



Enkät om miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar

Titel: Enkät om miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar

Publikation: 2005:79

Utgivningsdatum: 2005-06

Utgivare: Vägverket Region Skåne

Kontaktperson: Kristina Rundcrantz

Författare: Kristina Rundcrantz

Layout: Omslag - Viveca Larsson

Bild: Framsida - Anlagd fisktrappa vid Flinkabäcken, Pinnån, väg E4

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket Region Skåne, Box 543, 291 25 Kristianstad

Telefon 0771-119 119, telefax 044-19 51 95, e-post: vagverket.kri@vv.se

Publikation finns tillgänglig på Vägverkets hemsida: www.vv.se

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 2 |
| Inledning | 3 |
| Syfte | 3 |
| Urval och metod..... | 4 |
| Signifikans och validitet | 4 |
| Resultat | 5 |
| Fråga 1..... | 5 |
| Fråga 2..... | 5 |
| Fråga 3..... | 5 |
| Fråga 4..... | 6 |
| Fråga 5..... | 6 |
| Fråga 6..... | 7 |
| Fråga 7..... | 7 |
| Fråga 8..... | 8 |
| Diskussion | 9 |
| Slutsatser..... | 10 |
| Bilagor | 11 |
| Bilaga 1 Följebrev och sändlista | 12 |
| Bilaga 2 Enkät..... | 14 |
| Bilaga 3 Tabeller | 18 |
| Bilaga 4 Kommentarer och öppna svar | 21 |

Sammanfattning

Denna rapport är en redovisning av den enkät om miljömässig kompensation som Vägverket Region Skåne (VSK) skickade ut till Skånska kommuner, naturföreningar och myndigheter/institutioner i maj 2005. Syftet var att få reda på dessa aktörers inställning till miljömässig kompensation. Svarefrekvensen var god; 79 % svarade på enkäten. Enkätsvaren visar att det finns ett stort intresse och en positiv inställning bland majoriteten av de svarande till miljömässig kompensation. Fördelen med miljömässig kompensation anses vara möjligheten att bibehålla eller förbättra den biologiska mångfalden och att större miljökrav kan ställas på projekt.

Farhågor finns dock för att verktyget kan användas för att urholka naturhänsynen i projekt. Det är således ytterst viktigt för VSK att tydliggöra att kompensation är **tredje** steget i miljöhänsyn som kommer efter försök att först undvika intrång och sedan minimera intrång genom skadeförebyggande åtgärder.

Två viktiga aspekter för VSK som framkommer i enkätsvaren är hur markfrågan ska lösas och hur själva skötseln av eventuella kompensationsområden ska ske. Nära hälften av de svarande har en positiv inställning till möjligheten för Vägverket att köpa mark på samma sätt som övrig vägmark. Mark bör dock fortsatt lösas på frivillig basis tills lagstiftningen kan tolkas på ett tydligare sätt. När det gäller långsiktigt skötsel av ett kompensationsområde så visar få aktörer intresse för att sköta ett område utan ersättning. Praxis måste förmodligen arbetas fram från vägprojekt till vägprojekt angående tid, ersättning mm beroende på eventuell berörd samarbetspartner. Möjligen bör huvuddelen av kompensationsområdena på något sätt skötas/administreras av en statlig aktör, t ex Länsstyrelsen.

Förslag på kompensationsåtgärder är ofta kopplade till ingrepp som vägprojekt orsakar, t ex viltpassager, restaurering av vattendrag och plantering av alléer. Kommunerna visar även intresse för kompensationsåtgärder mer knutna till människans behov, t ex nya bullervallar.

Inledning

Miljömässig kompensation¹ är en företeelse som diskuteras alltmer såväl i Sverige som internationellt². I Sverige har bl a miljömässig kompensation föreslagits som ett sätt att motverka utarmningen av den biologiska mångfalden - speciellt i Skåne³. Den svenska miljölagstiftningen ger numera också bättre möjligheter att utföra/ställa krav på kompensation för förlust av miljövärden. På SLU i Alnarp pågår ett doktorandarbete om möjligheten att bättre använda miljömässig kompensation vid vägbyggen i Sverige.

Vägverket i Skåne (VSK) och Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram en rapport⁴ för att nå en samsyn mellan Vägverket som väghållare och Länsstyrelsen som granskande tillståndsmyndighet i fråga om kompensation. I rapporten diskuteras t ex hur samarbete kan ske med bl a kommuner, myndigheter och naturföreningar vid utförande och skötsel av kompensationsåtgärder.

För att få veta mer om dessa aktörers inställning till miljömässig kompensation så skickade Vägverket i Skåne under våren 2005 ut en enkät till dessa. Se bilaga 1 och 2 för följebrev, sändlista och enkät. Resultatet av enkäten redovisas i denna rapport.

Syfte

Undersökningen gjordes för att konkretisera påståenden och attityder som råder runt ämnet och identifiera viktiga konflikter för att kunna vidareutveckla användandet av miljömässig kompensation.

Syftet med enkäten var att få kunskap om:

- Vilka attityder som råder till miljömässig kompensation bland kommuner, myndigheter/institutioner och naturföreningar (allmänna intressen).
- Kunskapsinventering bland ovanstående.
- Identifiering av vad som ses som problem/hinder med miljömässig kompensation.
- Identifiering av vad som ses som möjligheter/fördelar med miljömässig kompensation.
- Förslag på kompensationsåtgärder.

¹ För definition av miljömässig kompensation, se vidare inledning på bifogad enkät, bilaga 2.

² *Environmental Compensation in Planning: A review of five different countries with major emphasis on the German system* (Rundcrantz & Skärbäck 2003).

³ *Aktionsplaner för biologisk mångfald* (Naturvårdsverket 1995 och Boverket 1996).

⁴ Rapporten: *Kompensation för förlust av Miljövärden* finns tillgänglig på VV hemsida: www.vv.se under "publikationer".

Urval och metod

Enkäten skickades ut till miljö- och planhandläggare i alla Skånes 33 kommuner, totalt 64 enkäter. Handläggarna valdes ut genom främst information på varje kommuns hemsida men även genom telefonsamtal till kommuner. Alla kommuner utom en, svarade på minst en enkät.

Enkäten skickades också ut till åtta föreningar och fem myndigheter/offentliga institutioner. Dessa valdes ut då de utgör de aktörer som Vägverket ofta har som remissinstans eller samarbetar med. Av föreningarna svarade fem stycken och av myndigheterna/institutionerna svarade fyra.

Svarsfrekvensen var god. 61 enkäter av totalt 77 som skickades ut blev besvarade vilket utgör drygt 79 %. Ett svar ströks eftersom föreningens representant hade svarat som privat markägare.

Signifikans och validitet

Den höga svarsfrekvensen från kommunerna speglar på ett mycket gott sätt kommunernas inställning till miljömässig kompensation. Antalet föreningar och myndigheter/institutioner är visserligen litet, men visar ändå på viktiga frågor att fokusera på.

Urvalspopulationen är så pass liten att ytterligare ett svar får en relativt stor inverkan på totala fördelningen. Med nära 79 % svarande är täckningen dock god. Felmarginalen vid 90 % säkerhet blir vid några uppmätta andelar⁵:

10 % ± 3 % (motsvarande 2,3 observationer).

30 % ± 4,5 %

50 % ± 5,1 %

⁵ *Enkäten i praktiken* (Ejlertsson, G 2005).

Något om säkerhet och osäkerhet i undersökningar (Andersson, G 1991).

Resultat

Kommentarer och öppna frågor har besvarats med argument som ibland även kan bättre härröra till tidigare/senare frågor. De argumenten har då lagts på den frågan. Fullständiga kommentarer finns i bilaga 4.

Fråga 1

Hade du hört talas om begreppet miljömässig kompensation innan du fick den här enkäten?

76 % av de svarande har hört talas om miljömässig kompensation innan. Endast 22 % har inte det.

Fråga 2

Har du någon erfarenhet av miljömässig kompensation?

Av de 76 % har över 69 % någon erfarenhet av miljömässig kompensation, varav flertalet har (68 %) kommit i kontakt med det en del genom t ex projekt. Endast 13 % har jobbat aktivt med kompensation.

Fråga 3

Nedan följer några påståenden om din inställning till miljömässig kompensation. Ange om du instämmer eller inte genom att sätta ett kryss per rad!

Fråga 3a

87 % tycker att miljömässig kompensation är positivt för samhällsutvecklingen, 7 % kan inte ta ställning och ca 5 % är tveksamma eller tar helt avstånd.

Fråga 3b

78 % tycker att miljömässig kompensation är ett bra verktyg för att åstadkomma en hållbar utveckling, 5 % kan inte ta ställning och 16 % är tveksamma eller tar helt avstånd.

Fråga 3c

48 % tycker att Vägverket bör ha möjlighet att köpa mark för kompensationsåtgärder på samma sätt som annan vägmark, ca 20 % kan inte ta ställning och 32 % är tveksamma eller tar helt avstånd.

Kommentarer

14 kommuner, tre föreningar och två myndighet har kommenterat fråga 3. Argumenten kan delas in i fyra undergrupper:

- *Lagkrav.* Tre kommuner och två föreningar påtalar vikten av tydligare lagkrav varav två kommuner är kritiska mot att det skulle vara starkare lagkrav för markåtkomst.
- *Praxis.* Fem kommuner påtalar problemen med markägare och praktiska processer. En myndighet påtalar vikten av att kompensationsmark måste skyddas mot framtida exploatering.
- *Miljöhänsyn.* Två kommuner påtalar rädsla för att naturhänsynen skulle minska, likaså två föreningar. Även en myndighet påtalar att

kompensation inte får minska den generella miljöhänsynen i projekt – att tröskeln för miljökraven inte får sänkas. Likaså att kompensationen skall vara större än förlusten. Två kommuner är positiva genom att de ser miljömässig kompensation som ett sätt att minska miljöskulden när annan miljöhänsyn fallerat. En kommun påtalar att kompensation inte får innebära att det blir lättare att bygga väg i områden med höga naturvärden (kommentarer flyttad från fråga 4).

- *Övrigt.* En kommun menar att Vägverket ska fokusera på vägar. En förening menar att kompensation inte är trovärdigt och uttryckte farhåga att kompensation kan innebära att Vägverket får ta värdefull mark i anspråk.

Fråga 4

VSK: s förslag till skötsel av kompensationsområden. Se bilaga 2 Enkät för att läsa hela frågeställningen.

Tycker du att detta förslag bör genomföras?

29 % tycker att Vägverkets förslag med att köpa in mark och sedan betala för skötsel i 10 år, är bra. 55 % tycker att förslaget bör genomföras med ändringar (redovisas nedan) och 5 % tar helt avstånd. 10 % vet inte.

Kommentarer

26 kommuner har kommenterat frågan (en kommentar flyttad till föregående fråga) och två föreningar och två myndigheter (en kommentar flyttad till föregående fråga). Argumenten kan delas in i fyra undergrupper:

- *Kostnader/resursproblem.* Åtta kommuner och en myndighet menar att det är Vägverket som ska ta alla kostnader. Två kommuner föreslår staten och sköselfond. En kommun påpekar att ersättningen måste vara marknadsmässig. En kommun påtalar att resurserna måste finnas hos en organisation. En kommun menar att det borde testas och utvärderas för att se vilka ändringarna bör bli.
- *Tidsaspekt.* Åtta kommuner och två föreningar påtalar tidsaspekten – varför bara 10 år?
- *Organisation.* En kommun påtalar organisatoriska problem samt resursproblemen. En kommun menar att fler aktörer kan vara intressanta.
- *Övrigt.* En myndighet påtalar att skyddet är viktigare än skötseln.

Fråga 5

Vem tycker du bör *sköta och förvalta* markområden, där åtgärder för miljömässig kompensation genomförts i samband med byggen av statliga vägar?

Närmre 35 % tycker att Länsstyrelsen bör förvalta dessa markområden, 10 % Region Skåne, 14 % kommunerna, 13 % naturvårdsföreningar el dyl., och ca 22 % någon annan och 6 % vet ej.

Fråga 6

Kan din organisation tänka sig att långsiktigt sköta ett kompensationsområde... med ersättning ...utan ersättning?

30 % kan tänka sig att långsiktigt sköta ett kompensationsområde mot ersättning, 29 % kan kanske tänka sig det, 27 % nekar och 14 % vet ej. Utan ersättning kan endast 14 % kanske tänka sig att sköta ett område och 62 % säger nej och 24 % vet ej.

Kommentarer

17 kommuner, fyra föreningar och två myndigheter har kommenterat frågorna. Argumenten kan delas in i fyra undergrupper:

- *Organisation/Resursfråga.* Sju kommuner påtalar att de är en myndighetsorganisation eller att detta är en politisk fråga. En kommun anser att de inte hade resurser. De fyra föreningarna skriver att de inte har resurser att sköta detta och att skötseln bör läggas på myndigheterna.
- *Objektbetonat.* Fyra kommuner menar att detta beror på områdets status, behov av skötsel?
- *Annan aktör.* Fem kommuner påtalar att det bör vara någon annan (Vägverk, statliga medel osv.) En myndighet föreslår Länsstyrelsen som förvaltare och en förening menar att detta är Vägverkets ansvar.
- *Övrigt.* En myndighet påtalar att lagen måste bli klarare.

Fråga 7

Fråga 7 var en helt öppen fråga om vilka möjligheter respektive problem som ses med miljömässig kompensation.

Möjligheter med miljömässig kompensation?

Kommentarer

26 kommuner, fyra föreningar och tre myndigheter har kommentarer om positiva möjligheter. Argumenten kan delas in i tre undergrupper:

- *Biologisk mångfald/Miljö.* 12 kommunala argument, fyra från föreningar och tre från myndigheter ser kompensation som en nytta för den biologiska mångfalden och miljön i stort.
- *Miljönytta.* Tio kommunala argument ser kompensation som att det ställer större miljökrav på projekt och även kan visa på verklig kostnad för projekten. Andra intressen än rent ekonomiska kan göra sig gällande.
- *Övrigt.* Två kommuner ser bara möjligheter. En kommun kommenterar att problemområden bör väljas ut för där kan skillnaderna mellan ursprunglig miljö och ny förbättrad miljö bli stora.

Risker med miljömässig kompensation?

Kommentarer

28 kommuner, fyra föreningar och tre myndigheter har kommentarer om risker. Dessa kan delas in i fem undergrupper.

- *Risk för minskad miljöhänsyn.* Den allra största risken anses vara om kompensation kan åsidosätta värdefull natur och innebära att exploatören

kan "köpa sig fri" från övrig miljöhänsyn. Ett flertal av argumenten – 15 kommunala, en förening och två myndigheter påtalar detta som en risk.

- *Rättsliga problem.* Den rättsliga biten med otydliga spelregler ses som ett möjligt problem – tre kommuner, en förening och en myndighet påpekar detta.
- *Skötsel/organisatoriska problem.* Åtta kommunala argument och två från föreningar påtalar skötsel/organisatoriska problem.
- *Tidsaspekten.* Detta ses som ett problem av två kommuner
- *Övrigt.* En kommun vill ha mer fokus på kulturella värden.

Fråga 8

Har du förslag på åtgärder för miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar?

Kommentarer

20 kommuner, tre föreningar och två myndigheter har kommenterat frågan. Elva av kommunerna, en förening och två myndigheter har konkreta förslag. Fyra kommuner och en förening menar att detta är ytterst objektbetonat och beror på landskapet.

Förslagen kan delas in i två huvudgrupper:

- *Ekologiska/biologiska funktioner.* Elva av förslagen är inriktade på ekologiska/biologiska funktioner. Dessa är: Grodtunnlar, återskapande av vattenmiljöer, restaurering av fiskvägar, gröna stråk, överdäckningar för djurs rörlighet. Nya reservat, plantering av alléer och återuppbyggnad av stenmurar, viltpassager, anläggande av våtmarker, slåttermarker, skogar etc. Biotoptyper, överdrivet breda undergångar vid vattendrag och mindre vägar. Restaurering av yta som historisk varit slagna. Tillskapa större mängd död ved i skogen för fri utveckling samt tillskapa skogar med lätt skogsbyte.
- *Människans behov.* Åtta av förslagen är kompensationsåtgärder som är mer inriktat på människors behov, ex inköp av alternativbränsle, handikappanpassning av grönområden, ökad tillgänglighet, nya grönområden för människor, bullerreducerande åtgärder i störda miljöer. Dessa förslag är enbart från kommunerna.

Diskussion

Enkäten visar på att 76 % i någon mån har hört talas om miljömässig kompensation. Svaren visar också att det finns ett stort intresse för kompensation vid byggen av statliga vägar. Majoriteten (87 %) tycker att miljömässig kompensation är positivt för samhällsutvecklingen och ser även kompensation som ett bra verktyg för att åstadkomma en hållbar utveckling (78 %). Många har någon sorts erfarenhet av miljömässig kompensation även om det endast är ett par aktörer som har arbetat aktivt med det.

Möjligheterna med kompensation ses till stor del att vara just ett sätt att bibehålla eller förstärka den biologiska mångfalden i landskapet. Intressant är också att man i enkätsvaren även påpekar möjligheten att kompensation faktiskt kan komma att ställa högre miljökrav på projekt då instrumentet kan visa på de verkliga kostnaderna för ett projekt

En stor rädsla som framkommer i enkäten är att miljömässig kompensation kan innebära att Vägverket kommer att "köpa sig fri" från naturhänsyn. De svarande påvisar alltså stor rädsla att den "normala" miljöhänsynen på något sätt ska slås ut av instrumentet kompensation. Detta är inte tanken med Vägverket Region Skånes (VSK) förslag av införandet av miljömässig kompensation – vilket visar på hur ytterst viktigt det blir att informera om att kompensation är det tredje steget enligt miljökonsekvensbeskrivnings (MKB) processen i Vägverkets miljöhänsyn. I första hand försöker exploatören undvika ingrepp, som andra steg att minimera ingrepp och först som ett tredje steg så kompenserar man för ingrepp som alltså varken kunnat undvikas eller minimerats. Det är ytterst viktigt att denna prioriteringsprocess är rak och tydlig när kompensation ska användas i projekt. Farhågor uttrycktes även över att just den rättsliga biten är otydlig och att tydligare spelregler behövs.

Möjligheten att köpa mark för kompensationsåtgärder är en ytterst viktig fråga för VSK när det gäller kompensation. Med dagens lagstiftning är det oklart hur och om Vägverket överhuvudtaget har någon möjlighet att ta mark i anspråk för kompensationsåtgärder på samma sätt som övrig vägmark (d v s att ha möjligheten att exproprieras mark vid en fastställd arbetsplan). Inställningen från VSK är att det bör ske på frivillig basis. Intressant är dock att enkätsvaren visar på en relativt positiv inställning till möjligheten att använda ett hårdare regelverk i och med de 48 % som faktiskt ställer sig positiva till att Vägverket ska ha samma möjlighet att lösa in mark för kompensation som övrig vägmark. Samtidigt är de som är tveksamma nästan 27 % och de som helt tar avstånd ca 5 %. Enkätsvaren visar att denna fråga förmodligen måste lösas i fall till fall och prövas fram innan någon lagpraxis överhuvudtaget kan skönjas. Just markåtkomst är också ett internationellt problem som diskuteras i bl a Holland och Tyskland.

Något som kan bli ett framtida problem är också själva skötseln av kompensationsområden. Vägverkets uppgift är inte att vara en naturvårdsorganisation med skötsel och förvaltning av rena "naturområden". VSK: s förslag, som redovisades i frågeformuläret, föreslår en modell med 10 årigt ansvar och ersättning för att sedan lämnas över till annan aktör. Ca 59 % av de tillfrågade kan tänka sig att sköta ett område mot ersättning, men endast 14 %

utan ersättning. Problemet kan i och för sig vara att ingen av aktörerna eller VSK ännu riktigt vet vad detta innebär och hur det ska lösas. Nästan 35 % av de svarande påtalar Länsstyrelsen som den myndighet som bör vara förvaltare av eventuella områden och näst i tur kom annan aktör följt av kommunen. Troligen får diskussioner och förhandlingar hållas i varje enskilt fall tills någon slags praxis om ersättning, tid o s v kan utkristalliseras. Tanken är också att de kompensationsområden som iordningsätts ska vara så självgående och skötselfria som möjligt.

De förslag på kompensationsåtgärder som redovisas är till stor del knutna till ingrepp som vägprojekt ofta orsakar, t ex viltpassager, restaurering av vattendrag, plantering av alléer och återuppbyggnad av stenmurar. Det finns också andra förslag t ex restaurering av yta som historisk varit slagna och tillskapande av grönstråk. Kommunerna visar ett större intresse för att väva in mer människoinriktade åtgärder i kompensationsåtgärderna än myndigheterna och föreningarna gör. Detta står något mot det fokus på naturvärden och ekologiska funktioner som VSK och Länsstyrelsen i Skåne har föreslagit i rapporten "Kompensation för förlust av Miljövärden". Huvuddelen av förslagen är dock fokuserade på just den biologiska mångfalden och ekologiska funktioner.

Slutsatser

Det finns ett stort intresse och en positiv inställning bland Skånska kommuner, naturvårdsföreningar och myndigheter/institutioner för miljömässig kompensation i Skåne. Vinsten med verktyget anses till stor del vara att bibehålla eller förbättra den biologiska mångfalden. Likaså att större miljökrav kan ställas på projekt.

Enkätsvaren visar på en rädsla för att miljömässig kompensation kan användas för att urholka naturhänsynen i projekt. Det är således ytterst viktigt att visa på att kompensation är **tredje** steget i miljöhänsyn som kommer efter försök att först undvika intrång och sedan minimera intrång genom skadeförebyggande åtgärder. Kompensation är inte aktuellt förrän efter dessa två miljöhänsyn har diskuterats, vilket för övrigt är ett normalt miljökonsekvensbeskrivningsförfarande i Sverige.

Enkätsvaren påvisar även två viktiga frågor för Vägverket Region Skåne (VSK) och Länsstyrelsen i Skåne att arbeta vidare med. Dels är det hur frågan om hur VSK ska kunna få tillgång till mark för kompensationsåtgärder och dels hur själva skötseln av eventuella kompensationsområden ska ske. Markfrågan bör fortsatt lösas på frivillig basis tills lagstiftningen kan tolkas på ett tydligare sätt. Dock efterfrågas just en bättre tydlighet i dessa frågor och enkätsvaren påvisar att nästan hälften av de svarande har en positiv inställning till att Vägverket har möjlighet att nyttja samma regelverk som vid inköp av annan vägmark. När det gäller skötselfrågan så visar få aktörer intresse för att sköta ett område långsiktigt utan ersättning. Här måste förmodligen en viss praxis arbetas fram från fall till fall och beroende på berörd part. Möjligen bör huvuddelen av kompensationsområdena på något sätt skötas/administreras av en statlig aktör, t ex Länsstyrelsen.

De förslag på kompensationsåtgärder som redovisades visar också på att VSK är på rätt väg i sitt arbete med kompensationsåtgärder. Förslagen är till stor del knutna till ingrepp som vägprojekt ofta orsakar, t ex viltpassager, restaurering av vattendrag, plantering av alléer och återuppbyggnad av stenvägar. Det fanns också nya förslag som kan övervägas t ex restaurering av yta som historisk varit slagna och tillskapande av grönstråk.

Bilagor

1. Följebrev med sändlista
2. Enkät
3. Tabeller
4. Kommentarer och öppna svar

Bilaga 1 Följebrev och sändlista



Region Skåne
Box 543
291 25 KRISTIANSTAD
Björkhemsvägen 17
Växel: 0771-119 119
Fax: 044-19 51 95
Texttelefon: 0243-750 90

Enligt sändlista

Kristina Rundcrantz
Avd Kundbehov och Planering
Direkt: 044-19 50 18
Mobil: 0703-58 50 18

Datum: 4/28/2005 Beteckning: SA80-A 2005:60
Ert datum: Er beteckning:

Enkät om Miljömässig Kompensation

Miljömässig kompensation är en företeelse som diskuteras alltmer såväl i Sverige som internationellt. I Sverige har bl a miljömässig kompensation föreslagits som ett sätt att motverka utarmningen av den biologiska mångfalden (speciellt i Skåne). Den svenska miljölagstiftningen ger numera också bättre möjligheter att utföra/ställa krav på kompensation för förlust av miljövärden. På SLU i Alnarp pågår ett doktorandarbete om möjligheten att bättre använda miljömässig kompensation vid vägbyggen i Sverige.

Vägverket i Skåne och Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram en rapport för att nå en samsyn mellan Vägverket som väghållare och Länsstyrelsen som granskande tillståndsmyndighet i fråga om kompensation. I rapporten diskuteras t ex hur samarbete kan ske med bl a kommuner, myndigheter och naturföreningar vid utförande och skötsel av kompensationsåtgärder.

Vägverket i Skåne vill därför gärna veta mer om Er inställning till Miljömässig Kompensation.

Ni behöver **inte** ha läst ovan nämnda rapport för att svara på denna enkät. Rapporten "Kompensation för förlust av Miljövärden" finns dock tillgänglig på VV hemsida: www.vv.se under 'publikationer' eller kan fås genom att ni kontaktar undertecknad.

Har ni frågor är ni välkomna att ringa mig på tfn 044-19 50 18 eller 0703-58 50 18.

Svar på enkäten vill vi ha senast den 18 maj

Med vänliga hälsningar

Kristina Rundcrantz

Planeringsarkitekt

Vägverket Region Skåne

Doktorand

Inst. för Landskapsplanering, SLU

Sändlista:**Kommuner**

Handläggare på Miljö- och Planeringsavdelningar i Skånes kommuner

Myndigheter och organisationer

Artdata Banken, SLU

Centrum för Biologisk Mångfald

Floraväktarna, Sveriges Botanikers Förening

Hållbar Utveckling i Skåne

LRF Skåne

Länsstyrelsen i Skåne Län

MANC

Naturskyddsföreningen i Skåne

Planering och Miljö, Region Skåne

Skogsvårdsstyrelsen, Södra Götaland

Skånes Fältbiologer

Skånska Jägarförbundet

Skånes Ornitologiska Förening

Bilaga 2 Enkät

Enkät om miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar

Vid vägbyggen uppstår ofta ingrepp i naturen. Vägverket försöker sedan lång tid att genom **skadeförebyggande åtgärder** som t ex vattenskyddsåtgärder, anpassning av vägen till landskapet etc minimera de ingrepp som inte kan undvikas. Nu diskuteras möjligheten att gå ett steg längre och kompensera för de ingrepp natur (som alltså inte kan undvikas eller minimeras) genom sk **miljömässig kompensation**.

Miljömässig kompensation innebär att ingrepp antingen **utjämnas** eller **ersätts**. Utjämning innebär att förlorade miljömässiga funktioner återskapas på samma plats som ingreppet sker, medan ersättning sker på annan plats. Ersättning kan också ske genom att andra funktioner än de förlorade skapas där ingreppet skett. Exempel på miljömässig kompensation kan vara att anlägga nya våtmarker, plantera växter, restaurera vattendrag, bygga broar/undergångar för vilt och att sätta upp holkar under stenbroar för att gynna bl.a. fladdermöss och strömstarar. **Syftet är att de ekologiska funktioner som ett projekt skadar ska kunna byggas upp igen, så att en balans nås.** Miljömässig kompensation diskuteras mycket i omvärlden, och i bl a Tyskland, USA och Holland är miljömässig kompensation ett lagkrav vid flertalet exploateringar.

Fråga 1: Hade du hört talas om begreppet miljömässig kompensation innan du fick den här enkäten?

- Ja
- Nej → Gå till fråga 3
- Vet ej → Gå till fråga 3

Fråga 2: Har du någon erfarenhet av miljömässig kompensation?

- Ja
- Nej
- Vet ej

Om ja:

- ytterst lite, hört talas/läst om
- en del, har kommit i kontakt med det i t ex projekt
- mycket, har arbetat aktivt med det

Kommentarer

VÄND →

Fråga 3: Nedan följer några påståenden om din inställning till miljömässig kompensation. Ange om du instämmer eller inte genom att sätta ett kryss per rad!

| | Instämmer helt | Instämmer i stora drag | Kan inte ta ställning | Tveksam | Tar helt avstånd |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Miljömässig kompensation är positivt för samhällsutvecklingen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Miljömässig kompensation är ett bra verktyg för att åstadkomma en hållbar utveckling | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vägverket bör ha möjlighet att köpa mark för miljömässig kompensation på samma sätt som annan vägmark (dvs kunna köpa marken till marknadsvärdet, även om markägaren inte vill sälja den) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Kommentarer till fråga 3:

Fråga 4:

Vägverket i Skåne och Länsstyrelsen i Skåne har gemensamt tagit fram ett förslag som innebär att **Vägverket** köper in mark för miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar och att Vägverket bekostar iordningställandet av marken. Kompensationsområdet överlämnas därefter till en **naturvårdsmyndighet eller naturvårdsförening** som får ansvara för den fortsatta skötseln. Enligt förslaget betalar Vägverket ut ersättning för skötseln i 10 år. Därefter får myndigheten/ föreningen själv bekosta skötseln av marken, som ska fortsätta vara kompensationsområde så länge vägen (som området är kompensation för) finns kvar.

Tycker du att detta förslag bör genomföras?

- Ja, jag tycker förslaget bör genomföras i sin helhet
- Ja, jag tycker förslaget bör genomföras med följande ändringar (på följande villkor): _____
- Nej, jag tycker inte miljömässig kompensation bör genomföras överhuvudtaget
→ Gå till fråga 7
- Vet ej

Fråga 5: Vem tycker du bör sköta och förvalta markområden, där åtgärder för miljömässig kompensation genomförts i samband med byggen av statliga vägar?

- Länsstyrelsen
- Region Skåne
- Kommunen
- Naturvårdsföreningar eller liknande
- Annan, nämligen: _____
- Vet ej

Fråga 6: Kan din organisation tänka sig att långsiktigt sköta ett kompensationsområde...

| | Ja | Kanske | Nej | Vet ej |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) ... med ersättning? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) ... utan ersättning? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Kommentarer till fråga 4-6:

Fråga 7: Vilka möjligheter respektive problem ser du med miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar?

Möjligheter:

Problem:

VÄND →

Fråga 8: Har du förslag på åtgärder för miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar?

Bakgrundsfrågor

Fråga 9: Vilken myndighet eller förening företräder du?

- Kommun
- Region Skåne
- Annan statlig myndighet, nämligen: _____
- Naturvårdsförening eller liknande
- Annat, nämligen: _____

Fråga 10: Hur ofta har du kontakt med Vägverket i ditt arbete vid myndigheten/föreningen?

- Varje vecka
- Varje månad (men inte varje vecka)
- Några gånger per år
- En gång om året
- Mer sällan eller aldrig

Fråga 11: I vilka ärenden har du kontakt med Vägverket i ditt arbete vid myndigheten/föreningen?

Tack för din medverkan!

Bilaga 3 Tabeller

Observera att antalet svar på de olika frågorna kan variera något, p g a s k internt bortfall. Totala antalet svarande per fråga anges i nedre högra hörnet med fet stil i respektive tabell. På fråga 5 har ibland fler alternativ angivits, varför totalen överstiger antalet besvarade enkäter. Rubriken "Statliga" motsvarar myndigheter/organisationer.

Fråga 1: Hade du hört talas om begreppet miljömässig kompensation innan du fick den här enkäten?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|--------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Ja | 38 | 3 | 4 | 45 |
| Nej | 12 | 1 | 0 | 13 |
| Vet ej | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Total | 50 | 4 | 5 | 59 |

Fråga 2: Har du någon erfarenhet av miljömässig kompensation?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|--------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Ja | 25 | 3 | 3 | 31 |
| Nej | 13 | 0 | 1 | 14 |
| Vet ej | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 38 | 3 | 4 | 45 |

Om ja:

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|---|-----------|----------|------------|-----------|
| Ytterst lite, hört talas/läst om | 5 | 0 | 1 | 6 |
| En del, har kommit i kontakt med det i tex projekt | 17 | 2 | 2 | 21 |
| Mycket, har arbetat aktivt med det | 3 | 1 | 0 | 4 |
| Total | 25 | 3 | 3 | 31 |

Fråga 3: Nedan följer några påståenden om din inställning till miljömässig kompensation. Ange om du instämmer eller inte genom att sätta ett kryss per rad!

Miljömässig kompensation är positivt för samhällsutvecklingen

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|-----------------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Instämmer helt | 18 | 1 | 3 | 22 |
| Instämmer delvis | 23 | 3 | 0 | 26 |
| Kan inte ta ställning | 4 | 0 | 0 | 4 |
| Tveksam | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Tar helt avstånd | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Total | 48 | 4 | 3 | 55 |

Miljömässig kompensation är ett bra verktyg för att åstadkomma en hållbar utveckling

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|-----------------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Instämmer helt | 13 | 1 | 3 | 17 |
| Instämmer delvis | 24 | 2 | 0 | 26 |
| Kan inte ta ställning | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Tveksam | 7 | 1 | 0 | 8 |
| Tar helt avstånd | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Total | 48 | 4 | 3 | 55 |

Vägverket bör ha möjlighet att köpa mark för miljömässig kompensation på samma sätt som annan vägmark (dvs kunna köpa marken till marknadsvärdet, även om markägaren inte vill sälja den)

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|-----------------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Instämmer helt | 9 | 2 | 1 | 12 |
| Instämmer delvis | 14 | 1 | 0 | 15 |
| Kan inte ta ställning | 9 | 1 | 1 | 11 |
| Tveksam | 14 | 0 | 1 | 15 |
| Tar helt avstånd | 2 | 0 | 1 | 3 |
| Total | 48 | 4 | 4 | 56 |

Fråga 4:

Vägverket i Skåne och Länsstyrelsen i Skåne har gemensamt tagit fram ett förslag som innebär att **Vägverket** köper in mark för miljömässig kompensation i samband med byggen av statliga vägar och att Vägverket bekostar iordningställandet av marken.

Kompensationsområdet överlämnas därefter till en **naturvårdsmyndighet eller naturvårdsförening** som får ansvara för den fortsatta skötseln. Enligt förslaget betalar Vägverket ut ersättning för skötseln i 10 år. Därefter får myndigheten/ föreningen själv bekosta skötseln av marken, som ska fortsätta vara kompensationsområde så länge vägen (som området är kompensation för) finns kvar.

Tycker du att detta förslag bör genomföras?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|---|-----------|----------|------------|-----------|
| Ja, jag tycker förslaget bör genomföras i sin helhet | 14 | 1 | 2 | 17 |
| Ja, jag tycker förslaget bör genomföras med följande ändringar | 27 | 3 | 2 | 32 |
| Nej, jag tycker inte miljömässig kompensation bör genomföras överhuvudtaget | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Vet ej | 6 | 0 | 0 | 6 |
| Total | 50 | 4 | 4 | 58 |

Fråga 5: Vem tycker du bör sköta och förvalta markområden, där åtgärder för miljömässig kompensation genomförts i samband med byggen av statliga vägar?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|-------------------------------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Länsstyrelsen | 21 | 2 | 1 | 24 |
| Region Skåne | 6 | 1 | 0 | 7 |
| Kommunen | 7 | 1 | 2 | 10 |
| Naturvårdsföreningar el liknande | 8 | 1 | 0 | 9 |
| Annan nämligen: | 12 | 2 | 1 | 15 |
| Vet ej | 3 | 0 | 1 | 4 |
| Total | 57 | 7 | 5 | 69 |

Fråga 6: Kan din organisation tänka sig att långsiktigt sköta ett kompensationsområde...

a)... med ersättning?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|--------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Ja | 13 | 3 | 1 | 17 |
| Kanske | 14 | 0 | 2 | 16 |
| Nej | 13 | 1 | 1 | 15 |
| Vet ej | 7 | 0 | 1 | 8 |
| Total | 47 | 4 | 5 | 56 |

b)... utan ersättning?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|--------------|-----------|----------|------------|-----------|
| Ja | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kanske | 6 | 1 | 0 | 7 |
| Nej | 27 | 2 | 2 | 31 |
| Vet ej | 9 | 1 | 2 | 12 |
| Total | 42 | 4 | 4 | 50 |

Fråga 9: Vilken myndighet eller förening företräder du?

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Kommun | 51 |
| Region Skåne | 1 |
| Annan statlig | 3 |
| Naturvårdsförening el liknande | 1 |
| Annat, nämligen | 4 |
| Total | 60 |

Fråga 10: Hur ofta har du kontakt med Vägverket i ditt arbete vid myndigheten/föreningen?

| | Kommuner | Statliga | Föreningar | Total |
|---|-----------|----------|------------|-----------|
| Varje vecka | 2 | 1 | 0 | 3 |
| Några ggr per månad (men inte varje vecka) | 9 | 0 | 0 | 9 |
| Några ggr per år | 37 | 2 | 3 | 42 |
| En gång om året | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Mer sällan eller aldrig | 1 | 1 | 2 | 4 |
| Total | 51 | 4 | 5 | 60 |

Bilaga 4 Kommentarer och öppna svar

ÖPPNA SVAR

K: för kommun

F: för förening

M: för myndighet/offentlig institution

Kommentarer till fråga 3

K: Vägverket bör koncentrera sig på vägar.

K: Kanske det även bör vara ett lagkrav i Sverige?

K: Ter sig oerhört svårt att avgränsa och definiera kompensationsområde i de fall markägaren inte vill sälja.

K: Däremot kan inte kompensation ske om naturvärdena är höga eller av sådan karaktär att återskapning är svårt (t ex bäckkravin med rödlistade lavar etc.). Lättast att kompensera är kulturmark.

K: Första två frågorna är eg. mitt svar KANSKE. Tredje delfrågan: jag anser inte att Vägverket ska kunna exproprieras mark utan måste göra "vanligt köp" av mark.

K: Miljömässig kompensation bygger helt på föreställningen att det finns mark som inte används till någonting. Är ofta jordbruksmark. Kommunen har planmonopol och vill kanske inte ha något grönområde.

K: Kanske kan man skriva ett avtal med markägaren om denne inte vill sälja?

K: Märklig formulering; till samhällsutvecklingen. All? I stort? Sektorer?

K: Angående sista frågan behöver jag fundera mer samt ta in mer information för att kunna svara på frågan.

K: Markägaren bör i möjligaste mån inte drabbas mer än nödvändigt. Således kan Vägverket kompensera för ingreppet på annan plats än där ingreppen skett.

K: Miljömässig kompensation bör inte användas i VV argumentation för projektets tillåtlighet.

K: Svårt att bestämma när miljömässig kompensation skall göras. Gränsfall kommer ofta att uppstå.

K: Miljömässig kompensation är ett verktyg för att mildra negativ påverkan när andra instrument fallerat eller när andra avvägningar vill göras. Miljömässig kompensation hanterar en av flera hållbarhetsperspektiv och kan inte ensamt åstadkomma en hållbar utveckling. Däremot är det positivt att naturmiljön får ett värde i samband med exploatering. Det bör innebära att miljöskulden minskar vid exploatering, vilket är positivt för samhället.

K: Får inte innebära att det blir lättare att bygga väg i områden med höga naturvärden.

F: Föreningen anser att värdefull natur inte får skadas vid nybyggnad av vägar mm. Varje intrång bör alltid ersättas i ett landskap som Skåne, oberoende om området bedöms som mindre värdefullt eller har ringa värde, eftersom alla undersökningar visar att det finns ett stort behov av inslag av olika former av vegetation - ett villkor för att växt- och djurarter ska kunna leva och överleva i jordbrukslandskapet. Landskapet behöver restaureras. Att förstöra natur och ersätta detta med något sämre, vilket alltid blir fallet när något ska ersättas, är inget som samhället ska sträva efter. Att ersätta skador i naturen borde vara en självklarhet - lika självklar som det är att markägaren ges ekonomisk ersättning för intrång. Vägverket har rätt att tvångsmässigt lösa in mark som behövs för

vägbygge utmed vägar. Detta inkluderar möjligheten att förvärva mark utmed vägen för att kompensera intrång, om detta är en förutsättning för vägen och därmed en del av arbetsplanen - även om det är ett tillvägagångssätt som inte tillämpas av Vägverket. Är det lämpligt att ge Vägverket obegränsad rätt att förvärva värdefull mark i Sverige för att ha sådan mark som förhandlingsargument för att få myndigheternas medgivande att bygga vägar i andra värdefulla naturområden? Hur skaffar sig Vägverket trovärdighet?

Kompensationstanken ligger farligt nära misstanken om muta!

F: Sista frågan är givetvis kontroversiell, men vår bedömning blir; för att kunna kompensera enligt förslaget bör alla markfrågor som berör vägarbetet hanteras enligt samma regelverk.

F: Vill ej svara. Det beror på hur verktyget används. Det kan leda till mkt positiva resp. negativa effekter. Största hotet är att det kan komma att användas slentrianmässigt utan att i tillräckligt hög omfattning utreda alt. dragningar vid känsliga naturområden.

M: Det beror ju på syftet. Om det är för kompensatoriska åtgärder måste marken i så fall skyddas mot framtida exploatering annars är det bara en kortsiktig lösning.

M: Min relativt positiva attityd förutsätter dock att man inte genom att införa kompensationsåtgärd sänker trycket på miljömässigt riktigt hanterade av t ex vägbyggen. Riksintressen kan inte bytas med kompensation.

Kommentarer till fråga 4 - med följande ändringar

K: VV ska ha ansvar hela "vägtiden"

K: Varför bara 10 år?

K: Vägverket står för ev. restaureringskostnad och skötselåtagande

K: 10 år är en kort tid.

K: Vägverket i egenskap av markägare tar över skötseln efter 10 år. Jmf bl a 2 kap i miljöbalken.

K: Staten står för alla extra kostnader som ingreppet av markbytet medför.

K: Skötsel efter tio år bör regleras på något sätt.

K: Skötsel efter tio år bör regleras på något sätt.

K: Marknadsmässigt

K: Att överlämna ansvaret efter 10 år måste bedömas i varje enskilt fall

K: Ägar- och sköteselfrågor kan väl ha andra lösningar också.

K: Fler aktörer än naturvårdsmyndigheter eller naturvård.för. bör kunna ansvara för skötseln.

K: Skötseln ersätts i 20 år

K: Vägverket bör stå för kostnaden.

K: Inte ändringar direkt, men testa och utvärdera så kan man se vilka ändringarna bör bli.

K: Vägverket bör ansvara för skötseln alt. får samråd ske om vem som skulle kunna ta den.

K: Resursmässiga möjligheter måste finnas hos en organisation

K: Vägverket ska bekosta skötseln helt

K: Ersättning för skötsel bör helst inte upphöra. Ett annat sätt att säkerställa skötsel kan vara att avsätta en sköselfond

K: Att det verkligen finns ett avtal och organisation för att den fortsätta skötseln ska kunna fungera.

K: Varför bara 10 år?

K: Osäker på vem som bör bekosta skötseln efter 10 år.

K: Vägverket bör ha fortsatt ansvar
 K: VV ska ha ansvar hela "vägtiden"
 K: Får inte innebära att det blir lättare att bygga väg i områden med höga naturvärden.
 K: Jättebra!

F: Längre tid för skötselersättning
 F: 10 år är för kort tid för spec. föreningar om de sedan får ta kostnaden själv.
 När/om vägen tas bort bör den överföras till det naturliga tillståndet innan kompensationsområdet försvinner.
 M: Skötsel är en fråga, skyddet är viktigare.
 M: Ersättningen kan bli ett bekymmer!
 M: Evigt ansvar ytterst från Vägverkets sida, samt fortsatt höga krav vid dragandet av väg. Kompensation får ej sänka tröskeln för miljökraven.
 Kompensationen skall vara större än förlusten.

Kommentarer till fråga 4-6

K: Vi är en myndighetsnämnd uteslutande.
 K: Kommunen eller Region Skåne skulle möjligen vara intresserade att ta över skötseln i ren rekreation/parkmark.
 K: Helt beroende på kompensationsområdets status, kan krävas omfattande skötsel och restaureringsarbete.
 K: Undrar hur skötseln fungerar i området efter de tio åren? Jag önskar jag kunde svara ja på 6b men som nuläget är kan det bli svårt.
 K: Myndighet – tillsyn
 K: Kommunal tillsynsmyndighet
 K: Förslaget bör omprövas efter 10 års erfarenheter. Företräder miljökontoret, kan ej uttala mig om kommunen i övrigt.
 K: Frågan riktas till kommunen (organisationen) och jag svarar för stadsbyggnadskontoret/byggnadsnämnden.
 K: Bör vara upp till Vägverket att träffa överenskommelse om skötsel och förvaltning med någon part. Lämplig part kan variera.
 K: Vet ej, har inte kollat med politikerna (ang. fr 6). Till fr 5: med t ex statliga medel kopplade till skötselprogram eller liknande. Statlig väg ju, men lokal kunskap värdefull.
 K: Spontant tycker jag att en kompensationsåtgärd bör skötas av den som genomför den alternativt bekostas av denna.
 K: De miljömässigt negativa konsekvenser man avser att kompensera försvinner inte efter 10 år. Således skall väghållaren ansvara för skötsel och förvaltning av kompensationsområdet även efter 10 år. Givetvis kan även markägaren stå för skötsel och förvaltning av området, då reglerat i avtal med väghållaren.
 K: Beror på vilken typ av skötsel det rör sig om och om kommunen har lämplig logistik för skötseln och om kostnadstäckning kan erhållas.
 K: Finns ej resurser idag
 K: Beroende på platsspecifika förutsättningar, tidpunkt etc. Svårt att ge ett generellt svar.
 K: Vi är en myndighetsnämnd uteslutande.
 K: Politiska beslut.

F: Vägverket köper in och iordningställer mark men vill efter tio år inte ansvara för skötseln. Som varje annan myndighet måste Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar och miljöarbete ta fullt ansvar för sitt markinnehav. Att överlåta

sådan mark till naturvårdsmyndighet eller naturvårdsförening blir en ekonomisk fråga eller belastning, som inte låter sig genomföras utan vidare, eller inte alls. Markområden, som omfattas av kompensationsåtgärder, kräver en förvaltning som kostar pengar och som ska fungera långsiktigt. Detta har Vägverket. Länsstyrelsen ska enligt gällande lag prioritera andra arbetsuppgifter, Region Skåne bedrivs som försöksverksamhet, naturvårdsföreningar är av olika anledningar inte lämpliga som förvaltare under någon längre tid. Kommuner bör sköta och förvalta marken och är det enda realistiska alternativet jämte Vägverket.

F: Vi är en ideell förening som kan få svårigheter pga. personbyte

F: Vi tycker nog att samhället i stort ska ta ansvar för skötseln av komp. områden. Vem av Länsstyrelse, kommuner eller Region Skåne (eller Vägverket) som bör göra detta kan vi inte ta ställning till idag. Ideella organisationer har som regel varken ekonomiska medel eller kontinuerliga personella resurser för att ta detta ansvar.

F: Har ej läst rapporten men det verkar finnas en del frågetecken om man utgår från frågorna. Som måste lösas/hanteras innan ev. förslag blir verklighet. Ang 6: an; vi har ej ekonomi för detta.

M: För att tillämpa miljömässig kompensation behövs lagkrav. Det måste finnas tydliga kriterier för vilka ingrepp som skall motivera miljömässig kompensation.

M: Länsstyrelsen förvaltare medan skötsel kan läggas ut på t ex kommunen. Landskapstänkande bör prägla arbetet. En viss "överkompensation" bör ske om systemet ska fungera.

Fråga 7a Möjligheter

K: Att öka miljönyttan i samhället,. Att öka kostnaden för de mest miljöförsämrande projekten så de ej kan genomföras.

K: Hållbar framtid/utveckling. Kunna öka/vidmakthålla biologiska mångfalden, upprätthålla ekologiska balansen. Kanske kunna skapa/återskapa biologiska refugies.

K: I många fall kan kompensationsåtgärder säkert gott och väl ersätta förlorade värden.

K: Onödigt arbete, använd redan befintliga myndigheter, SNV m fl.

K: Rätta upp lite på intrång i bef. naturområden vid vägprojekt

K: Återskapande av gröna strukturer, tillgänglighet till nya områden, restaurering av nya områden.

K: Miljömässiga kompensationer kommer att ställa större krav på placeringar av vägar i naturområden.

K: Mindre låsningar, bättre helhetslösningar

K: Kan totalt sett ge fler plus-värden än innan vägexploatering.

K: Bra miljö

K: Mindre negativa följder av ingreppet.

K: Positivt om naturområden får höjd kvalitet.

K: Ökad kostnadsmedvetenhet vid anspråkstagande av miljö/naturresurser

K: Jättebra att det blir av

K: Tillräckligt kompenserande åtgärder garanteras under överskådlig tid

K: Man kanske kan åstadkomma något som annars inte blivit av.

K: Att skapa en ersättning/kompensation för de värden som har förlorats är en förbättring jämfört om ingen kompensation genomförs.

K: En väg genom jungfrulig mark är alltid ett stort ingrepp i naturen. Trots det kan det många gånger vara till gagn för naturen och en hållbar utveckling i ett

större perspektiv. Om man dessutom kompenserar för den lokala skada det ändå innebär kan det ur natur och hållbarhetsperspektiv leda till en förbättring jämfört med utgångsläget.

K: Man kan ersätta ett fördärvat område, att naturen får "ersättning"

K: Kompensation för olägenheterna

K: Att andra än rent ekonomiska intressen tillvaratas

K: Enl. inledningen: nya våtmarker etc., ekologiska funktioner i balans

K: Välj gärna ut problemområden eller områden med lågt biologiskt värde för där kan skillnaderna mellan ursprunglig miljö och ny förbättrad miljö bli stora.

K: Att man regelmässigt minskar negativa effekter av att stora områden och naturvärden tas i anspråk.

K: Bibehålla miljökvantiteter i ett långt perspektiv. Tydligare redovisning av en åtgärds påverkan.

K: Jag ser stora möjligheter

F: Bevarandet av biologisk mångfald på en acceptabel nivå. Ökad mängd rekreationsområden istället för motsatsen. "Bättre" luftkvalitet då de gröna områdena inte minskar.

F: Vidmakthålla omfattningen av skyddsvärda områden

F: Bevarande av biologisk mångfald i berörda områden. Minskad utarmning av natur.

F: Det är bättre om man bygger väg utan att kompensera... Med bra planering och ersättning kan det gynna biol. mångfald och kan bidra ekon till naturskydd.

M: Kan ge regionala fördelar.

M: Motverka utarmning av biologisk mångfald, uppnå ekologisk balans

M: Att positiva åtgärder sätts in i landskapet och som alltid inte exakt måste motsvara förlusterna.

Fråga 7b Risker

K: Att säkra att kompensationsområdena ej förändras över tiden.

Kompensationen skall vara lika länge som vägen.

K: Konflikter vid inköp av mark, fortsatta skötseln efter 10 år, osv.

K: Att kompensationsåtgärder används felaktigt i tron att alla förlorade värden kan ersättas.

K: Underlättar beslut om vägdragningar i känsliga områden

K: Kostnader och kvalitetsförsämring, brott på gröna strukturer, minskad eller försämrade tillgänglighet.

K: Hur ska kulturvärdena i ett landskap kunna ersättas? Det får inte bara bli fokus på natur och ekologi. Det är inte lätt att återskapa natur. Tidsaspekten.

K: Miljöhänsyn kan köpas ut - lagstiftning kringgås.

K: Farligt om värdefull natur börjar ses som mindre "helig" när den kan kompenseras bort. Viktigt att det finns tydliga spelregler.

K: Nyskapade naturområden kan aldrig ersätta ursprunglig natur.

Kompensationsåtgärder kan användas som ett argument för att ta värdefull natur i anspråk för vägbygge med motivering att "ny natur" anläggs på annan plats.

K: Måste finnas gränser för vad som kan kompenseras, annars riskerar alla värden att vara till salu.

K: Skötsel

K: Svårighet att bedöma vad är rimlig kompensation och att komma överens om skötsel och förvaltning.

- K: Kan fungera som avlatsbrev. Allt blir möjligt eftersom man kompenserar för det. Blir dyrt. Negativt om jordbruksmark ändras till rekreationsmark.
- K: Ägande och skötsel av aktuella markområden
- K: Ekonomi för skötsel
- K: Vilka krav som skall ställas på kompensationsområde. Hur mycket (kompensationsområde) vägar ska vv kunna kompensera för. Vissa områden bör säkerställas för närrekreation.
- K: Risk att skötsel eftersätts.
- K: Antagligen huvudsakligen organisatoriska: styrning utifrån till åtgärder som ska fungera lokalt. Hur får man bästa ansvarskänslan?
- K: En kompensation kan troligtvis i de flesta fall aldrig fullt ut ersätta de värden som går förlorade. Ev. risk att mindre bra vägprojekt tillåts genomföras med hänvisningar till att kompenseringar kommer att genomföras.
- K: En "kompenserad" väg är alltid bättre ur natur- och hållbarhetsperspektiv än en traditionellt byggd väg. Värt att påpeka är dock att kompensationsåtgärderna bör föregås av stegen: undvika, minimera och därefter utjämna och ersätta där de två sistnämnda utgör det man kallar kompensationsåtgärder. En kompensationsåtgärd måste således föregås av ovan nämnda steg, annars kan kompensationsmedlet användas som "ursäkt" för åtgärder som inte borde genomföras. Avslutningsvis är det även värt att påpeka att man i möjligaste mån bör undvika att ta mark i anspråk för privata markägare.
- K: Resurser/organisation att hantera detta. Finns lämpliga områden i närheten?
- K: Det ger verksamhetsutövaren en möjlighet att "köpa" kritiker till projektet
- K: Det kan bli en övertro på kompensationsåtgärder
- K: Den byråkratiska hanteringen, vad, när compensationen ska ske, skötsel. Ersättning?
- K: Vem ska bekosta skötseln? Införskaffande av mark?
- K: Att speciella naturvärden som i realiteten inte kan kompenseras får ett svagare skydd.
- K: Hur värderingen av såväl påverkan som compensationen ska göras. Långsiktig skötsel och möjligheten att styra compensationen till lämpligt område (snuttifiering, markägare, regionalt perspektiv). Farhågan är att man "köper sig fri".
- K: Får inte innebära att det blir lättare att bygga väg i områden med höga naturvärden.
- F: Skötsel av områden på det sätt som är lämpligast för variation och mångfald. Vem? Hur? Brist på bra kompensationsområden (i förlängningen).
- F: Svårigheter att återskapa miljöer tillräckligt nära de förstörda för att det ska upplevas som kompensation.
- F: Det kommer säkert att finnas motstridiga viljor för envart projekt. Både vad gäller ägorätter och hur området ska utformas (och vad som ska skyddas/bevaras). Besvärliga remissrundor och kompromisser kan uppstå.
- F: Att det används slentrianmässigt istället för att utreda alternativa sträckningar. Det finns inga garantier för att kompensationsåtgärderna uppfyller förväntade effekter. Hur ska det finansieras? 10 år mkt kort tid för att garantera skötsel. Naturvårdsavtal i skogar är på 80 år. Hur kommer överklaganden att hanteras?
- M: Risken är att compensationen blir en ursäkt för att driva igenom annars tvivelaktiga projekt. Compensationen är ju plåster på såren, men långsiktigt

behöver diskussionen och trafikinfrastruktur ske i ett mer övergripande perspektiv såsom att oljan är slut inom 20-40 år.

M: Markåtkomsten blir svår utan lagkrav

M: Kan sänka tröskeln för vart vägar kan dras fram. Kan på så sätt negativt bidra till ytterligare landskapsfragmentering.

Fråga 8 Förslag på åtgärder

K: Inköp av alternativbränsle i motsv. mängd till beräknad ökad trafikmängd. Detta bäddar för en teknikutveckling där staten tvingas köpa in fordon som kan köra på det inköpta bränslet. Detta öppnar upp hela marknaden för alt.bränslefordon.

K: Nej, kan för lite inom området.

K: Nej

K: Grodtunnlar, återskapande av vattenmiljöer, restaurering av fiskvägar, gröna stråk, tillgänglighet, handikappanpassning av nya grönområden.

K: Plantera alléer och återuppbygga stenmurar. Kan det även bli att vissa områden börjar betas eller slås igen?

K: Avstå från det!

K: Väg 111 (reservat s viken) kan nytt reservat skapas mellan Höganäs kn/Hbg kn, nedanför kapellet alt. ny fäladsmark i anslutning till det gamla som berörs.

K: Nej

K: Inget utöver redan nämnda.

K: Förutom inköp, öka tillgänglighet, säkerställa.

K: Nej, dyker väl lättare upp i samband med konkret händelse/planering.

Handbok/åtgärdsförslag centralt utarbetad är säkert till stor hjälp.

K: Nya grönområden med fokus på människan! Nya grönstråk, även trädplanteringar, med fokus på människan!

K: För att kompensera ingrepp på lämpligt vis bör en landskapsanalys av närområdet genomföras för att visa på brister av biotoptyper eller eventuell fragmentering av landskapet och därmed kompensationsåtgärder. Således styr landskapets sammansättning kompensationsåtgärderna och något generellt svar är svårt att ge.

K: Anläggande av våtmarker, slättermarker, bullervallar, skogar etc.

K: Man skulle kunna tvingas avsätta medel för att säkerställa ett annat område som naturreservat

K: Inte generellt, bör variera från plats till plats.

K: Plantering i anslutning till eller på stora befintliga asfaltytor. Anläggandet av gröna tak i statsmiljöer. Bullerreducerande åtgärder i störda miljöer.

K: Beroende av objekt och placering. Svårt att svara generellt.

K: Överdäckningar för människors och djurs rörlighet. Övrig komm: Det vore av stort värde om VV kunde skaffa maskiner som kan samla upp växtligheten som slås i vägrenar. Detta utgör ju en ansevärd andel av slättermark i Sverige.

K: Plantering av alléer o pilevallar (oxel). Bullervallar. Gångstigar/ridstigar

F: Viltbroar eller överdrivet breda undergångar vid vattendrag o mindre vägar

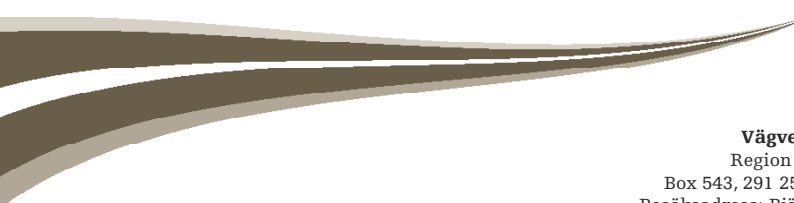
F: Nej, för att svara på detta krävs vida mer tid till eftertanke än vad som finns att tillgå just nu.

F: Beror på vad som försvinner vid vägbygget. Sedan har LST i reg. miljö kvalitetsmålen pekat ut många ekosystem som behöver restaureras/skyddas.

M: Broar bör alltid utformas så låga att vilt kan passera obemärkt. De ofta förekommande vägarna med mittbarriär bör alltid förses med viltpassage.

Återplantering av alléer, uppförande av stengärdesgårdar, dammar, våtmarker

M: Slättermarker, restaurering av yta som historisk varit slagna. Tillskapa större mängd död ved i skogen för fri utveckling samt tillskapa skogar med lätt skogsbyte.



Vägverket

Region Skåne

Box 543, 291 25 Kristianstad

Besöksadress: Björkhemsvägen 17

www.vv.se, vagverket.kri@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Telefax: 044-19 51 95. Texttelefon: 0243-750 90

