - For å kunne gjennomføre en grunnvervsprosess for E6 er det nødvendig med en godkjent reguleringsplan
  - Konklusjonen ble en kombinasjon med planlegging etter pbl for så å søke dispensasjon fra fredningsforskriften.
  - Etter MDs vedtak ble dette tydeligere;
    - E6 tas ut av reservatet (grensejusteringsplan) før et reguleringsvedtak fattes i kommunen.
    - Midlertidige inngrep i anleggsperioden og virksomhet i reservatet søkes det dispensasjon for.



## E6 Åkersvika

### Kostnadsfordeling – investering/drift av tiltak i reservatet. Avtaler.

- SVV vil generelt ha et utbyggingsansvar.
- Utbygging av turstier utenom kryssing av og langs E6 vil kommunene ha ansvar for.
- SVV vil ha ansvar for måleprogram for eventuelle utslipp fra veg eller vegnære forhold ( bl.a. salt, svarteliste arter ol))
- Generelt vil FM ha driftsansvar innenfor reservatet. Andre utenfor (SVV/kom)
- FM vil ha driftsansvar for nye dammer.
- I tilknytning til nye beiteområder vil SVV gi et beløp som skal dekke et framtidig vedlikehold av inngjerding. Dette gis til grunneier.
- Driftskostnadene tas over de årlige driftsbudsjettene for henholdsvis FM og SVV



## E6 Åkersvika

### Ressursbruk/kostnader for planarbeidet/etablering av kompensasjon

- Ressursbruk vedr. planlegging av kompensasjonstiltakene er vanskelig å skille ut. Det er implementert i det generelle planarbeidet på dette nivået og utgjør ikke store andelen.
- Kostnader for kompensasjonstiltakene i planen er fordelt på investering og drift:
  - Investering omfatter bla. dammer, klargjøre beitarealer/gjerder (fra anslaget), 3 - 4 mill kr
  - Søppelfylling: (ikke konkretisert)
  - Drift omfatter gjennomføring av måleprogram og dokumentasjon samt drift/rensk av dammer ca 40` pr. år
  - Rensk og kontroll av grøfter for overvann samt rensbassenger er inkludert i vegvedlikeholdet og ikke spesifisert spesielt.



## E6 Åkersvika

# Differensiering mellom avbøtende tiltak og hva er kompensierende tiltak

- Grensene mellom avbøtende tiltak og kompensierende tiltak kan være flytende
- I vedtaksbrevet fra MD er det satt krav til de negative konsekvensene av at E6 utvides til 4 felt. Avbøtende tiltak omfatter bl.a.:
  - Støytiltak
  - Rensing av overvann,
  - etablering av terskler
- Av kompensierende tiltak for å øke naturverdiene nevnes:
  - Etablering av dammer (restaurering av våtmark)
  - Etablering av beitearealer



## E6 Åkersvika

# Oppsummering erfaring og evaluering

- Det ble gjennomført månedlige arbeidsgruppemøter (mellom kom, SVV, FM, MDIR, kons)
- Månedlige prosjektmøter (internt SVV med kons, vegavdelingen der areal og drift var med )
- Fagmøter i arbeidsgrupper etter behov
- Koordineringsmøter (styring) er avholdt ca. hvert kvartal



## E6 Åkersvika

### Oppsummering erfaring og evaluering

- I forhold til det komplekse prosjektet, har planarbeidet og samarbeidet mellom enhetene fungert meget bra.
  - Framdriften,
  - fått nødvendige avklaringer,
  - klart å løse punkter hvor det har vært forskjellige syn,
  - har opprettholdt god informasjonsflyt,
  - kompakt prosess.
  - Føringer fra MD har blitt fulgt,
  - nødv avklaring fra dept. og dir. har vært raskt avklart



## Vedlegg 8

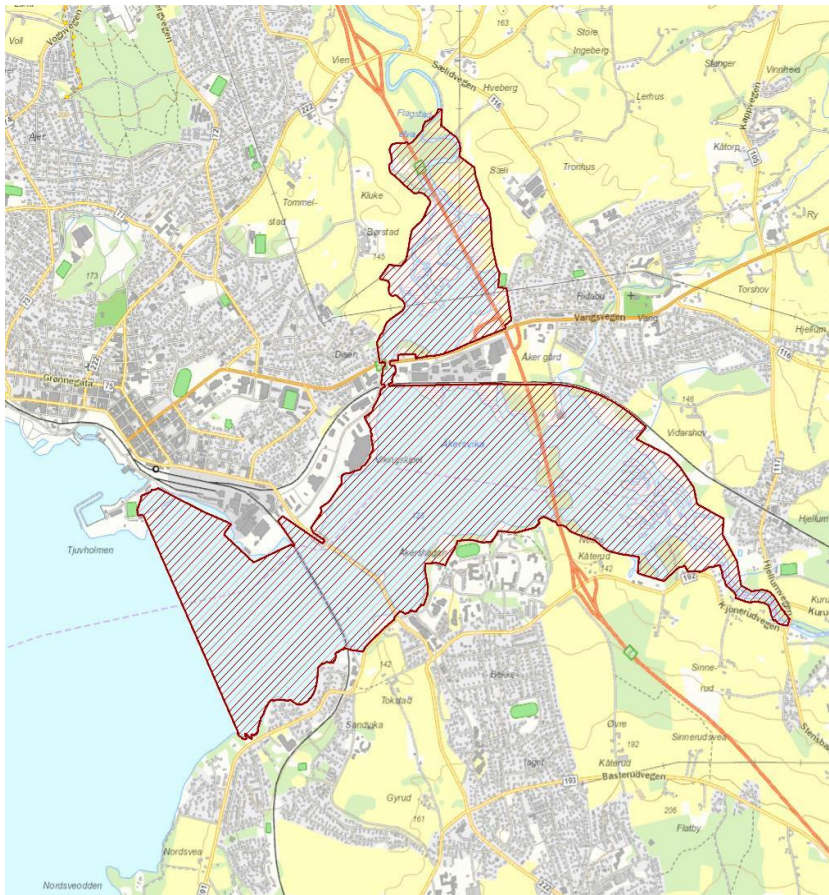
Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika –  
utfordringer, muligheter og andre erfaringer.

- Inger Nes og Ragnar Ødegård,  
Fylkesmannen i Hedmark,  
miljøvern avdelingen



Fylkesmannen i Hedmark

# Fylkesmannens erfaringer E6 Åkersvika



Pådriver for utvikling



Fylkesmannen i Hedmark

---

## Fylkesmannens rolle i E6 Åkersvika

### 1. Samordne etatene

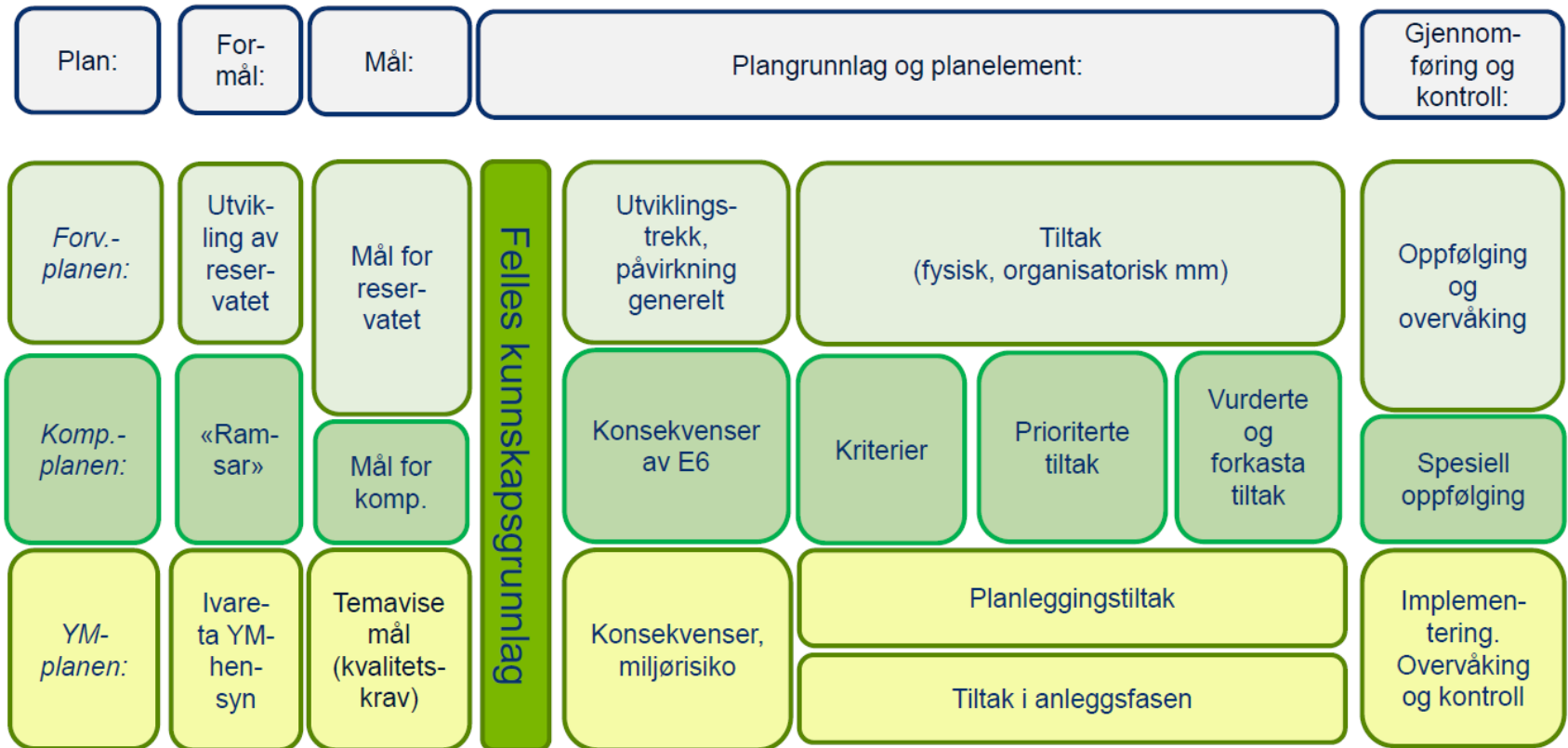
- Sørge for koordinering mellom partene slik at ikke nødvendig framdrift hindres
- Organisering med koordineringsgruppe ledet av Fylkesmann S. Johnsen, arbeidsgruppe ledet av SVV og 9 temaarbeidsgrupper

### 2. Myndighet for verneprosess etter nml - delegert fra Mdir.





## Felles prosess pbl + nml...

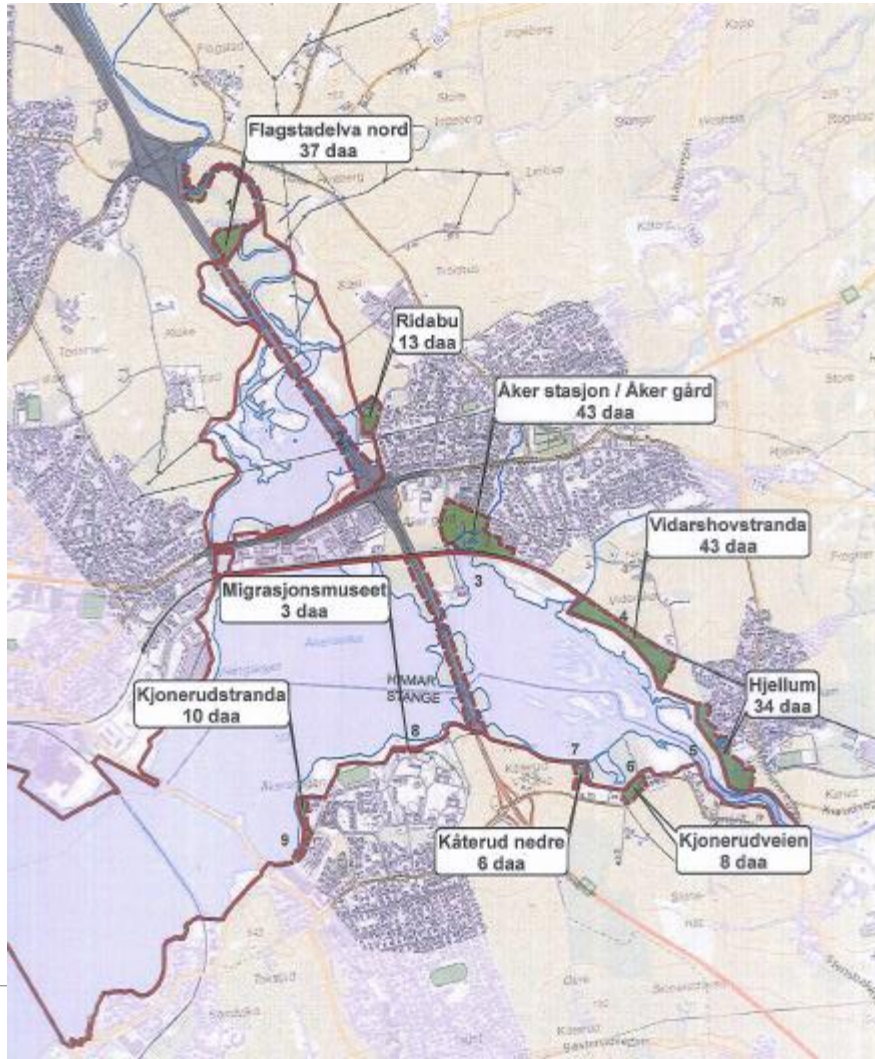




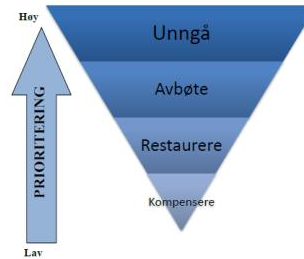


Fylkesmannen i Hedmark

# Krav om økologisk kompensasjon har ført til ...



Fylkesmannen i Hedmark



Overordnet plan for avbøtende og kompenserende tiltak

Utkast per 13.04.15

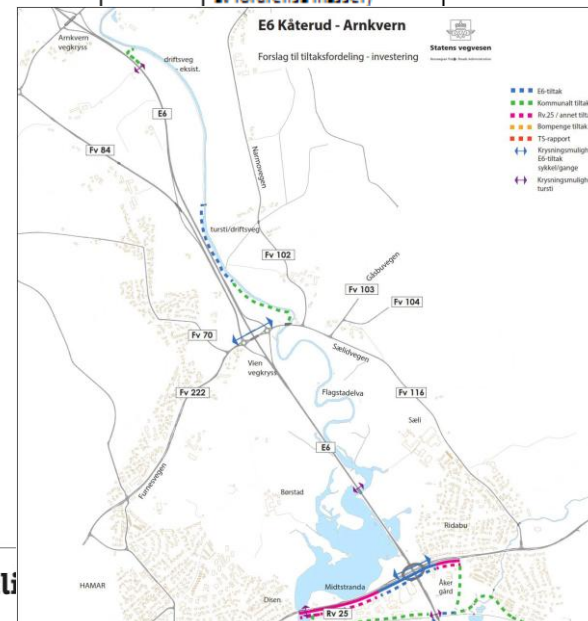




# Forvaltning, drift og overvåkning

- Forvaltning/drift; bygge på eksisterende organisasjoner og ordninger
- Overvåkning: påvirkning av vegen, status/utvikling i reservat og effekt av forbedringstiltak i reservatet

Tiltak		Utbyggingsansvar*	Driftsansvar
Veg	E6 og rv. 25 inkl. kryss	SVV	SVV
	Overvannsløsninger (grøfter og rensedammer)	SVV	SVV
	Flomveier i veggkråning på 25	SVV	SVV
	Vegetasjonsetablering og evt. terrengreparasjon i midlertidige anleggssoner	SVV	SVV på egen grunn, FM innenfor reservatet
	Flytting av rødlistearter	SVV	FM (innenfor reservatet)
	Fjerne uønska, fremmede arter	SVV (i anleggssonen)	FM (i anleggssområde tilbakeført til reservat)
Gsv-tiltak	Gang- og sykkelveg	SVV	SVV langs Rv 25, ellers Hamar og Stange kommuner (HK/SK)
	Turstier (se figur xx under)	SVV/ kommunene	FM har vedlikeholdsansvar for stier innenfor naturreservatet, ellers HK / SK
Tiltak i reservatet	Etablering av nye dammer og våtmarker (inkludert fjerning av forurensa masser)	SVV	FM
			FM







# E6 Åkersvika

E6 Åkersvika

Bakgrunn

Organisering

Reguleringsplan

Grenseendring naturreservat

Dokumentarkiv

Kontakt oss

Abonnement

Aktuelt

RSS



## Yrende fugleliv på rasteplassen

Publisert 20.04.2015

Tusensvis av kortnebbgås raster i Åkersvika

[Les mer «Yrende fugleliv på rasteplassen»](#)

## Forslag til reguleringsplan på høring

Publisert 15.04.2015

Forslag til reguleringsplan for E6 og rv. 25 gjennom Åkersvika naturreservat er ute på høring i perioden fra 15. april til 1. juni 2015.

[Les mer «Forslag til reguleringsplan på høring»](#)

## Nyhetsbrev

Publisert 09.04.2015

Fylkesmannen i Hedmark og Statens vegvesen har sendt ut nyhetsbrev om grensejusteringen av Åkersvika naturreservat og reguleringsplan som omhandler reguleringsplan for E6.

[Les mer «Nyhetsbrev»](#)



Abonner på nyheter fra E6 Åkersvika

### Lenker



Hamar  
kommune



Stange  
kommune



Statens  
vegvesen



Fylkesmannen i  
Hedmark

## Vedlegg 9

Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika –  
utfordringer, muligheter og andre erfaringer.

- Tor Harald Tusvik, Hamar kommune



# E6 i Åkersvika naturreservat

Fysisk kompensasjons innvirkning på reguleringsplanprosessen



**Hamar kommune**

# Fysisk kompensasjons innvirkning på reguleringsplanprosessen

- Hvordan har kommunens rolle blitt påvirket av at prosjektet inkluderer fysisk kompensasjon:
  - Planmyndighet reguleringsplan E6/rv25
  - Ivareta kommunens interesser i reservatet
  - Kommunen som grunneier
- Hvordan har arbeidet med fysisk kompensasjon:
  - påvirket nasjonale kontra lokale interesser
  - medført økte eller mindre konflikter



# Kommunens rolle - Planmyndighet

- Normal saksbehandling
- Avhengighet til reservat (KS)
- Fokus på del av reguleringsplan som ikke er finansiert / må bygges som del av E6, jf. MDs krav om regulering av rv25 gjennom reservat. Plan må kunne gjennomføres uten behov for ny reservatprosess – reelt alternativ er å leve med føringene.
- Planens konsekvens for interessenter utenfor planområdet:
  - Rundkjøring Midtstranda: reguleringsplan løser ikke påkobling av eksisterende veger (finans, planomr.). Dette gir større arealbeslag i reservat.
  - Rundkjøring Åkersvikavegen: avkjøring til næringsområde ved Meieriet / boligbebyggelse.
- Konsekvens ved senere gjennomføring
  - Finansiering av kommune / vegkontor
  - E6 prosjektet unngår problemstilling / planavklaring som kan påvirke fremdrift/økonomi
  - Plankrav fra MD bør også inkludere finansiering!



# Kommunens rolle - Naturreservat

- Ivareta kommunens interesser tilknyttet natur og arealplan.
  - Evaluere dagens føring/praksis/oppfatning
  - Kommunen har vendt reservatet ryggen: *"Fuglene må ikke forstyrres!"*
  - Er dette riktig – lovens intensjon?
  - Hvem har interesser og hva er disse
- Fokus på rammer som ivaretar:
  - Vernets legitimitet hos folk: *"For fremtiden er dette minst like viktig som risikoen for å forstyrre dyrelivet!"*
  - Tilrettelegging for folk
  - Formidling av natur og kulturverdier
  - (Naturverdiene sikrer fylkesmannen)
  - Tilrettelegging for landbruket
- Fokus på hele reservatet ikke kun reservatet langs E6
  - Revidering kun for hvert 10-20 år
  - Ivareta interesser annet sted enn langs E6





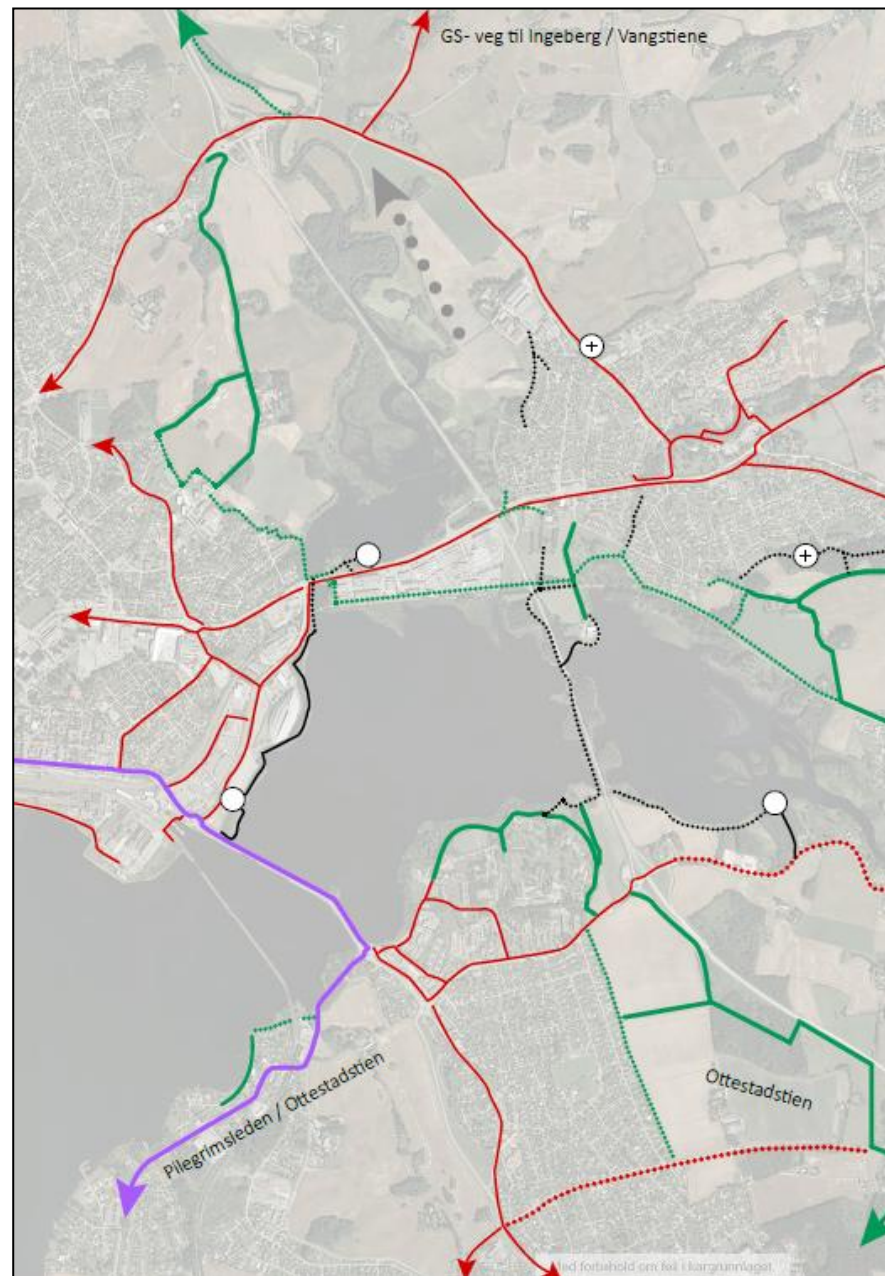
# Kommunens rolle - Naturreservat

- Krav til egen planlegging:
  - Oversikt over kulturverdier, naturverdier og opplevelsesverdier i og rundt reservatet.
  - Planlegge mulighet for turstier/GS-veg, andre fysiske tiltak og mulighet for ønsket aktivitet, skiløypenett
- Sikre interessene i:
  - Reguleringsplan
  - Verneforskrift / forvaltningsplan
  - Andre planer / grunneiere

## Åkersvika

Forslag til formidling og tilrettelegging

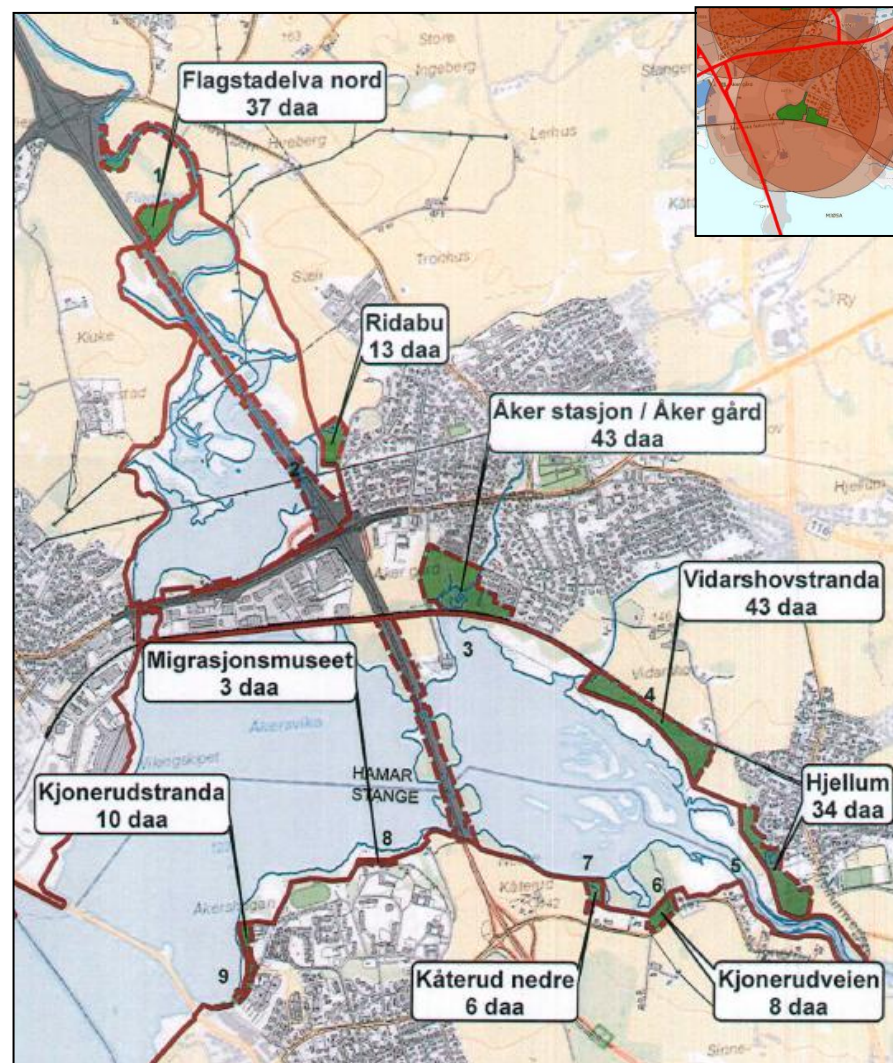
Landskapsfaglig rapport 17.12.2014



# Kommunens rolle

## - Naturreservat

- Ta stilling til arealbrukskonflikt / interesser der reservat utvides uten at områdene reguleres:
  - Regulert parkeringsareal
  - Areal som inngår i lekeplassdekning for boligområder ( )
  - Potensiell barnehagetomt i område med dårlig barnehagedekning
  - Bolignære områder
  - Framtidig gang og sykkelveg fra Hjellum til Hamar gjennom Åker
  - Fremtidig flomvoll Midtstranda
- Medvirkning utenom PBL?





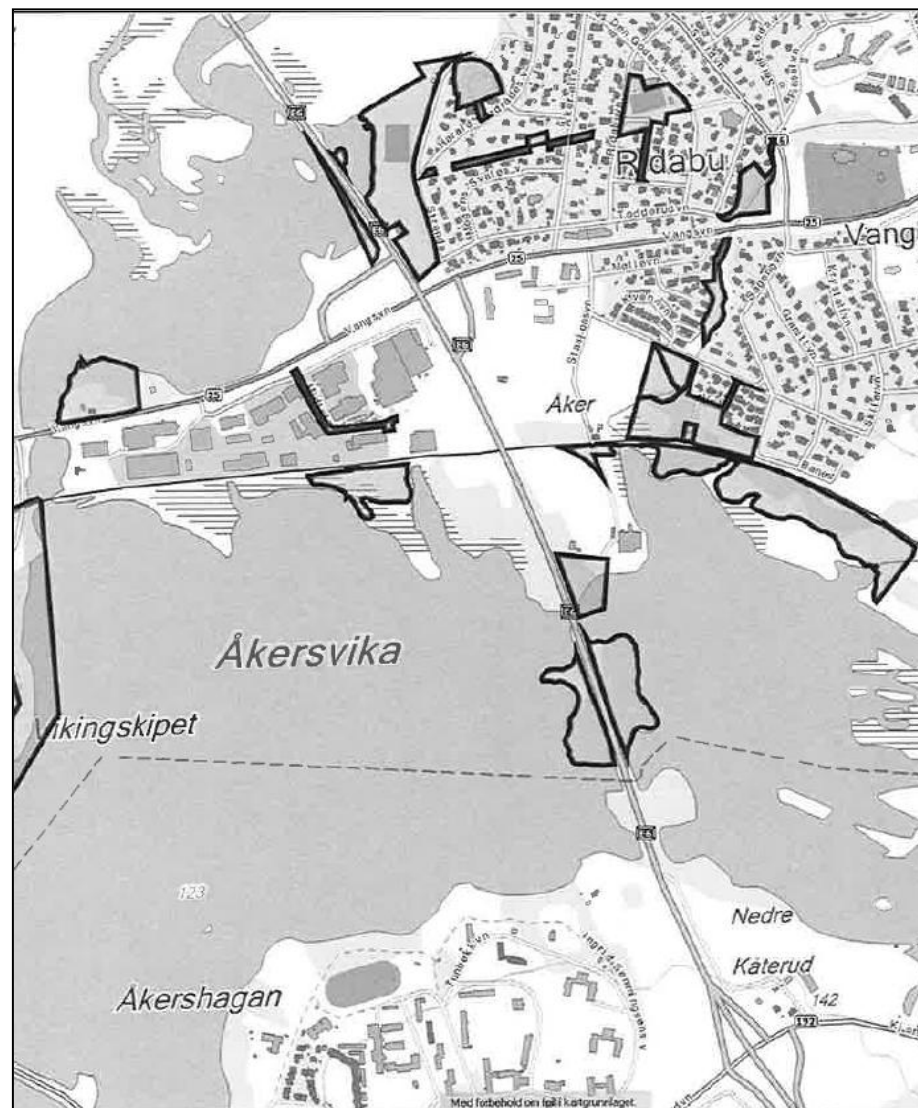
# Kommunens rolle - Grunneier

## ■ Grunneier

- Ikke store økonomiske verdier sett ut i fra KPL arealdel
- Potensiell verdi kunne vært større (barnehagetomt)
- Resultat i regulerings- og verneforskrift / forvaltningsplan har hatt større fokus enn eierinteressen
- Berørt i større grad enn forutsatt i kommunedelplan E6

## ■ Leverandør av kommunaltekniske tjenester

- Fremtidige interesser sikres i verneforskrift /forvaltningsplan



# Fysisk kompensasjon

## - nasjonale vs. lokale interesser

- Positiv ivaretagelse av lokale interesser:
  - Forståelse av at det er lov å bruke reservatet på naturens prinsipper
  - Muligheten som verneforskrift / forvaltningsplan gir til etablering av tiltak og det som fysisk skal opparbeides.
  - Mulighet for formidling av naturverdi/kulturverdi
  - Rekreasjonsverdi: naturområde, lokalhistorie, nærturterreng / sammenkobling med andre turområder, dammer, vegetasjonsskjøtsel/beiting.
  - Flere boområder er registrert med for dårlig nærturterreng.
  - Støytiltak for reservat er positivt for naturopplevelse og boligbebyggelse
  - Tilrettelegge for skjøtsel
  - Tiltak mot uønskede arter
- Negativt i forhold til lokale interesser:
  - Planer om barnehage som ikke var sikret i arealplan
  - Kommuneplanens krav om sentral lekeplass og kvartalslekeplass i boligområder blir berørt, men lite belyst – er interessene ivaretatt?
- Uavklart:
  - Tidligere søppelfylling
- Nasjonal vs. nasjonal/lokal interesse:
  - Rundkjøring med påkobling til Midtstranda (plangrense vs. inngrep reservat)

# Fysisk kompensasjon

## - medført økte eller mindre konflikter

- Positiv ivaretagelse av lokale interesser gir mindre konflikter:
  - Før prosess har kommunen vendt reservatet ryggen: *"Ikke forstyr fuglene!"*
  - Medlemmer i referansegruppa er positiv til prosess og resultat (grunneiere, landbrukssjef, miljøvernkoordinator, kulturminnemyndighet). Invitasjon til medvirkning verdsettes av deltakerne.
  - *"Nå snakker vi sammen!"*
  - Det er lov å bruke reservatet og lov å formidle verdiene (Før: "Ikke fortell det til andre - noen kan komme å forstyrre")
  - Kommunen er invitert med i andre prosesser (prioriterte arter/svartelista arter)
  - Nå er det viktig at befolkningen også får endret syn på reservatet – ivareta vernet!
- Parallell prosess oppleves positivt. Kommunen ønsker samkjørte statlige etater. Bakdelen er når kommunen har foreslått tiltak som er uønsket av en statsetat, gir dette en mer krevende prosess:
  - Staten oppleves å samkjøre sine interesser og fremme motforestillinger, selv om kommunen kun anser en etat å ha faglige interesser (skiløype- og bru).
  - Kommunen ønsker rasjonell og analytisk tilnærming til avslag / motforestilling mot forslag
  - Viktig å ha nok tid til planprosess
- Statens vegvesen er gitt delegert myndighet til å legge plan ut til offentlig ettersyn:
  - Bra for god og parallell framdrift, men planmyndigheten sitter igjen med noen uavklarte forhold vi normalt sett ønsker å ha avklart før offentlig ettersyn.
- Fylkesmannen og dobbelt rollen:
  - Sikre tilstrekkelig kompensasjonsareal – går dette på bekostning av barn og unge (KPL/RPR)?
  - Er dette tilstrekkelig belyst? – ikke nødvendigvis konflikt



**Formidling av verdier  
- er tilstrekkelig beløp er sikret?**

## Vedlegg 10

Erfaringer og perspektiver fra Åkersvika –  
utfordringer, muligheter og andre erfaringer

- Jan Martin Ståvi, Asplan Viak

# Fysisk kompensasjon for natur: Erfaringer og perspektiver (i det minste prosesserfaringer)

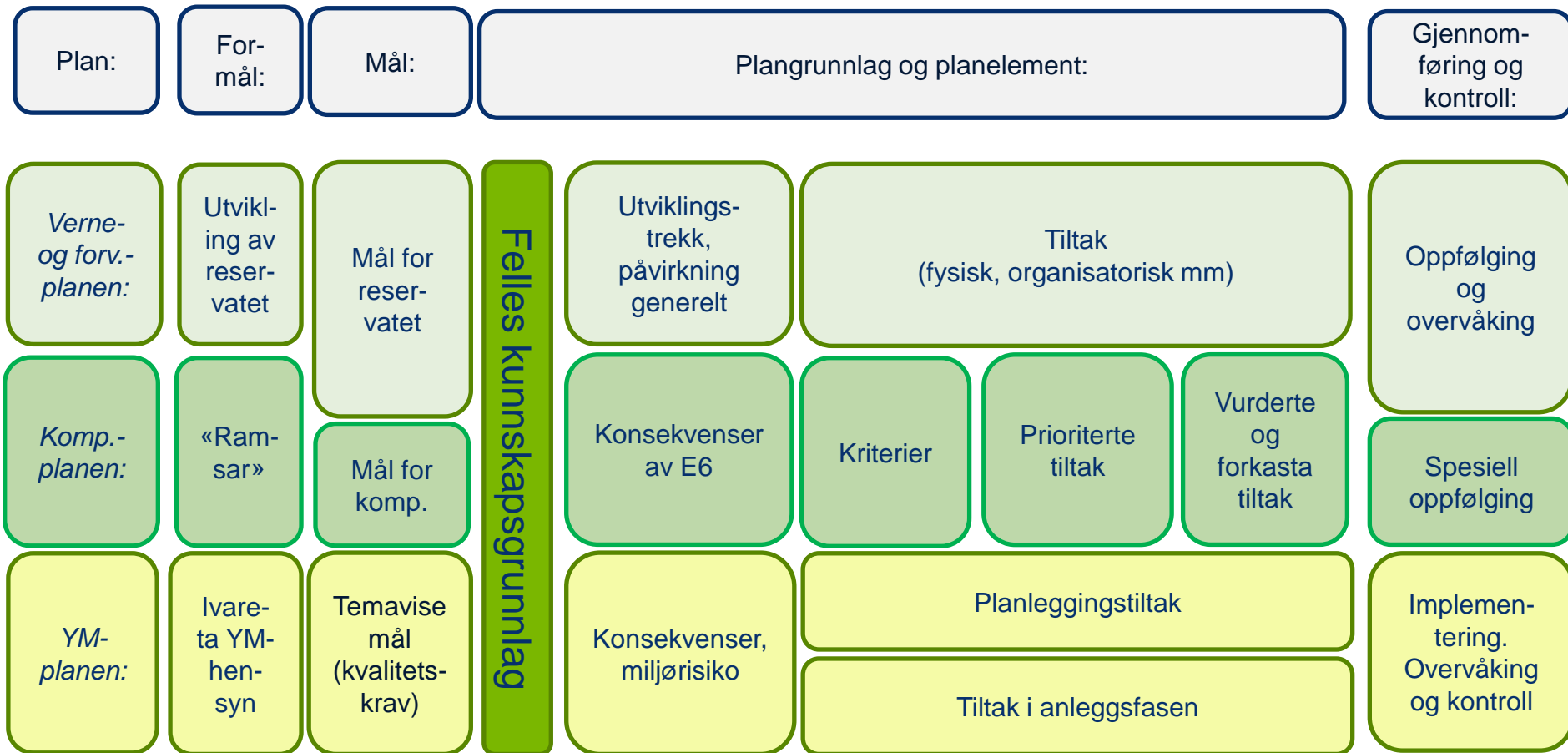
v/ Jan Martin Ståvi

Erfaringsseminar 27.04.2015

# Når utgangspunktet er som .... best

- En presis og konkret bestilling fra Miljøverndepartementet
  - Forventninger om hvilke tiltak som skulle gjennomføres og hvilke resultat som skulle oppnås
  - Forventninger om organisering og samarbeid
  - Rom for diskusjon og korreksjoner
  - Grunnlag for et velfungerende samarbeid mellom partene (FM-SVV)
    - Felles interesse av å få gode resultater
    - Omforent og felles dokumentasjon
    - Utvikling av løsninger
    - Fortløpende avklaringer
- Sett i ettertid (1): Hvor bevisst var avsenderen på teori og prinsipper rundt kompensasjon?
- Sett i ettertid (2): Konkrete forventninger (krav) til løsninger var først frustrerende, men har fungert som positive utfordringer

# «Mot felles mål»

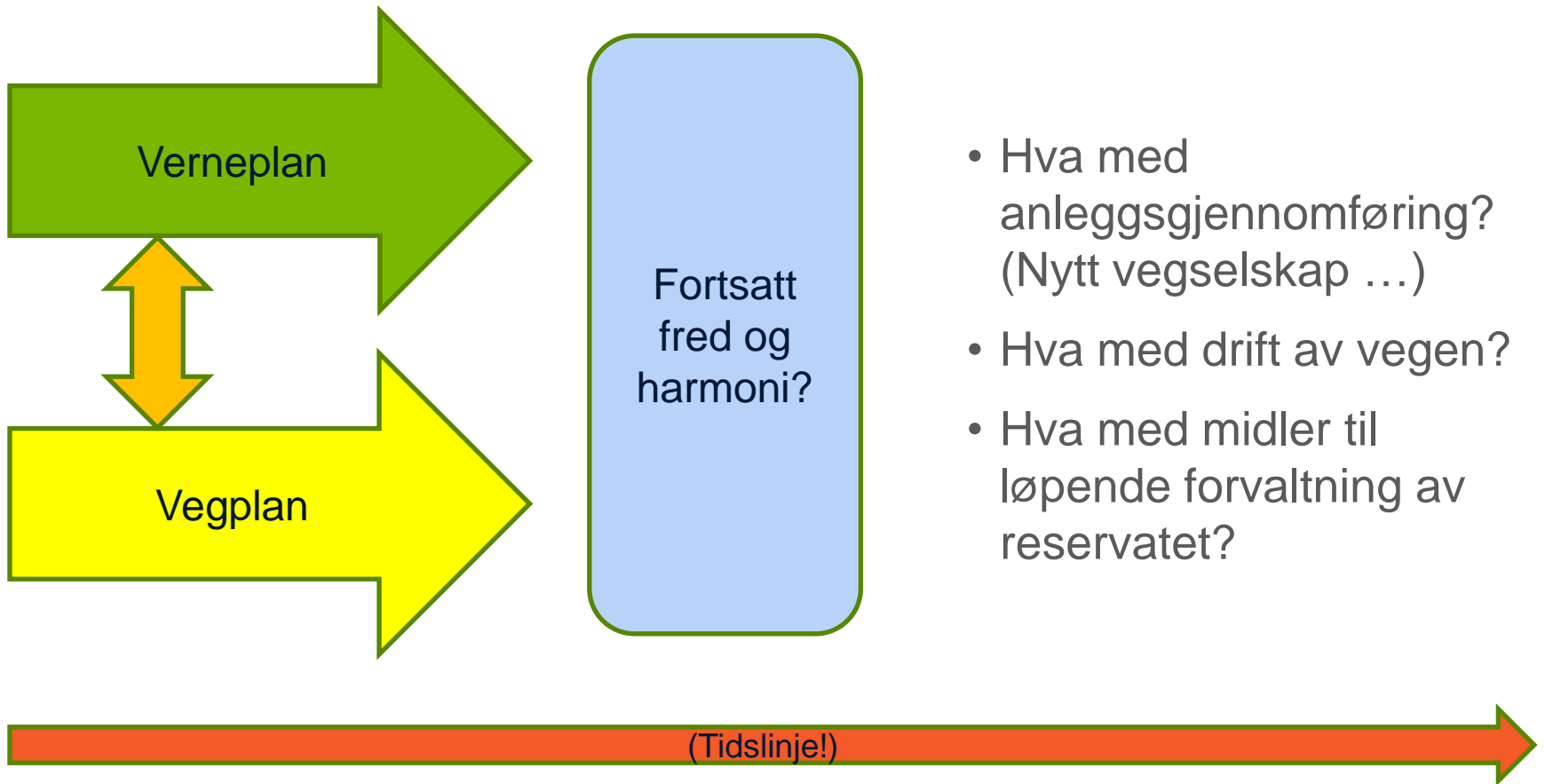




# Hva har vi lært?

- Organisering og samhandling, med gjensidig respekt
- Samarbeid på tvers av fag og disipliner, har gitt:
  - Balanserte kompensasjonstiltak
  - Miljøoptimalisert motorveg?
- Tilstrekkelig med ressurser er viktig:
  - Faglig kompetanse med nødvendig bredde, dybde og tyngde (!)
  - Organisasjon og organisering – tid til møter og produksjon
  - Økonomi – forståelse hos oppdragsgiver at dette koster (litt mer)
- Faglig utvikling for alle deltakere
  - For eksempel forståelse for og tilnærming til kompensasjon
- *Erfaringene må dokumenteres!*

# Hva skjer videre?



## Vedlegg 11

Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E18 Langangen-Rugtvedt

- Anne Karen Haukland og Arne Heggland, Statens vegvesen, Region sør



Statens vegvesen

Økologisk kompensasjon

# E1 8 Langangen–Rugtvedt

Seminar 27.4.2015

Anne Karen Haukland & Arne Heggland





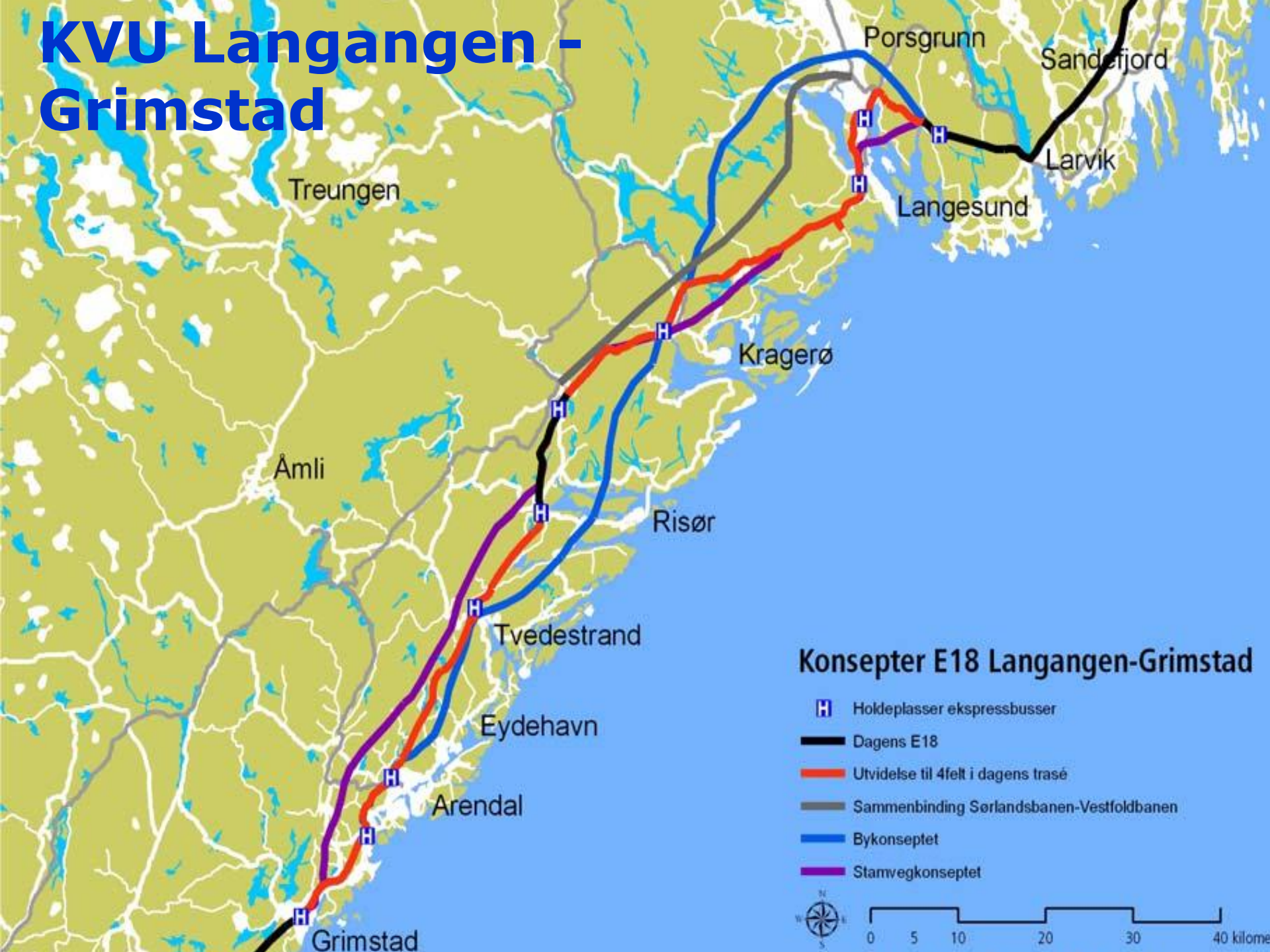
## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Historikk

- Kommunedelplan med konsekvensutredning i Porsgrunn og Bamble kommuner (Telemark)
- Oppstart i 2013, planen ligger ute på høring frem til 29. april 2015. Politisk vedtak høsten 2015.
- Delstrekning av KVU Langangen–Grimstad → del av portefølje til nytt utbyggingssselskap
  - Reguleringsplanoppstart i 2015?



# KVU Langangen - Grimstad

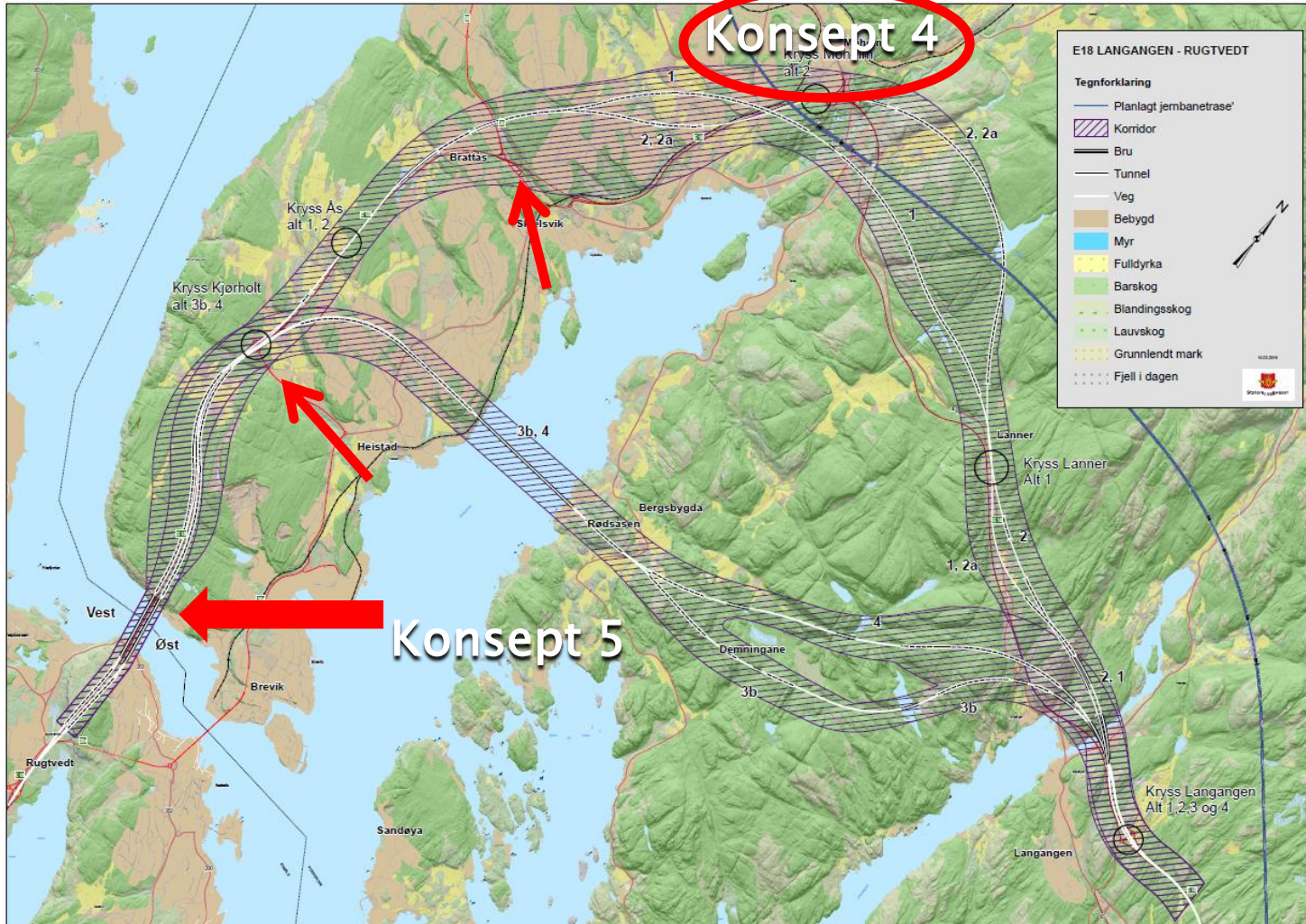






# E1 8 Langangen–Rugtvedt

## Anbefalt korridor



**Korridor 1**  
Kost.: 7 mrd. kr.  
NN: -2 mrd. kr.  
Lengde: 17 km

**Korridor 2:**  
Kost.: 8 mrd. kr.  
NN: -4 mrd. kr.  
Lengde: 18 km

**Korridor 3b/4**  
Kost.: 9 mrd. kr.  
NN: -1,5 mrd. kr.  
Lengde: 14 km



## E18 Langangen–Rugtvedt

# Verdianalyse, siling og planprogram

- Verdianalyse ikke-prissatte tema (13.6.2013) → store nasjonale/internasjonale naturverdier og naturreservater ved eksisterende Grenlandsbru
- Silingsrapport (12.12.2013) → alternative kryssinger av Frierfjorden forkastes bla. grunnet uakseptable stigningsforhold og uheldig spredning av inngrep. Eksisterende Grenlandsbru ønskes videreført som del av E18.
- Planprogram (9.5.2014) → Det forutsettes en ekstraordinær kartleggingsinnsats med spesialistundersøkelser fordi man ikke unngår inngrep i naturreservatene og andre verdifulle områder. Økologisk kompensasjon nevnes.



## E1 8 Langangen–Rugtvedt

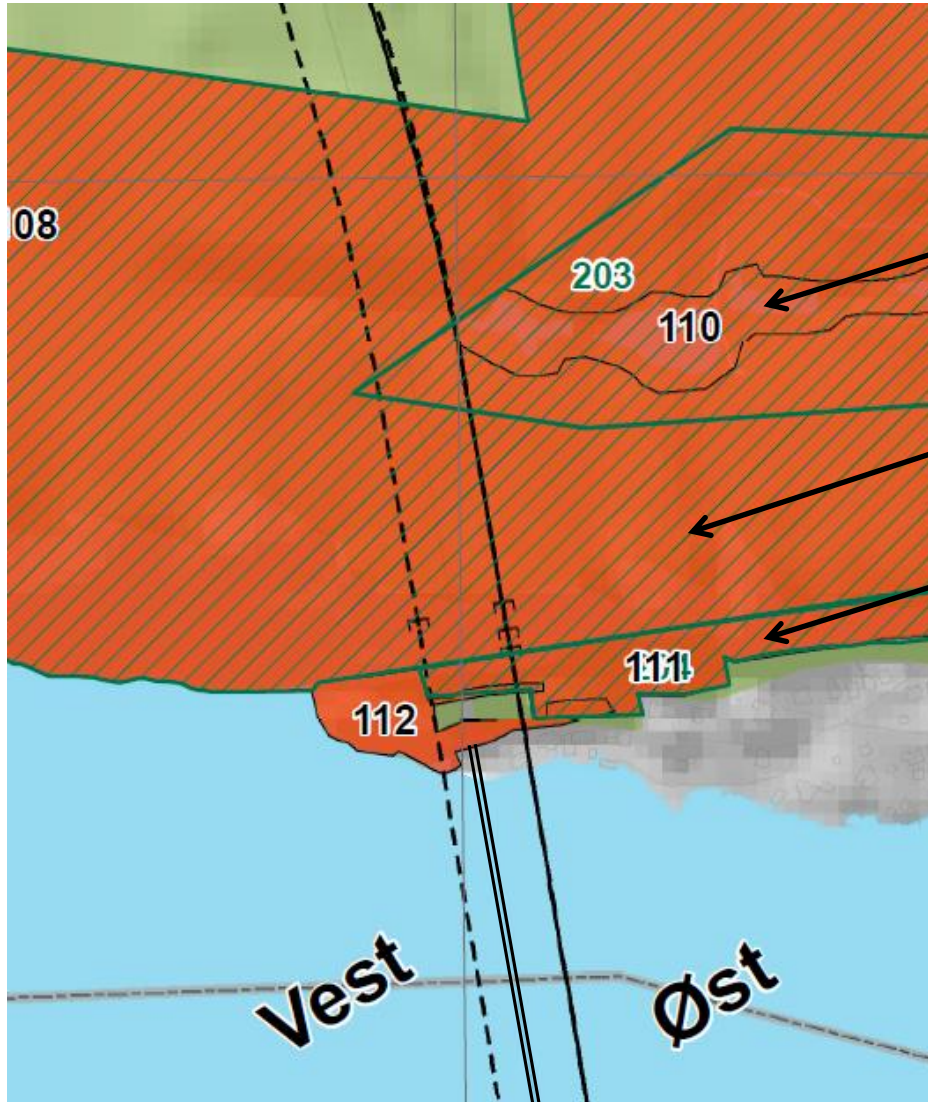
# Hva slags naturverdier påvirkes?

- **Utvalgt naturtyper**
  - Kalklindeskog
  - Hule eiker
  - (åpen kalkmark – i prosess)
- **Verneområder**
  - Blekebakken; bl.a. (inter)nasjonalt viktig kalklindeskog
  - Frierflogene (kalkskog)
- Helt naturlig at kompensasjon vurderes,
  - Forankring – nml, NTP og V712
  - Potensielt pilotprosjekt



## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Verneområdene ved Frierfjorden



Dammane LVO

Frierflogene NR

Blekebakken NR















Statens vegvesen

# Skjelsvikdalen

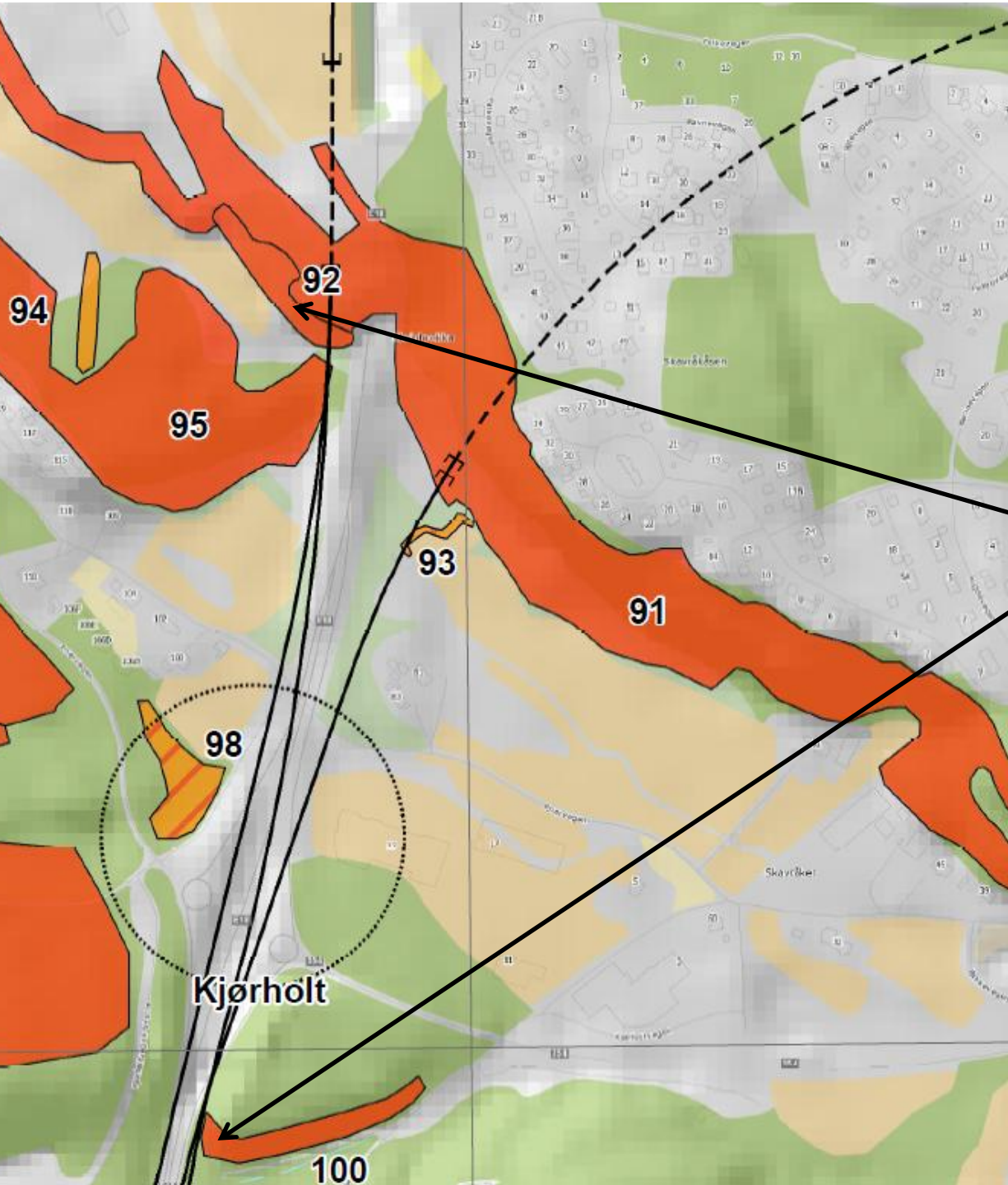


Kalklindeskog



Statens vegvesen

Kjørholt



Kalklindeskog

Kjørholt

100

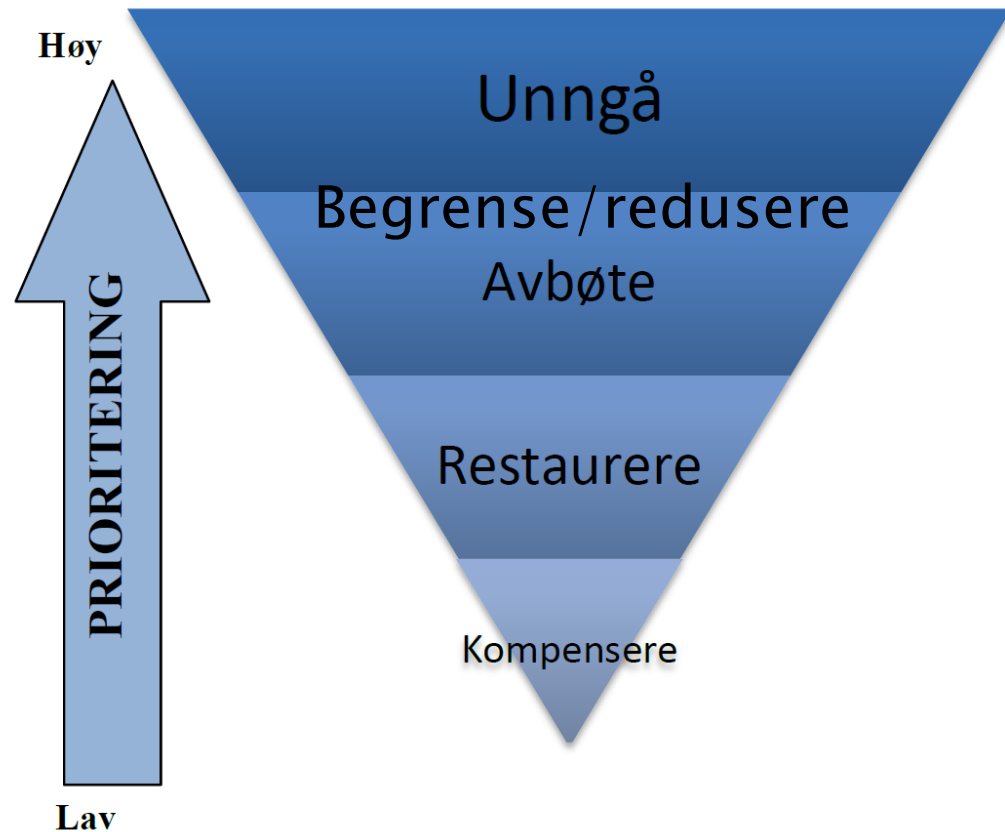




## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Trinnene i pyramiden; noen tanker...

- Unngå; jf. siling. Nml §12
- Begrense
  - Reg. plan
  - prosjektering
- Avbøte
  - driftsteknikker
  - prosjektering
- Restaurere?
  - Plan for tilbakeføring
  - Rigg/anleggsomr.
- Kompensere?
  - Avklare pilot
  - Gjennomføre tiltak





## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Ressurser i prosjektet

- Kunnskapsgrunnlag som har gitt omfattende dokumentasjon av naturverdier nær tiltaksområdet
  - Setter inngrepet i perspektiv
  - Kan være aktuelle objekter å vurdere for sikring
  - Kunnskap = viktig ressurs i plan for kompensasjon
- Statens vegvesen har tilgang på arealer (Hydro) med store naturverdier i nærheten
  - Kan være aktuelle å vurdere for sikring



## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Arbeidsoppgaver og viktige avklaringer

- Dispensasjonssøknad for inngrep i verneområder, nml §48
  - Her under hjemles kompensasjonskravet
- Avklare **type og måte** for økologisk kompensasjon samt innslagspunkt
  - Skogøkosystem vanskelig å bygge opp
  - Juridisk sikring av truede lokaliteter aktuelt?
  - Skjøtsel aktuelt?



## E1 8 Langangen–Rugtvedt

# Arbeidsoppgaver og viktige avklaringer

- Avklare **prosess, lovverk/ hjemmel og rollefordeling**
- **Økonomi**
- **Peke ut kandidater** som faglig holder mål
- **Grunneiermøter/prosess**
- **«Planforslag** for kompensasjon», utarbeide, vedta, følge opp
  
- **PILOT = LÆRING, D.V.S. «ALT» DOKUMENTERES ☺**



## Vedlegg 12

### Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E16/Ringeriksbanen

- Cecilie Bjørlykke, Jernbaneverket
- Frode Nordang Bye, Statens vegvesen, Region sør

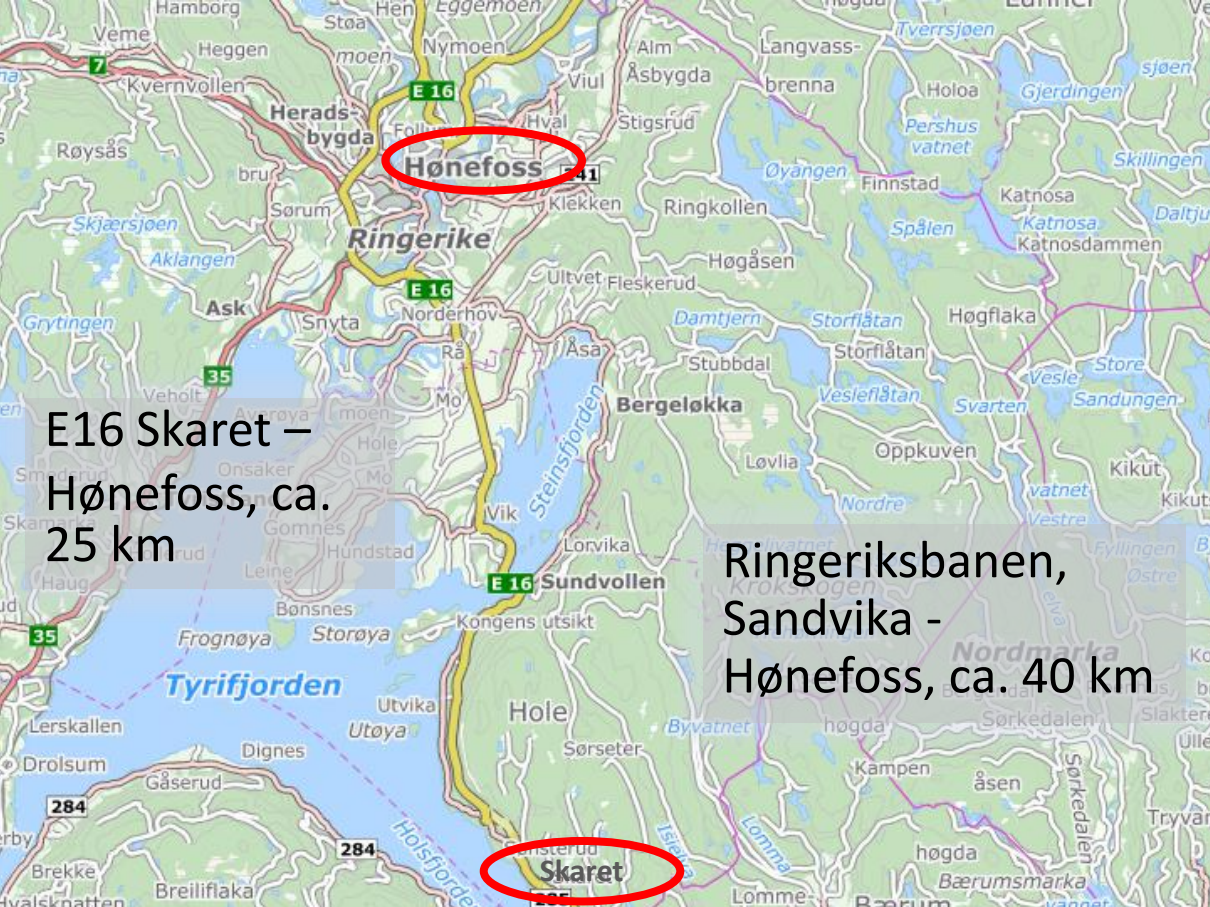
Erfaringsseminar om fysisk kompensasjon for natur i samferdselssektoren

# Ringeriksbanen og E16 skaret- Hønefoss



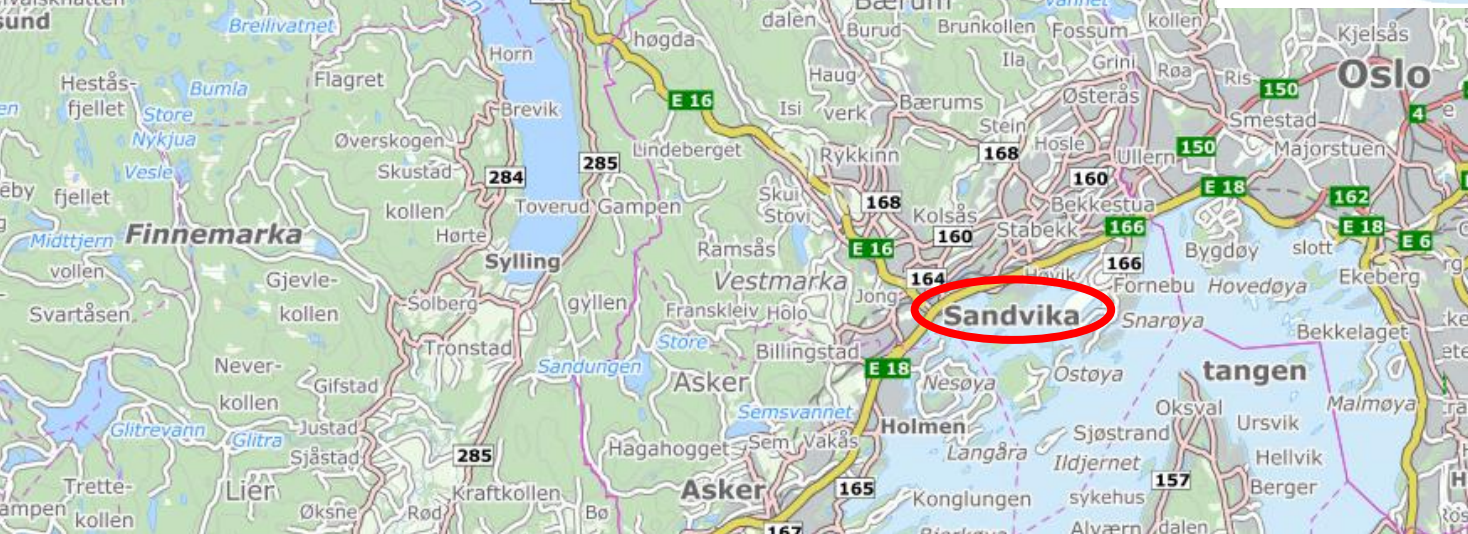
- Utredningsarbeid utført av Jernbaneverket og Statens vegvesen
- Silingsrapport levert 31.januar 2015
- Bred utredningsprosess med deltakelse fra kommunalt og regionalt nivå
- Egen konfliktløsningsprosess på direktoratsnivå
- Regjeringen tar stilling til videre framdrift i løpet av våren 2015





E16 Skaret –  
Hønefoss, ca.  
25 km

Ringeriksbanen,  
Sandvika -  
Hønefoss, ca. 40 km





# Verditett område med stort konfliktpotensiale

## Nordre Tyrifjorden våtmarksområde

- Sammenhengende våtmarksområde knyttet til Storelva og Nordre-Tyrifjorden. Deler av området er vernet etter naturmangfoldloven, og deler er foreslått vernet.
- Internasjonal forpliktelse gjennom Ramsarkonvensjonen.
- Innsigelser fra Fylkesmann og NVE for traseer som deler området.

## Steinsletta

- Nasjonalt viktig kulturlandskap knyttet til kulturhistorie, biologiske og landskapsmessige verdier.
- Buskeruds prioriterte kulturlandskap (utvalgt av departementene for landbruk og miljø.)
- Svært rikt på kulturminner og svært sentralt i norsk historie.
- Innsigelser fra Riksantikvar og fra Fylkesmann knyttet til naturmangfold, kulturlandskap, landbruk, kulturmiljø og landskap.

## Løken-Rytteråker-Fekjær

- Nasjonalt viktig kulturlandskap knyttet til kulturhistorie, biologiske og landskapsmessige verdier.
- Innsigelser fra Riksantikvar og fra Fylkesmann knyttet til naturmangfold, kulturlandskap, landbruk, kulturmiljø og landskap.

# Konfliktløsning: Arbeidsgruppe med direktorater



- Etter initiativ fra SD/KMD har det blitt jobbet med miljøkonsekvenser i en arbeidsgruppe med deltakere fra:
  - Landbruksdirektoratet
  - Miljødirektoratet
  - Riksantikvaren
  - NVE
  - Jernbaneverket og Statens vegvesen
- Arbeidsgruppen har bidratt i utarbeidelsen av det faglige grunnlaget (etter metoden i SVVs Håndbok V712 Konsekvensanalyser)
- Resultatet ble presentert for involverte departementer (KMD, LMD, KLD, OED, SD)
- Jernbaneverket og Statens vegvesen står bak anbefalingen



**Delstrekning 5:**  
Styggedalen -  
Hønefoss

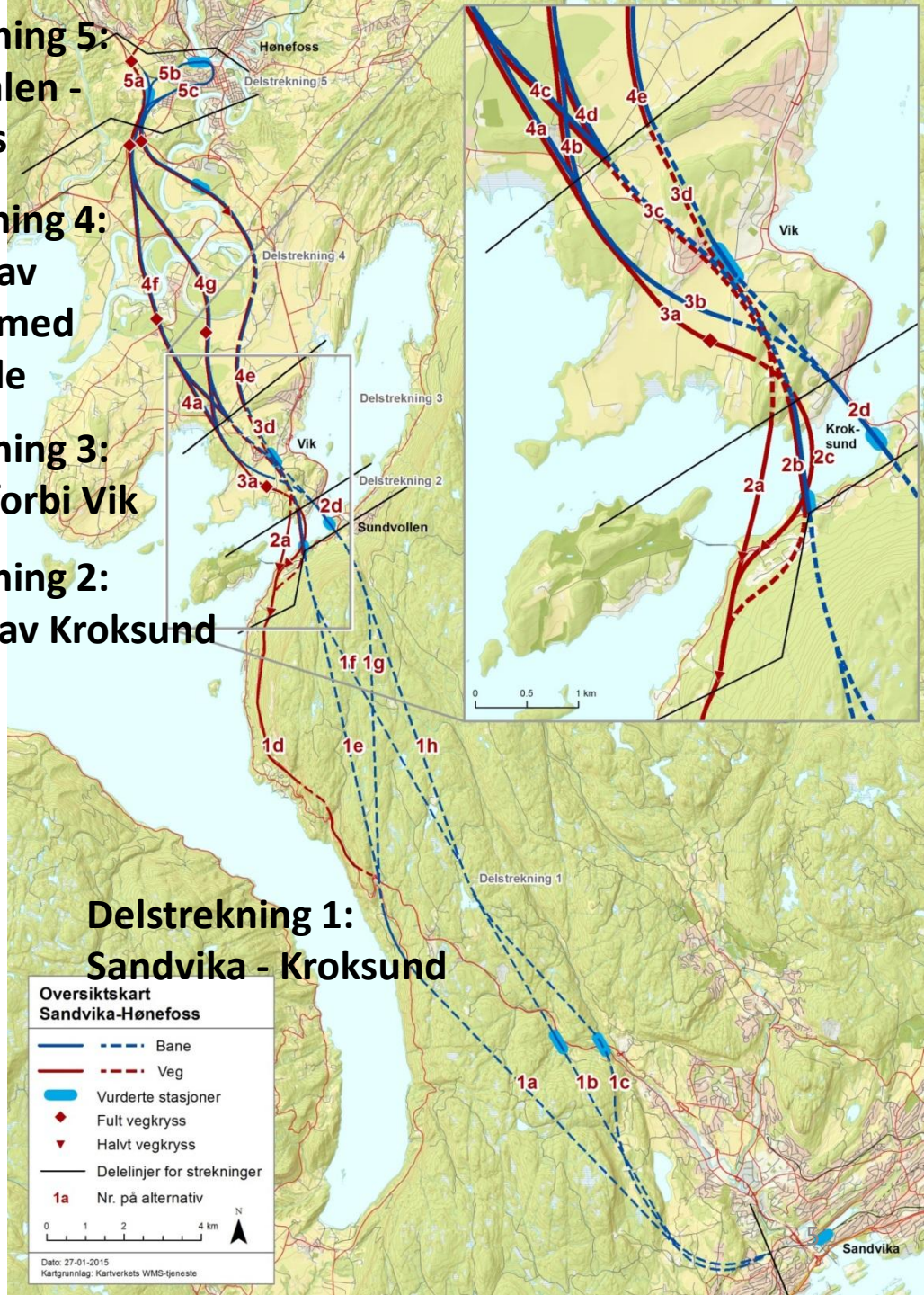
**Delstrekning 4:**  
Kryssing av  
Storelva med  
tilhørende

**Delstrekning 3:**  
Løsning forbi Vik

**Delstrekning 2:**  
Kryssing av Kroksund

**Delstrekning 1:**  
Sandvika - Kroksund

# Siling for fem delstrekninger





# Anbefalt alternativ

## Trasé via Helgelandsmoen

### Stopp:

- Sundvollen
- Hønefoss
- (Rustad)

### Vegkryss:

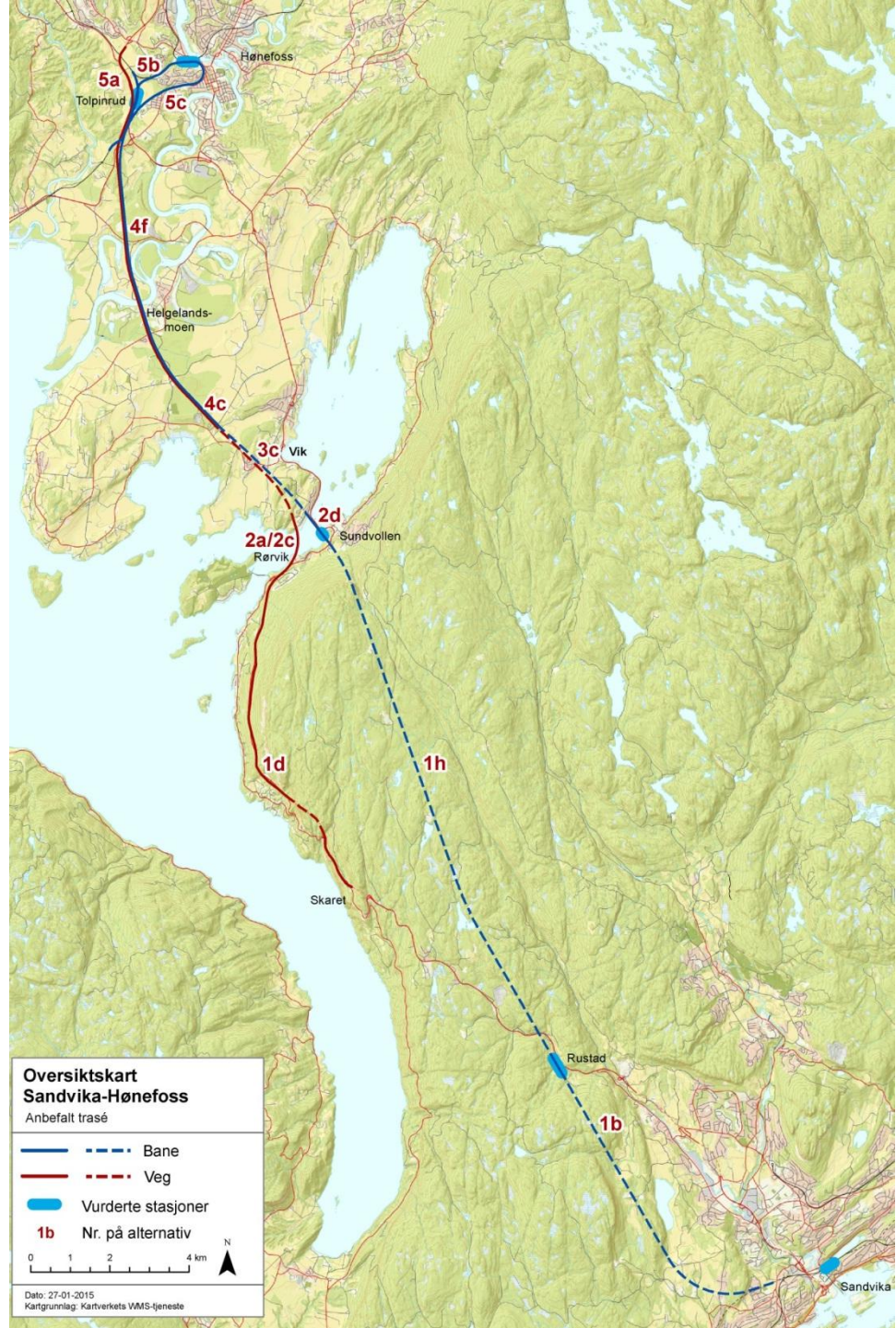
- Rørvik/Elstangen (halvt)
- Helgelandsmoen
- Styggedalen
- Ve

### Reisetid:

Sandvika - Hønefoss	00:20
Oslo – Bergen	05:35
Lengde (bane):	39,9 km
Tunnelandel (bane):	66%

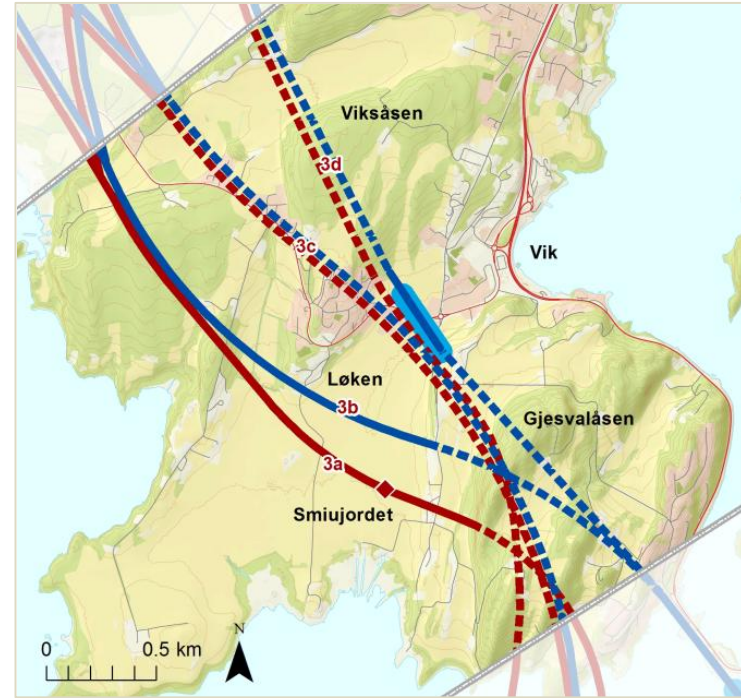
### Forventet kostnad:

Veg og bane: 26 mrd.kr



Tunnel tar bort store miljøkonsekvenser, men øker kostnadene betydelig

Konsekvensvurderinger på denne delstrekningen:

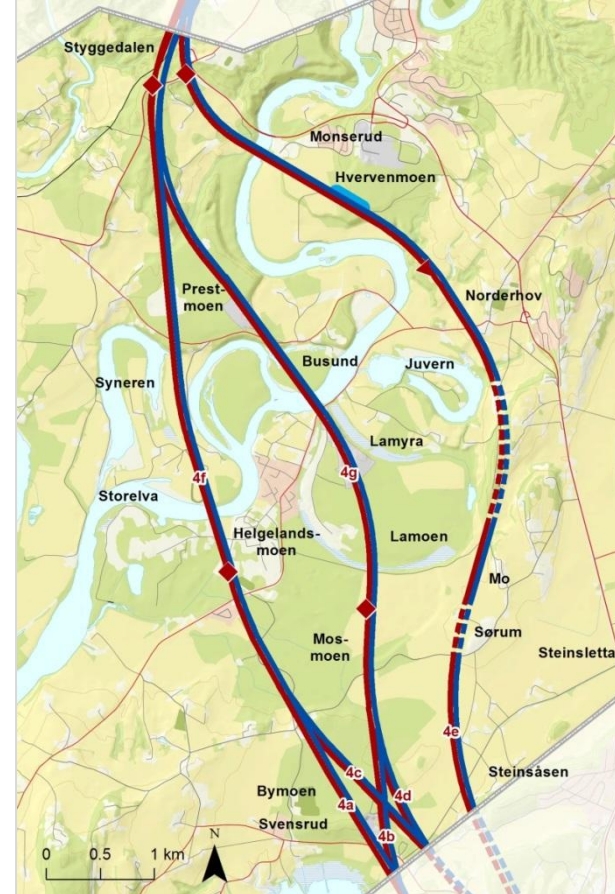


	Alternativ kombinasjon veg og bane i strekning 3						
	3a-b	3a-c	3a-c med stasjon	3c-c	3c-c med stasjon	3d-d	3d-d med stasjon
Landskapsbilde	---	--/---	--/---	0	0/-	0	-
Naturmiljø	--/---	--	--	0/-	0/-	0/-	-
Kulturmiljø	---/----	---	---	0	0	0	0
Naturressurser	---	--/---	--/---	0	-	0	-
Nærmiljø og friluftsliv	--	--	--	+	+	+	+



# Delstrekning 4 Kryssing av Storelva med tilhørende

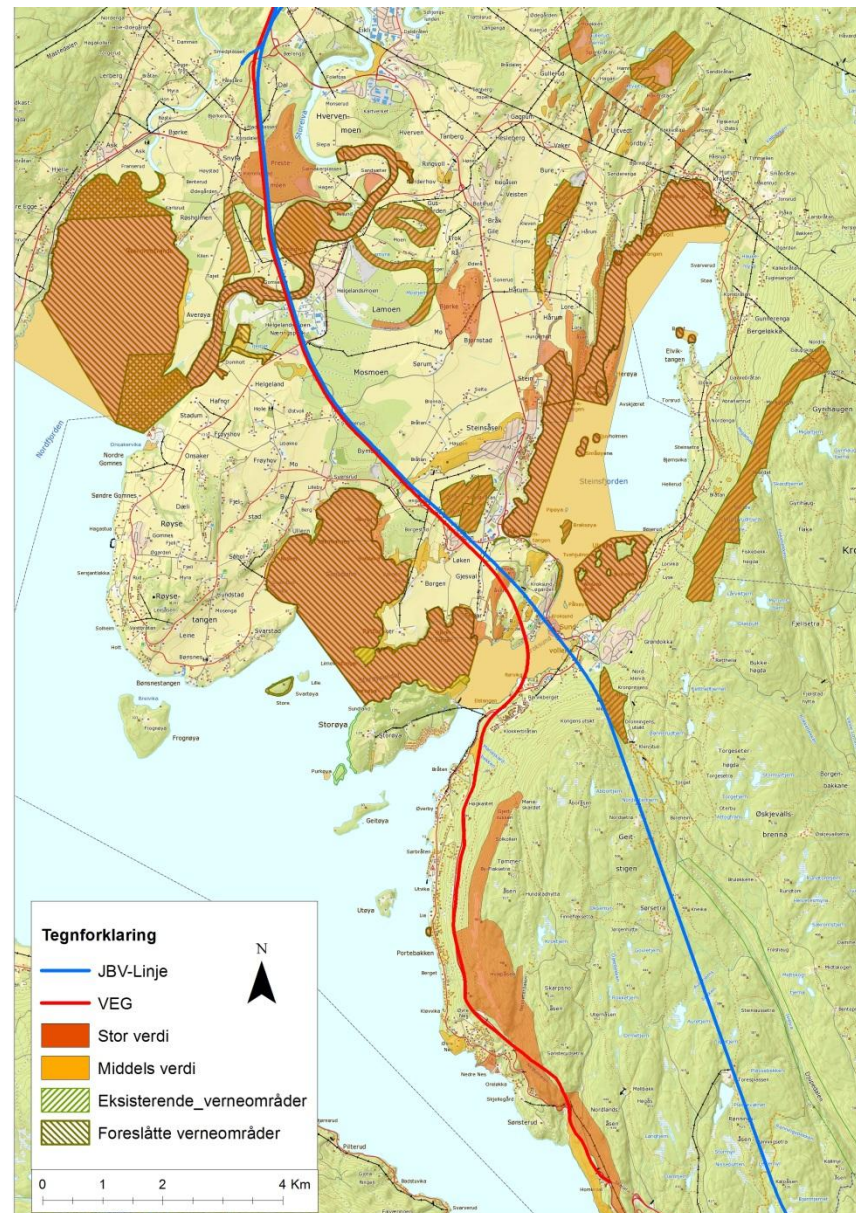
Konsekvensvurderinger  
på denne delstreknigen:



Variant i sør	Helgelandsmolinja			Busundlinja			Monserudlinja
	vestre	østre	splittet	vestre	østre	splittet	
Alternativ	4af-af	4cf-cf	4af-cf	4bg-bg	4dg-dg	4bg-dg	4e-e
Landskapsbilde	--/---	--/---	--/---	--	--	--	---
Naturmiljø	---	---	---	---/----	---/----	---/----	--/---
Kulturmiljø	-/--	-/--	-/--	-	-	-	---
Naturresurser	---	---	---	---	---	---	----
Nærmiljø og friluftsliv	--/---	--/---	--/---	--	--	-/--	-/--

## Naturmangfold i planområdet

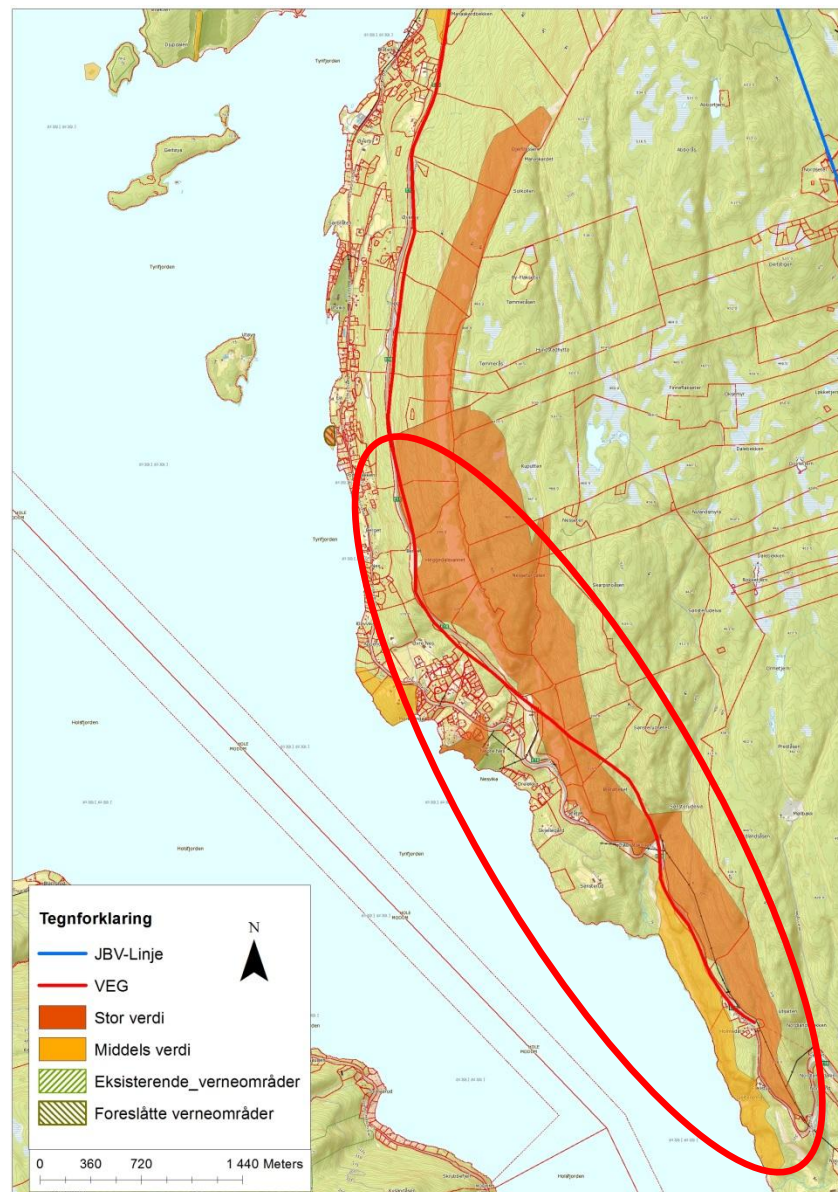
- Verneområder 20
- Foreslåtte verneområder 4
- Naturtypelokaliteter 185
- Rødlisterarter 227





# Mulige kompensasjonstiltak

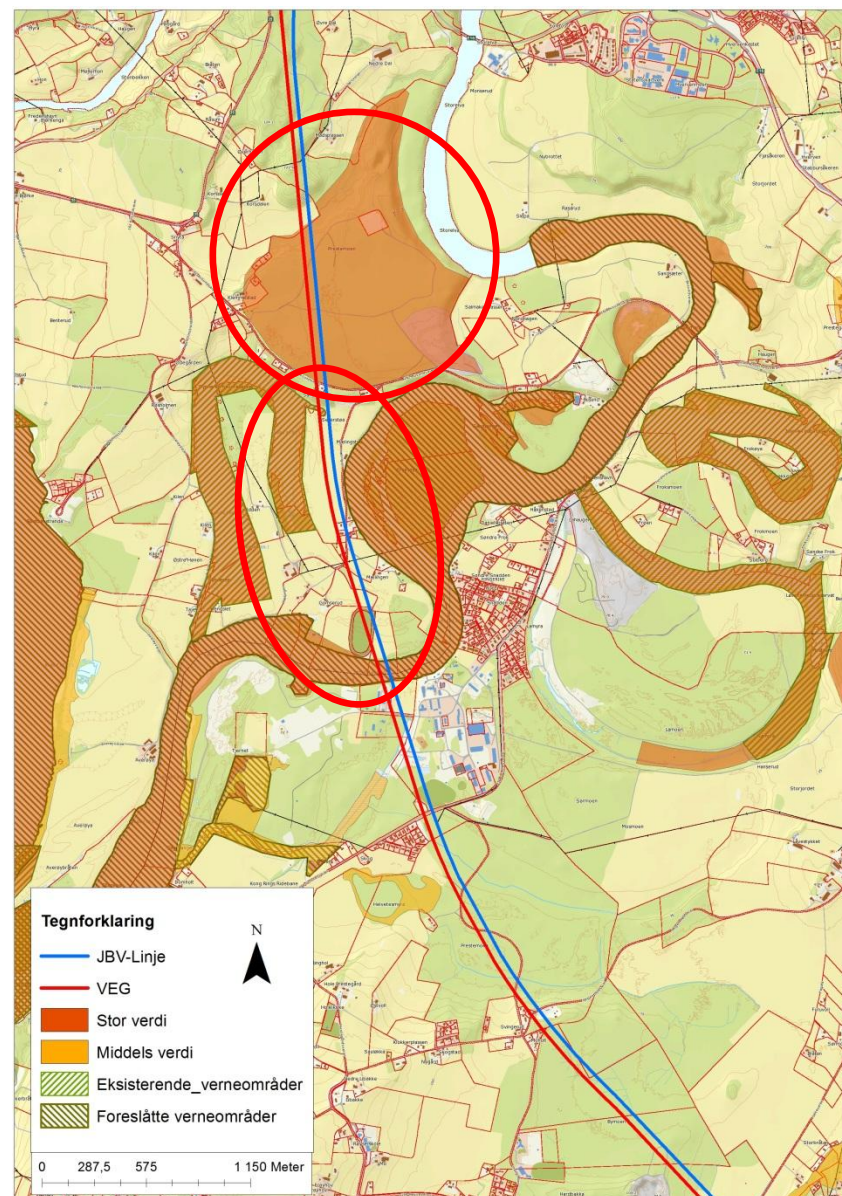
1. Sikre kompensasjonsarealer for tapte områder langs utvidet E16 Holsfjordlia



## Mulige kompensasjonstiltak

2. Tilbakeføring av restarealer av dyrket mark til våtmarksområder ved Gomserud.

3. Sikre gjenværende skogområder på Prestemoen som levested for rødlistede plane- og sopparter.







## Mulige kompensasjonstiltak

4. Engangsbevilgning som kan benyttes til å opprette en stiftelse:

- Etablering/drift av naturinformasjonssenter
- Tilskudd til skjøtsel og drift av kulturlandskapsområder og andre viktige naturområder etter søknad fra grunneiere, organisasjoner etc.



Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 2. februar 2015

## **Vidare framdrift – kvalitetssikring og høyringsrunde**

Utgreiinga frå Jernbaneverket og Statens vegvesen er no til kvalitetssikring eksternt.

Utgreiinga skal òg på høyringsrunde til kommunar som dei tilrådde traseane går igjennom

Regjeringa tek stilling til vidare framdrift i løpet av våren 2015.

Høringen hadde frist før påske. Det kom inn ca. 60 merknader som nå er under behandling hos JBV og SVV.

## Vedlegg 13

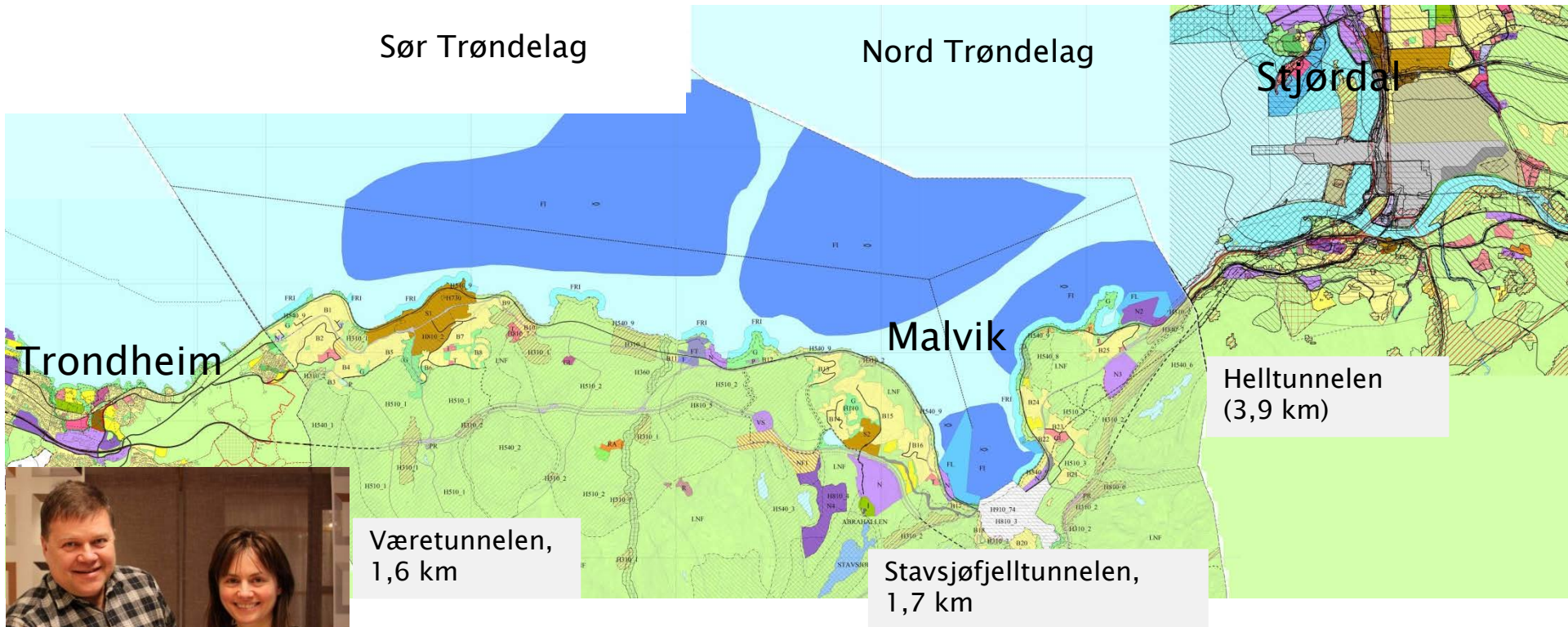
### Andre potensielle pilotprosjekter og viktige problemstillinger – E6 Trondheim-Stjørdal / Munkholmen fuglelagune

- Hilde Marie Prestvik, Statens vegvesen,  
Region midt
- Haldor Sesseng, Trondheim kommune



# E6 Ranheim Værnes Reguleringsplan med KU

Prosjektutløsende behov : Nye tunneløp (ÅDT over 20 000) og rehabilitering av eksisterende



Mandag 27. april, prosessleder og fagansvarlig arealplan  
Hilde Marie Prestvik



# E6 Ranheim – Værnes

## Naturkompensasjon



Disposisjon for presentasjon

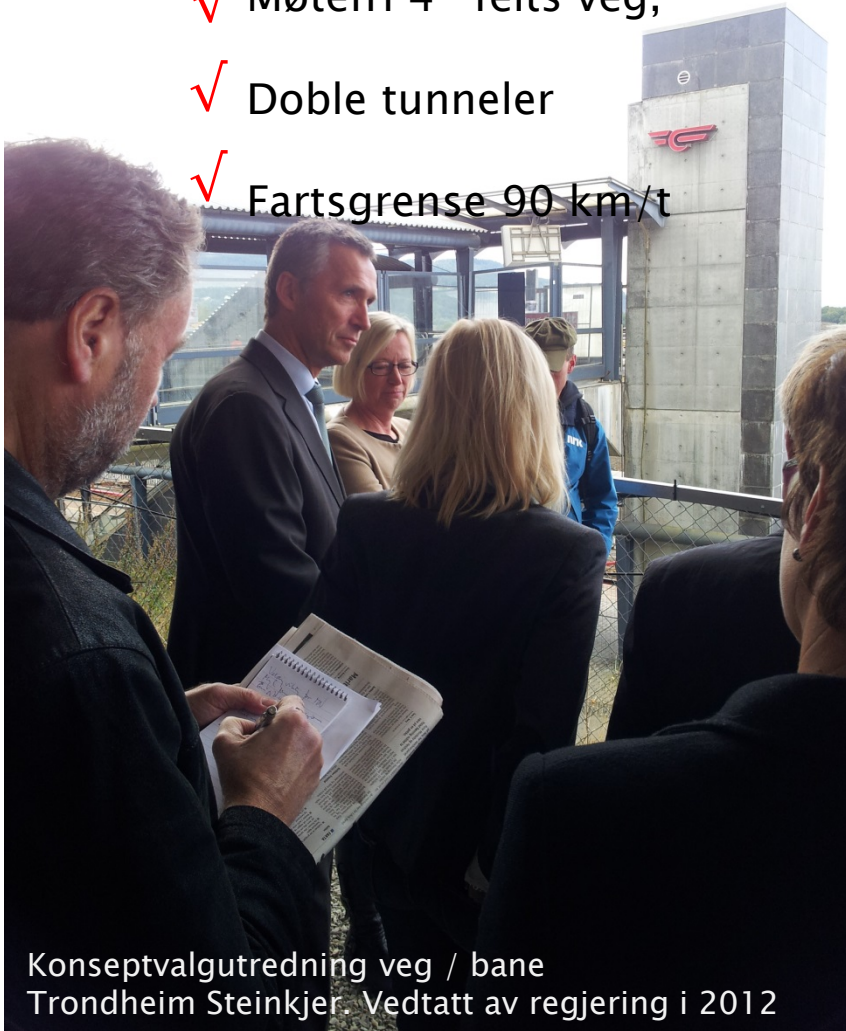
1. Hvorfor reguleringsplan for 4- feltsveg med doble tunneler og parallelle bruer mellom Trondheim og Stjørdal?
2. Massehåndtering, 1,8 millioner kubikk overskuddsmasse fra tunneler, Kan vi oppnå god samfunnsnytte?
- 3: Helltunnelen, – kortreist massetransport.  
Alle masser til sjødeponi i Trondheimsfjorden (Havn på Stjørdal og i Muruvika, Avinors utvidelse av Værnes flyplass og ny fugleøy ved Munkholmen laguna i Trondheim
4. Ny tunnel på sjøsiden for Hellstranda
5. Naturkompensasjon– er det behov?



# KVU FOR VEG / BANE TRONDHEIM – STEINKJER

## Moderniseringskonsept for E6 Ranheim Værnes:

- ✓ Utvidelse av dagens E6,
- ✓ Møtefri 4- felts veg,
- ✓ Doble tunneler
- ✓ Fartsgrense 90 km/t



Konseptvalgutredning veg / bane  
Trondheim Steinkjer. Vedtatt av regjering i 2012

The image shows the cover of a report. At the top left is the logo for 'Statens vegvesen' (Norwegian Public Roads Administration) featuring a crown and wings. At the top right is the logo for 'Jernbaneverket' (Norwegian Railway Company) featuring a stylized blue triangle. The title of the report is 'Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer'. Below the title, it says 'RAPPORT' and 'Strategi-, veg- og transportavdelingen nr. 2010088720'. The central part of the cover features two photographs: the top one shows a road with traffic, including a large truck and several cars, with orange traffic cones indicating a construction or maintenance area; the bottom one shows a high-speed train in motion. At the bottom of the cover, it reads 'Statens vegvesen Region midt' and 'Jernbaneverket Plan nord', followed by the date 'August 2011'.

Statens vegvesen Region midt  
Jernbaneverket Plan nord

August 2011

# Helltunnelen

-ny tunnel på sjøsiden  
av dagens E6- tunnel



Statens vegvesen



E6 – ny veg, flomvoll og tursti  
+ bru på sjøsiden av dagens







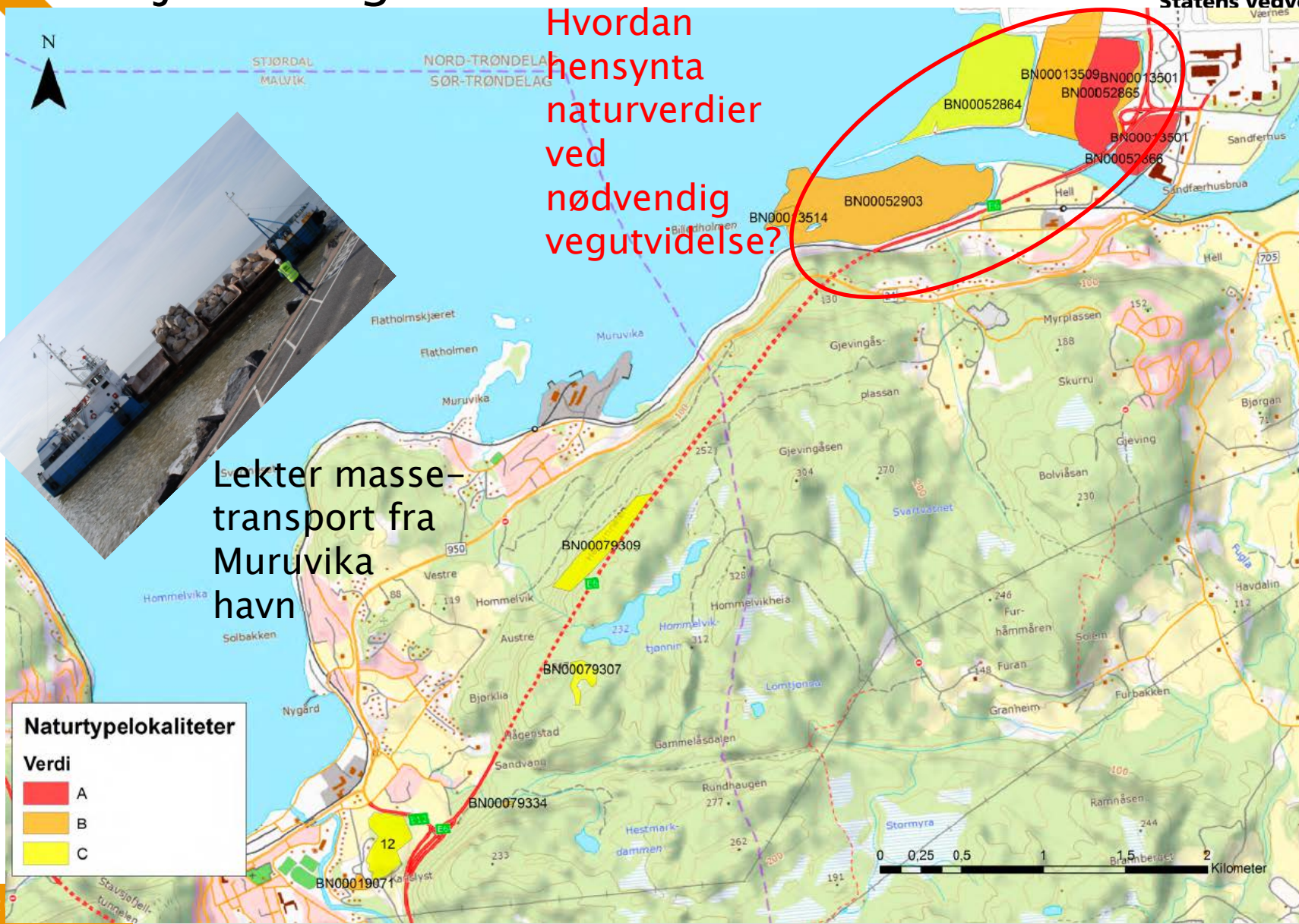


## Sjøside og landsidealternativ Hell

Hvordan  
hensynta  
naturverdier  
ved  
nødvendig  
vegutvidelse?



Lekker masse-  
transport fra  
Muruvika  
havn



**Naturtypelokaliteter**

Verdi	Color
A	Red
B	Orange
C	Yellow





## Konsekvenser av E6- utvidelse

# Kortreist massetransport og miljøvennlig massehåndtering

### Miljø og redusert klimagassutslipp

Miljøvennlig transportkorridor innføres som ny regional n for veganlegget. Samarbeid med jernbaneverket og andre transportetater om utforming av fremtidas kollektivnett i strekningen.

Årsak: Transportkorridoren skal utvikles helhetlig. Et tett samarbeid om kollektivnett øker sannsynlighet for å lyk regional satsning.

Riggområder plassert nær kryss, tunneler og konstruksjons fjelsskæringer som forutsetter arealkrevende anlegg.

Årsak: Lokale miljøutslipp begrenses. Redusert klimagass ved kort massetransport med få omlastinger.

Ensidig vegutvidelse og avbøtende tiltak dersom rigg- og

Miljøvennlig transportkorridor. Samhandling med andre transportetater, sømløs kollektiv

Kortreist massetransport

Naturkompensasjon:

- Samarbeid med kommuner og fagetater for å redusere konsekvenser av
- nødvendige inngrep i regionalt / nasjonale naturområder



Masser fra Strindheimtunnelen til havn og boligområde i Trondheimsfjorden



Samfunnsnyttige formål prioriteres, sier Harald Inge Johnsen. Her foran Grilstadfjæra, den nye bydelen som ble bygd på overskuddsmasser fra Strindheimtunnelen. (Foto Emilie Gynnild/States vegvesen)

## Samfunnsnyttige overskuddsmasser fra E6 Ranheim - Værnes





en



  
Helltunnelen  
Lengde 3910 m

Sikkerhetsutbedringene i Helltunnelen i Stjørdal fra våren 2015, mens det for Eggetunnelen i Steinkjer starter fra høsten 2015.

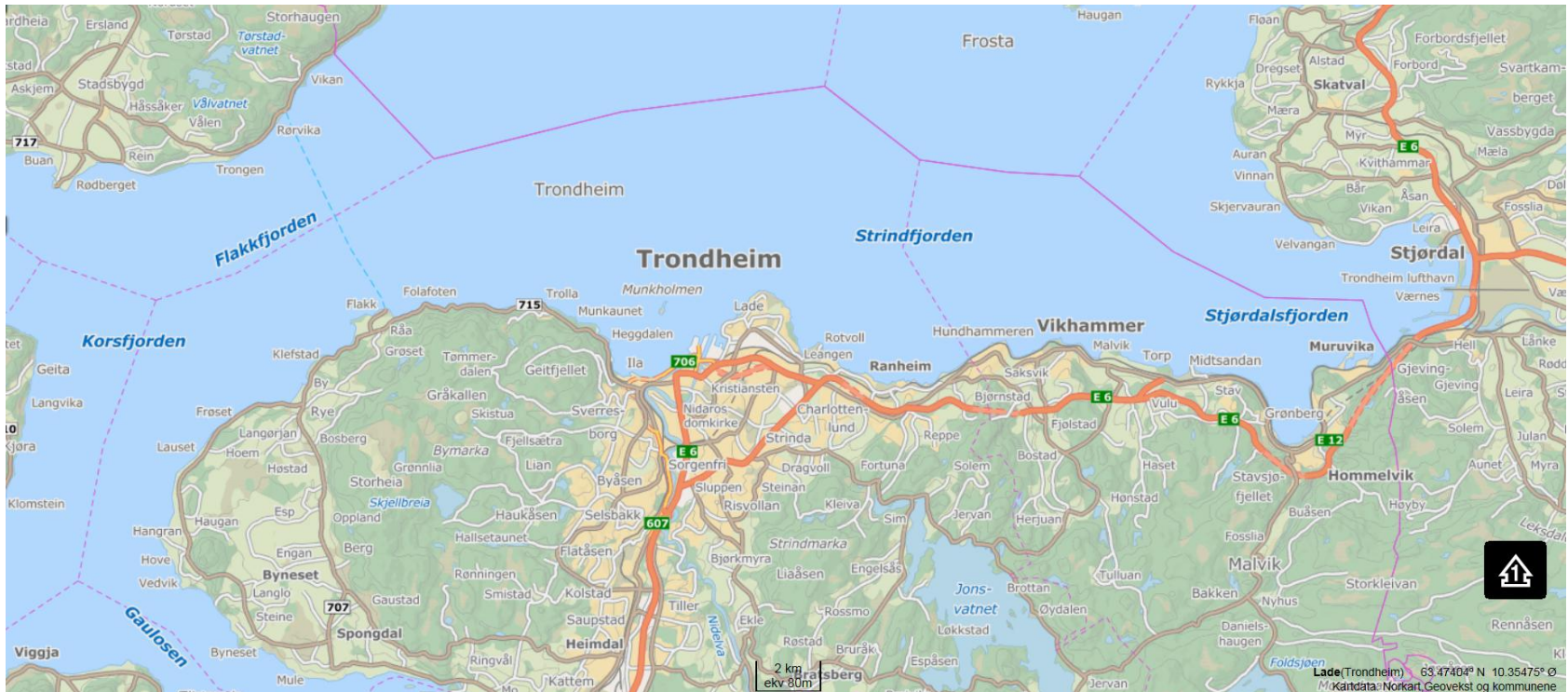


  
Ser-Trendelag  
Iyke  
Malvik  
kommune  
1,5 km framme



# Munkholmen fuglelagune

## fugleøy - massedeponi



Opphavsrettigheter: [www.finn.no](http://www.finn.no)




# Hvorfor fuglelagune?

- Bidra til å sikre forholdene for sjøfugl i store deler av Trondheimsfjorden





# Munkholmen fuglelagune



Bygningsmaterialer  
40 000 m<sup>3</sup> stein  
32 000 m<sup>3</sup> fyllmasse  
8000 m<sup>3</sup> plastringsstein



# Munkholmen fuglelagune

I dag

Fremtid





Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO  
Tlf: (+47 915) 02030  
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**