

VEDLEGG D REG. PLAN

Konsekvensutredning av tema reindrif E6 Sørrelva - Borkamo 2010177723.



2014-12-15 Oppdragsnr.: 5141066



	2014-12-15		MoSel		MoSel
	2014 -10-30	Oppgradering av E6 Sorelva – Borkamo. Konsekvensutredning. Fagtema reindrift	MoSel	GAn	MoSel
	2014-06-27		MoSel		
Rev.	Dato: 2014-06-11	Beskrivelse	Utarbeidet MoSel	Fagkontroll	Godkjent MoSel

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	8
1.1	Bakgrunn for prosjektet	8
1.2	Innhold og avgrensning	9
1.2.1	Innhold	9
1.2.2	Avgrensning / influensområde	9
2	Metode og datagrunnlag	10
3	Tiltaksbeskrivelse	13
3.1	Nåværende situasjon (0-alternativet).	13
3.1.1	Dyrepåkjørsler i området	15
3.1.2	Rapport fra arbeidsgruppe. Tiltak mot påkjørsel av rein på Saltfjellet.	18
3.1.3	Statens vegvesen - Reinpåkjørsler.	21
3.1.4	0-alternativet. Kostnadsdrivere for reindrifta.	21
3.2	Tiltaket. Ny vegtrase E6 strekningen Sorelva – Borkamo	22
3.2.1	Mål for tiltaket	22
3.2.2	Oversiktskart	22
3.2.3	Valg av vegstandard	23
3.2.4	Detaljkart – Sorelva - Borkamo	24
3.3	Trafikkmengde i Nordland	29
3.3.1	Årsdøgntrafikk ved målestasjonene Sorelva og Røssvoll.	29
3.4	Tiltaket i forhold til reindrift	31
4	Verdivurdering	32
4.1	Samisk kultur i området	32
4.1.1	Pitesamisk kultur	32
4.2	Reinbeitedistriktene	33
4.2.1	Generelt om årssyklus i reindrift	33
4.2.2	Oversikt over distriktene	34
4.2.3	Balvatn reinbeitedistrikt	34
4.2.4	Saltfjellet reinbeitedistrikt	34
4.3	Reindriftskart for tiltaksområdet	36
4.3.1	Vinterbeite	36
4.3.2	Vårbeite	37
4.3.3	Sommerbeite	39
4.3.4	Høstbeite	40
4.3.5	Høstvinterbeite	41
4.3.6	Viktige trekkleier, drivingsleier / flytleier og samlingsområder i tiltaksområdet	42
4.4	Møter / Befaring med reinbeitedistrikt	43
4.4.1	Møte (10. oktober 2012) med Saltfjellet reinbeitedistriktet vedr. omlegging av FV 77 Tjernfjellet.	43
4.4.2	Møte / Befaring i området	44
4.4.3	Oppdatert reindriftskart	48

4.5	Forholdet til reindriftsloven	48
4.6	Norsk-svensk reinbeitekonvensjon.	49
4.7	Verdisetting	50
4.7.1	Delområdet Sørrelva – Viskis	50
4.7.2	Delområdet Viskis – Polar Camping (nord for Storjord)	50
4.7.3	Delområdet Polar Camping - Borkamo	50
5	Omfangsvurdering	52
5.1	Omfang i anleggsfasen	53
5.1.1	Delområde Sørrelva – Viskis	53
5.1.2	Delområde Viskis – Polar Camping	54
5.1.3	Delområde Polar Camping - Borkamo	54
5.1.4	Forslag til avbøtende tiltak i anleggsfasen	55
5.1.5	Råd vedr. avbøtende tiltak i anleggsperioden:	55
5.1.6	Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Sørrelva – Viskis	56
5.1.7	Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Viskis – Polar Camping.	57
5.1.8	Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Polar Camping – Borkamo.	58
5.2	Omfang i driftsfasen	59
5.2.1	Delområde Sørrelva - Viskis	59
5.2.2	Delområde Viskis – Polar Camping	60
5.2.3	Delområde Polar Camping – Borkamo	60
5.2.4	Forslag til avbøtende tiltak i driftsfasen	60
5.2.5	Råd vedr. avbøtende tiltak i driftsfasen	61
5.2.6	Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Sørrelva – Viskis	62
5.2.7	Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Viskis – Polar Camping	62
5.2.8	Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Polar Camping - Borkamo	63
6	Konsekvens	64
6.1	Konsekvens av anleggsfasen med avbøtende tiltak	65
6.1.1	Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak	65
6.1.2	Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen	65
6.1.3	Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping	66
6.1.4	Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen	66
6.1.5	Konsekvens. Delområde Polar Camping - Borkamo	67
6.2	Konsekvens av Driftsfasen med avbøtende tiltak	68
6.2.1	Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak	68
6.2.1	Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen	68
6.2.2	Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak	69
6.2.1	Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen	69

6.2.2	Konsekvens. Delområde Polar Camping – Borkamo med avbøtende tiltak	70
6.3	Samlet konsekvens av tiltaket for reindrift.	71

Sammendrag

Vi har i denne fagrapporten vurdert konsekvenser for reindriftsnæringen av en oppgradering av E6 på strekningen Sørrelva – Borkamo i Saltdal kommune, Nordland fylke. Rapporten er skrevet av senior rådgiver Morten Selnes, Norconsult as Bodø. Oppdragsgiver har vært Statens Vegvesen region nord.

Vi har vurdert dette tiltaket fordelt på tre delstrekninger:

- ❖ Sørrelva – Viskis
- ❖ Viskis – Polar Camping (nord for Storjord)
- ❖ Polar Camping – Borkamo.

Vi oppsummerer verdi, omfang og konsekvens i anleggsfasen og driftsfasen for de tre delområdene slik;

Del-område	Verdi	Anleggsfasen			Driftsfasen		
		Omfang med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen	Omfang med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen
Sørrelva-Viskis	Stor	Middels negativ	Stor /middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Viskis-Polar Camping	Stor	Middels negativ	Stor / middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Polar Camping – Borkamo	Liten	Lite negativ	Liten negativ / ubetydelig	Liten negativ / ubetydelig	Intet omfang	Ubetydelig	Ubetydelig
Samlet konsekvens av hele tiltaket			Middels / stor negativ	Liten negativ / ubetydelig		Ubetydelig (lite negativ)	Liten positiv.

Vi ser det som viktig at dette tiltaket sees i sammenheng med tiltak langs jernbanen slik dette er beskrevet i egen rapport.

1 Innledning

1.1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

Statens Vegvesen (SVV) planlegger en utbedring av E6 på strekningen Sørrelva på Saltfjellet til Borkamo i Saltdal kommune, Nordland fylke. Prosjektet omfatter utarbeidelse av detaljregulering for den ca. 20 km lange strekningen av E6 mellom Sørrelva og Borkamo. Strekningen inngår i stamveirute 7A mellom Trondheim og Fauske. Saltdal kommune har avgjort at planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning, og det er utarbeidet et planprogram (juni 2014) som er fastsatt av Saltdal kommune¹.

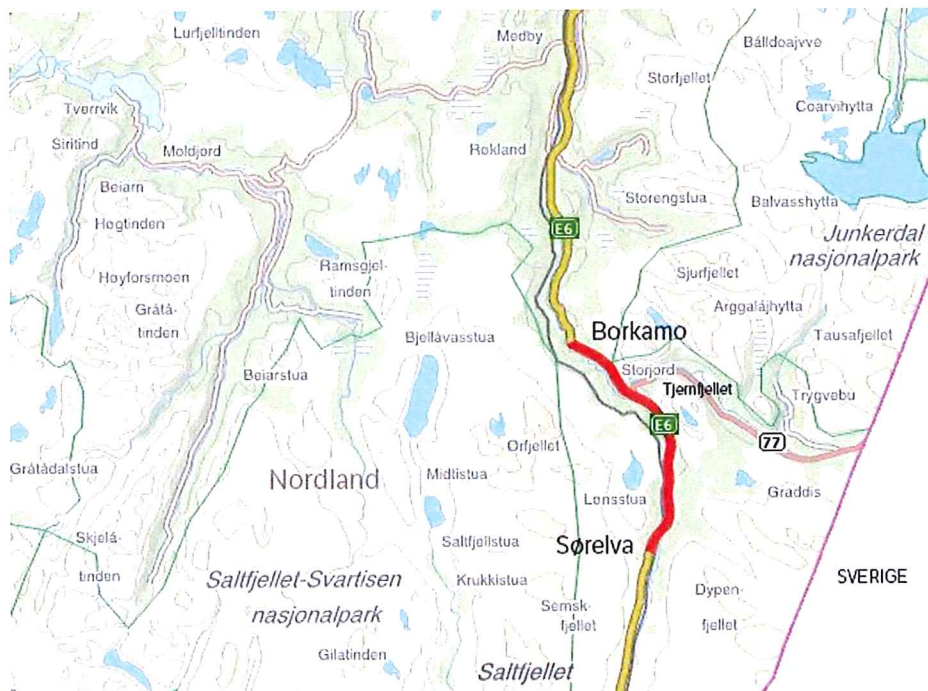


Fig 1-1. Oversiktskart over området. Kilde; Statens vegvesen.

Konsekvensutredningen av fagtema Reindrift er bestilt av Statens Vegvesen i henhold til Rammeavtalen for anskaffelse av planleggings- og prosjekteringstjenester. Norconsult AS har utarbeidet denne rapporten og er faglig ansvarlig for rapportens innhold.

¹ Saltdal kommune, Formannskapet. Formannskapetets møte 24. juni 2014. Sak PS 86/14.

1.2 INNHOLD OG AVGRENSNING

1.2.1 Innhold

- ❖ I kapittel 2 redegjør vi for metode og datagrunnlag.
- ❖ I kapittel 3 beskrives tiltaket; omlegging og oppgradering av E6 på strekningen Sørrelva - Borkamo, og dagens situasjon i området (0-alternativet).
- ❖ I kapittel 4 gir vi en vurdering av områdets verdi for reindrifta. Vi vurderer verdi i forhold til tre delområder:
 - Sørrelva – Viskis
 - Viskis – Polar Camping (nord for Størdjord)
 - Polar Camping – Borkamo.
- ❖ I kapittel 5 Vurderer vi omfang av tiltaket i anleggsfasen og i driftsfasen i forhold til reindrifta for de tre delområdene. Her vurderes også avbøtende tiltak, og omfang etter avbøtende tiltak.
- ❖ I kapittel 6 vurderer vi konsekvens at tiltaket i forhold til reindrifta i de tre delområdene etter avbøtende tiltak.

1.2.2 Avgrensning / influensområde

Reindriftsområde Nordland er inndelt i 12 reinbeitedistrikt. Omleggingen av E6 på strekningen Sørrelva - Borkamo berører to reinbeitedistrikt:

- ❖ Balvatn Reinbeitedistrikt
- ❖ Saltfjellet reinbeitedistrikt

Saltfjellet reinbeitedistrikt er det største reinbeitedistriktet i Nordland både i areal og i antall siidaandeler. Ca 25% av fylkets fastsatte reintall er lokalisert til Saltfjellet og Balvatn reinbeitedistrikt.

Oppgradering av E6 på Strekningen Sørrelva - Borkamo vil i første rekke berøre Saltfjellet reinbeitedistrikt – spesielt i området mellom Sørrelva og ned mot Polar Camping. Balvatn reinbeitedistrikt vil også bli berørt, men da i et område som er lite benyttet til reindrift. Svenske konvensjonsbeiteområder (norske områder som svenske samebyer har rettigheter til) grenser helt inntil planområdet i sør ved Sørrelva (sør for Dypenåga).

Vi legger til grunn at dette tiltaket berører de to reinbeitedistriktene Balvatn og Saltfjellet. Influensområdet for denne konsekvensutredningen vil i første rekke være avgrenset av disse to reinbeitedistriktene, men med en spesiell fokus på delstrekningene mellom Sørrelva og Polar Camping.

2 Metode og datagrunnlag

2.1 Metodikk

Formålet med en konsekvensutredning er å belyse virkninger av det planlagte tiltaket for miljø, naturressurser og samfunn slik at virkningene kan tas i betraktning under forberedelse av planen og når det tas stilling til om planen eller tiltaket kan gjennomføres.

Denne konsekvensutredningen for fagtema reindrift er basert på metodikken beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 (tidligere håndbok 140 - Statens vegvesen 2006). Denne håndboken er under revisjon og revidert utgave ventes lagt fram høsten 2014.

Metoden i håndbok V712 har følgende hovedelementer:

- ❖ Beskrivelse av karakteristiske trekk i området.
- ❖ Verdssetting av områder.
- ❖ Vurdering av effekt/omfang på verdsatte områder.
- ❖ Vurdering av konsekvens av tiltaket.

Vi vil spesielt legge til grunn metoden som er angitt i håndbok V712, kapittel 6.7. Naturressurser.

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, **reindrift**, vann berggrunn og løsmasser som ressurser.

2.1.1 Verdisetting

Områdets verdi angis i en tredelt, glidende skala:

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Reindriftsområder	Reindriftsområder med lav bruksfrekvens Reindriftsområder med v anskelig tilgjengelighet	Reindriftsområder med mid- dels næringsproduksjon Reindriftsområder med mid- dels bruksfrekvens Årstidsbeiter som brukes fast hvert år, men som ikke er mini- mumsbeiter	Reindriftsområder med høy næringsproduksjon, Reindriftsområder med høy bruksfrekvens, Beiteressurser som det er mangel på i et område (områ- det er minimumsbeite) Kalvingsland, parringsland, Minimumsbeiter i distriktet Flytt- og trekkleier, Samlingsområder

Fig 2-1. Verdifastsetting. Kilde: Statens vegvesen. Håndbok V712, 2014.

Verdien av et område i forhold til reindrift framkommer ved at et sett verdikriterier brukes til å vurdere områdets registrerte egenskaper og verdi for reindriften i dagens situasjon. Verdivurderingen begrunnes ut fra de data som framkommer i konsekvensanalysen.

2.1.2 Omfang

Omfangsvurderingen er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket vil medføre for reindriften. Omfanget vurderes i forhold til alternativ 0 – dvs ingen endring i forhold til dagens situasjon.

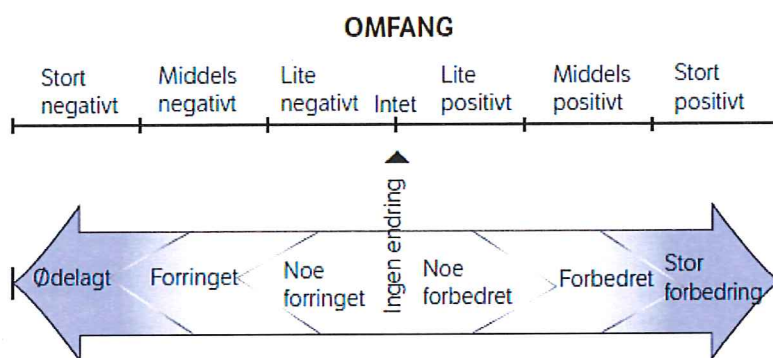


Fig 2-2. Omfangsvurdering. Kilde: Statens vegvesen. Håndbok V712, 2014.

Eventuelle avbøtende tiltak som er inkludert i tiltaket, skal inkluderes i omfangsvurderingen.

2.1.3 Konsekvens

Konsekvensen av et tiltak for et område framkommer ved å sammenholde områdets verdi og tiltakets omfang. Dette forholdet illustreres gjennom Konsekvensvifta:

Verdi område	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
			Middels positiv konsekvens (++)
Lite positivt			Liten positiv konsekvens (+)
Intet omfang			Ubetydelig (0)
Lite negativt			Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt			Middels negativ konsekvens (-)
			Stor negativ konsekvens (-)
Stort negativt			Meget stor negativ konsekvens (---)

Figur 2-3. Konsekvensvifta. Kilde: Statens Vegvesen Håndbok V712, 2014.

2.2 Datagrunnlag

2.2.1 Datainnsamling

- ❖ Møte med Statens Vegvesen 11. februar 2014.
- ❖ Møte med Reindrifftsforvaltningen på Fauske 28. mars 2014. Gjennomgang av oppdaterte reindriftskart mv.
- ❖ Møte med Statens Vegvesen og Jernbaneverket 25. april 2014
- ❖ Møte og befarings med Statens vegvesen, Saltdal kommune, Reindrifftsforvaltningen, Sametinget og Saltfjellet Reinbeitedistrikt 17. juni 2014.
- ❖ Databasen www.reindrift.no
 - Digitale reindriftskart
 - SOSI-Standard – generell objektkatalog versjon 4.1. Fagområde reindrift.
- ❖ Dokumenter:
 - Tiltak mot påkjørsler av rein på Saltfjellet. Forslag fra arbeidsgruppe 15.06.2010. Arbeidsgruppe ledet av assisterende fylkesmann Ola Bjerkaas.
 - Konsekvensutredning fagtema reindrift. E6 Storjord / RV77 Tjernfjellet. Norconsult AS 28. november 2012.
 - Jernbaneverket. Handlingsplan mot dyrepåkjørsler med tog 2012-2017.
 - Jernbaneverket. Handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt med tog 2014 – 2017.
 - Statens vegvesen. Tiltak mot reinpåkjørsler. Prøveprosjekt avdeling Finnmark 2010-2011.
 - Planprogram. Detaljregulering E6 Sørrelva – Borkamo. 20. februar 2014. Høringsfrist 7. april 2014.
 - Natur og mennesker i det pitesamiske området. Anne K. Mikkelsen. Universitetet i Tromsø. Masteroppgave våren 2013.
 - Brev fra Sametinget 3. april 2014.
 - Brev fra Fylkesmannen i Nordland 9. april 2014.
- ❖ Veiledere
 - Sametingets planveileder.
 - Veileder: Reindrift og planlegging etter plan- og bygningsloven.

2.2.2 Befaringer og møter

Det ble avholdt møte med befarings den 17. juni 2014 på Storjord i Saltdal. Befaring på strekningen Sørrelva – Storjord. Representanter fra Sametinget, Fylkesmannen i Nordland og Saltdal reinbeitedistrikt deltok. Det foreligger referat fra møtet.

Det ble avholdt møte med Saltfjellet reinbeitedistrikt på Storjord den 9. oktober 2014. Det foreligger referat fra møtet.

3

Tiltaksbeskrivelse

Vi viser i dette kapitlet spesielt til Planprogram – Detaljregulering E6 Sørrelva – Borkamo. Juni 2014.

3.1 NÅVÆRENDE SITUASJON (0-ALTERNATIVET).

Planområdet ligger i dalførene Lønsdal og Saltdal mellom Sørrelva og Borkamo i Saltdal kommune. Vegstrekningen som er på ca. 20 km, omfatter nedstigningen fra Saltfjellet mot nord. Omtrent midtveis på parsellen ligger nabadalen Junkerdal som strekker seg østover mot svenskegrensen. Vi viser til kartskisse i kap 1.1.

Prosjektet tar utgangspunkt i den gamle detaljplanen, men enkelte justeringer av traséen blir nødvendig. Eksisterende veg skal i hovedsak følges, men forbi Storjord skal vegen omlegges. Den gamle planen viste en omlegging med ny bru over Junkerdalselva oppstrøms dagens bru. Kommunen har også laget en egen reguleringsplan for området der denne E6-traséen er inntegnet. Det er nå imidlertid enighet med kommunen om å foreslå en omlegging nedstrøms dagens bru. Årsaken er bl.a. ønsket om å få trukket vegen lenger unna etablissementene i området (bl.a. Saltdal turistsenter, nasjonalparksenteret og Adde-galleriet).

I forbindelse med detaljregulering for rv. 77 Tjernfjellet (vedtatt 2013) inngår ca. 800 m av E6 i dette prosjektet.

Det er et uttrykt politisk ønske å se disse to prosjektene i sammenheng, og da spesielt for å kunne ta imot overskuddsmasser fra Tjernfjelltunnelen. Stein fra Tjernfjellet er først og fremst en ressurs som må utnyttes til bygging av ny E6.

Dagens trasé preges av:

- ❖ Dårlig kurvatur og bæreevne.
- ❖ Vegbredde: Mindre enn 6,5 m. Hele strekningen mangler midtlinje (gulstripe).
- ❖ Årsdøgntrafikk ÅDT: 1075 kjøretøy/døgn.
- ❖ Antall bruer: 3 Lønselva (Viskisbrua), Junkerdalselva (Storjord) og Trollnesåga.
- ❖ Fartsgrense 80 km/t. 70 km/t forbi Storjord (750 m)
- ❖ Dekkealder: Hovedsakelig mindre enn 5 år.
- ❖ Trafikkulykker, registrerte siste 4 år: 7. Herav 4 med alvorlig skade og 3 med lettere skade.

Tilsynelatende skulle man tro at det er god plass over Saltfjellet, og at det derved er relativt uproblematisk å endre nåværende trase for E6. Imidlertid er planområdet preget av mange interessenter og en situasjon der dagens E6 ligger tett inntil jernbanen og Lønselva som er et varig vernet vassdrag (se fig 3-1). Viktige interesser i området er;

- ❖ Samferdsel
 - Jernbanen med Lønsdal stasjon og annen infrastruktur
 - E6 med Sørrelva brøytetasjon og annen infrastruktur
 - Rv. 77
- ❖ Reindriftsinteresser. Et av de viktigste reindriftsområder sør for Finnmark
- ❖ Verneinteresser
 - Verneområder på begge sider av E6 / Jernbanen. Nasjonalpark, Landskapsvernområder
 - Vernet vassdrag
 - Kulturminner
- ❖ Viktig friluftsområde
 - Hytter / hytteby
 - Jaktområder
 - Rekreasjon
- ❖ Turisme (Polarsirkelen hotell)



Fig 3-1: Situasjon like nord for Sørrelva. E6 ligger mellom jernbanen og Lønselva (vernet vassdrag). Kilde; Planprogrammet. Statens Vegvesen.

3.1.1 Dyrepåkjørsler i området

Dyrepåkjørsler er et registrert problem i området – spesielt tilknyttet jernbanen. Jernbanen og E6 løper parallelt gjennom tiltaksområdet (se fig 3-1), og det er derfor naturlig å se løsninger på dette problemet i en sammenheng.

Registreringer av påkjørt rein og vilt i området skjer i hovedsak gjennom jernbaneverkets registreringer (jernbane) og i hjorteviltregisteret (jernbane og veg). Jernbaneverket registrerer påkjørsler av tamrein særskilt, mens hjorteviltregisteret registrerer kun hjortevilt (og ikke tamrein). Vi mangler derfor data for påkjørsler av tamrein på vei i dette området.

Figur 3-2 viser påkjørsler av hjortevilt (unntatt tamrein) på vei og jernbane i planområdet. Vi ser at det over barskoggrensa er relativt få påkjørsler av hjortevilt, mens det under barskoggrensa er relativt mange registreringer av påkjørt hjortevilt i planområdet.

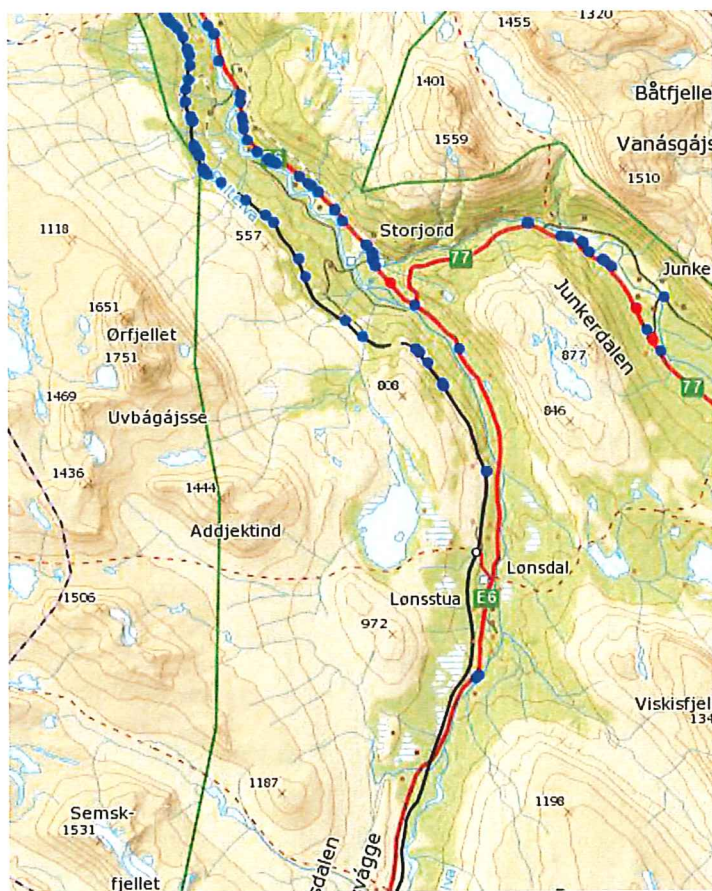


Fig 3-2. Fallvilt av elg (blå) og rådyr (rød) i perioden 1. januar 2000 til 14. mai 2014. Kilde: Hjorteviltregisteret.

Jernbaneverket registrerer påkjørsler av bl.a. tamrein pr km kjørestekning. På denne måten kan man få et bilde av hvilke områder der tamrein er mest utsatt for påkjørsler av tog. Vi har i forbindelse med denne konsekvensutredningen fått tilgang på data fra jernbaneverket.

Data foreligger for perioden desember 2004 – februar 2014 fordelt pr km på strekningen Bolna stasjon til Røklund stasjon. I perioden desember 2004 – februar 2014 ble det registrert påkjørt og drept i alt 1.052 dyr på denne 62 km lange strekningen – dvs i snitt ca 17 dyr pr km. Det er bare noen få km på denne strekningen der det ikke er registrert påkjørsler. På de mest utsatte km-strekningene ble det registrert mer enn 70 påkjørte dyr pr km. I denne perioden.

Figur 3-5 – 3-7 viser antall dyrepåkjørsler (tamrein) pr km jernbane for strekningen mellom Semska stasjon og Trettnes for perioden desember 2004 – februar 2014. Vi ser at det er relativt mange påkjørsler ved Semska og nord for Lønsdal stasjon ned mot Trettnes. Det framgår av figur 3-5 at strekningen mellom km 597 – 603 har relativt få påkjørsler. Dette er strekningen omkring Lønsdal stasjon (km 602), og få påkjørsler på denne strekningen kan ha sammenheng med at tog på denne strekningen har redusert hastighet, og at det er relativt mye trafikk i området (stasjon, hytter, friluftsliv) – noe som presser rein ut av området.

I 2010 satte Jernbaneverket JBV opp et 4 km langt reingjerde på begge sider langs jernbanelinja på strekningen Semska – Sorelva (km 592-596). JBV's statistikk viser en nedgang i antallet reinpåkjørsler etter at dette gjerdet ble satt opp, men nedgangen var ikke større enn nedgangen to år før gjerdet ble satt opp. JBV mener at gjerdet ikke har stått lenge nok til å kunne dokumentere en effekt av gjerdet².



Fig 3-3. Gjerde satt opp mellom Semska og Stødi. Kilde: JBV.

Antall reinpåkjørsler varierer over tid. Figur 3-4 viser at år 2010 var et meget vanskelig år i forhold til dyrepåkjørsler.

² Jernbaneverket. Handlingsplan for å redusere antall dyr påkjørt med tog 2014-2017.



Påkjørsler pr. år Lønsdal – Ankermoen tunnel

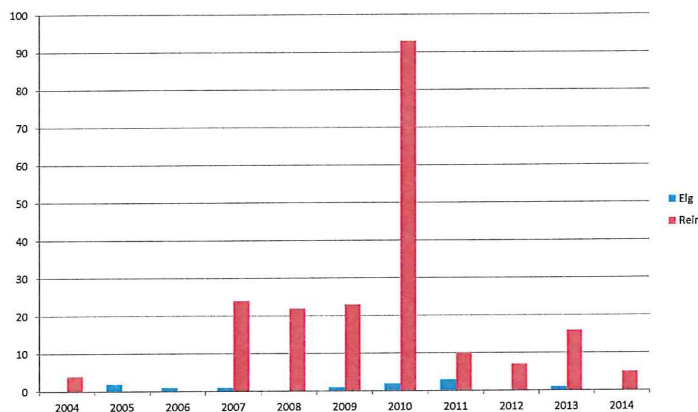


Fig 3-4. Dyrepåkjørsler. Lønsdal – Ankermoen tunnel. Perioden 2004-2014, Kilde: JBV.

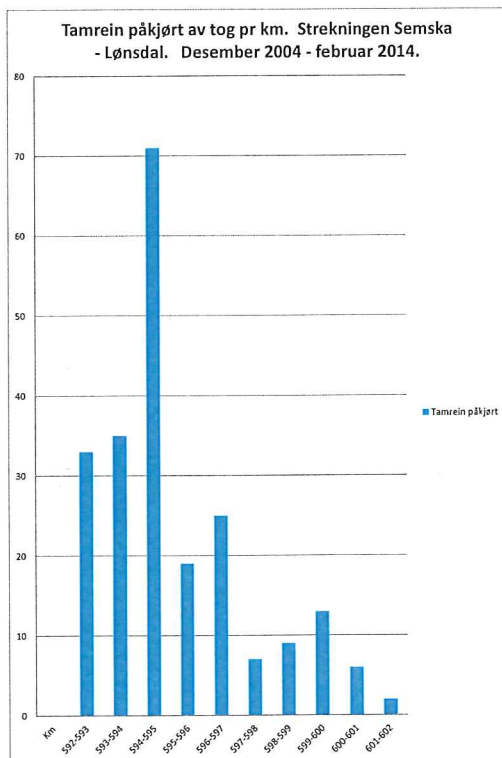


Fig 3-5. Påkjørt tamrein Semska-Lønsdal 2004-2014. Kilde; JBV

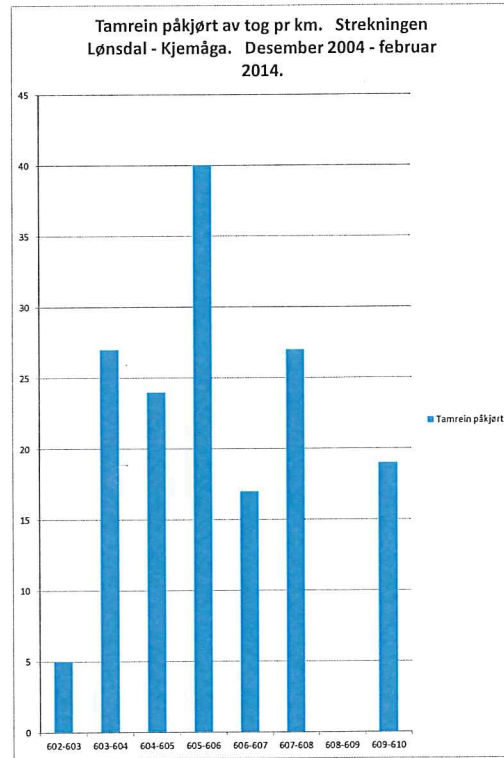


Fig 3-6. Påkjørt tamrein Lønsdal – Kjemåga 2004-2014. Kilde; JBV

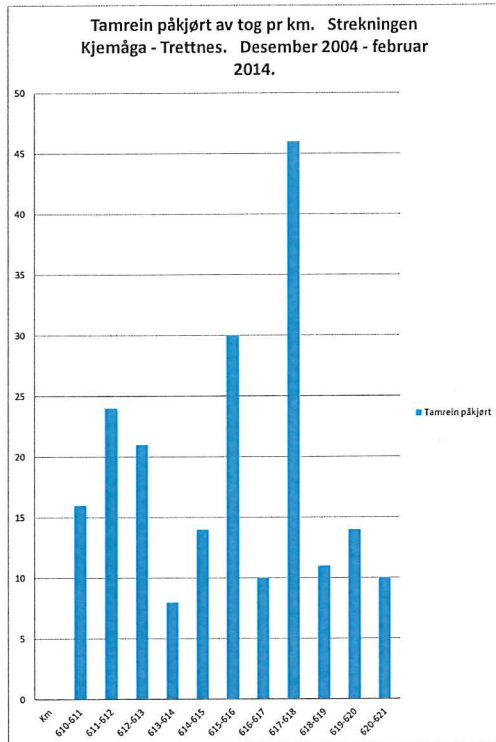


Fig 3-7. Påkjørt tamrein Kjemåga – Trettnes 2004 - 2014. Kilde; JBV.

3.1.2 Rapport fra arbeidsgruppe. Tiltak mot påkjørsel av rein på Saltfjellet.

En arbeidsgruppe nedsatt av Fylkesmannen i Nordland har foreslått tiltak mot reinpåkjørslar på Saltfjellet. Arbeidsgruppen ble nedsatt som følge av det store antall påkjørslar vinteren 2010 (se fig 3-4). Arbeidsgruppen ble sammensatt av representantar fra;

- ❖ Fylkesmannen i Nordland som også ledet gruppen
- ❖ NSB / Jernbaneverket JBV
- ❖ Saltdal kommune
- ❖ Saltfjellet reinbeitedistrikt
- ❖ Reindrifftsforvaltningen i Nordland som også ivaretok arbeidsgruppens sekretariat.

Arbeidsgruppens mandat var å foreslå og å iverksette en rekke umiddelbare tiltak for å redusere påkjørslene vinteren 2010, og å foreslå langsiktige tiltak mot påkjørslar på Saltfjellet. Arbeidsgruppen har kartfestet reinpåkjørslar på Saltfjellet. Videre har arbeidsgruppen kartfestet et forslag til permanente gjerder på strekningen Sørrelva – tunnel Moen/Åkerbakk. Disse kartene gjengir vi som fig 3-8 og 3-9.

Arbeidsgruppen har lagt fram en tiltaksplan i 4 punkter:

1. Permanente gjerder Lønsdal - Russånes
2. Midlertidige gjerder
3. Drone – anbefaling til pilotprosjekt
4. Nofence . usynlige gjerder.

Det er en allmen oppfatning at gjerder er den beste løsningen for å forebygge påkjørsler, og midlertidige gjerder var derfor et strakstiltak som ble igangsatt vinteren 2010 for å avhjelpe en akutt situasjon. Droner kan avhjelpe et tilsynsproblem – det er imidlertid delte meninger om dagens teknologi kan avhjelpe tilsynet. Nofence er under utprøving.

Vedlegg 1

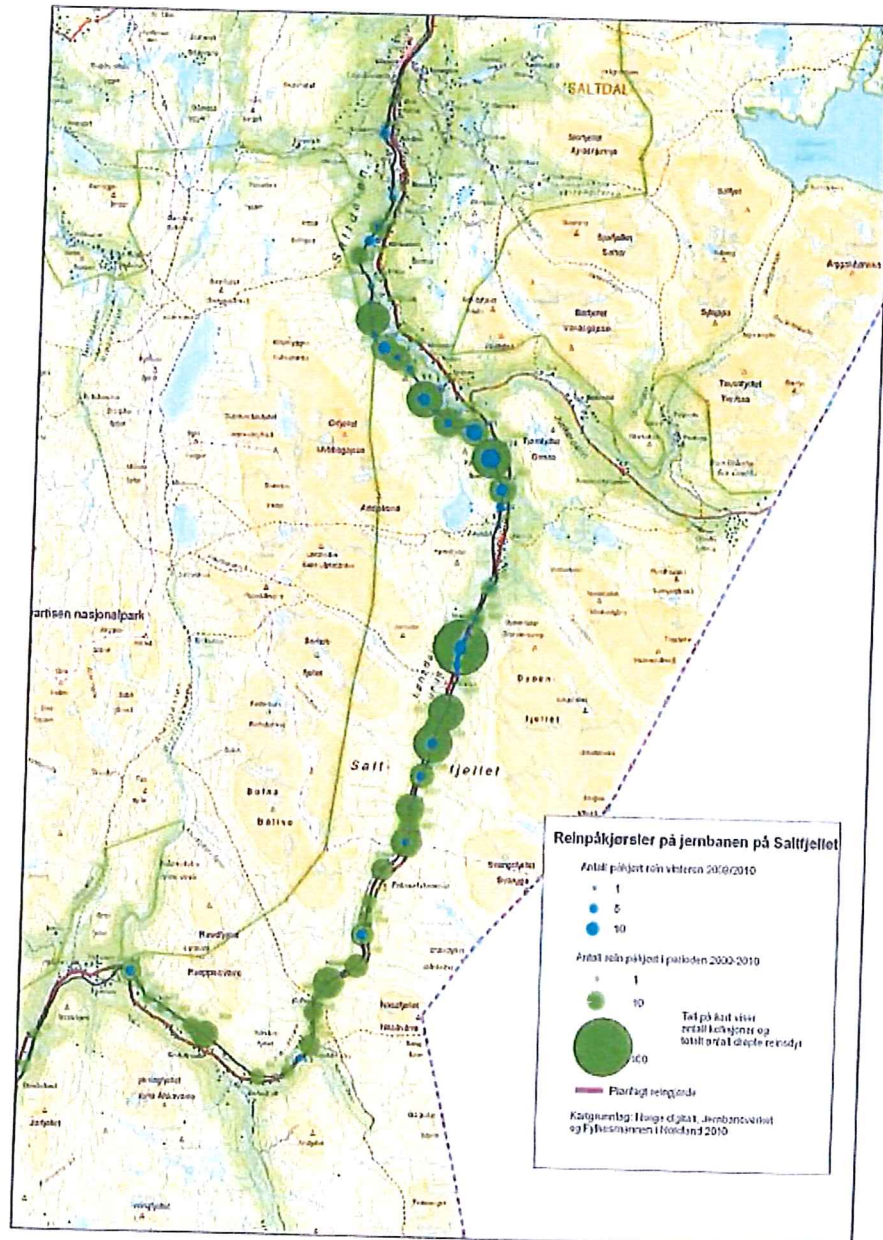


Fig 3-8. Reinpåkjørsler på jernbanen. Blå sirkler; vinteren 2009-2010. Grønne sirkler; perioden 2000-2010. Kilde: Rapport fra arbeidsgruppe 15.06.2010. Fylkesmannen i Nordland.

Vedlegg 2

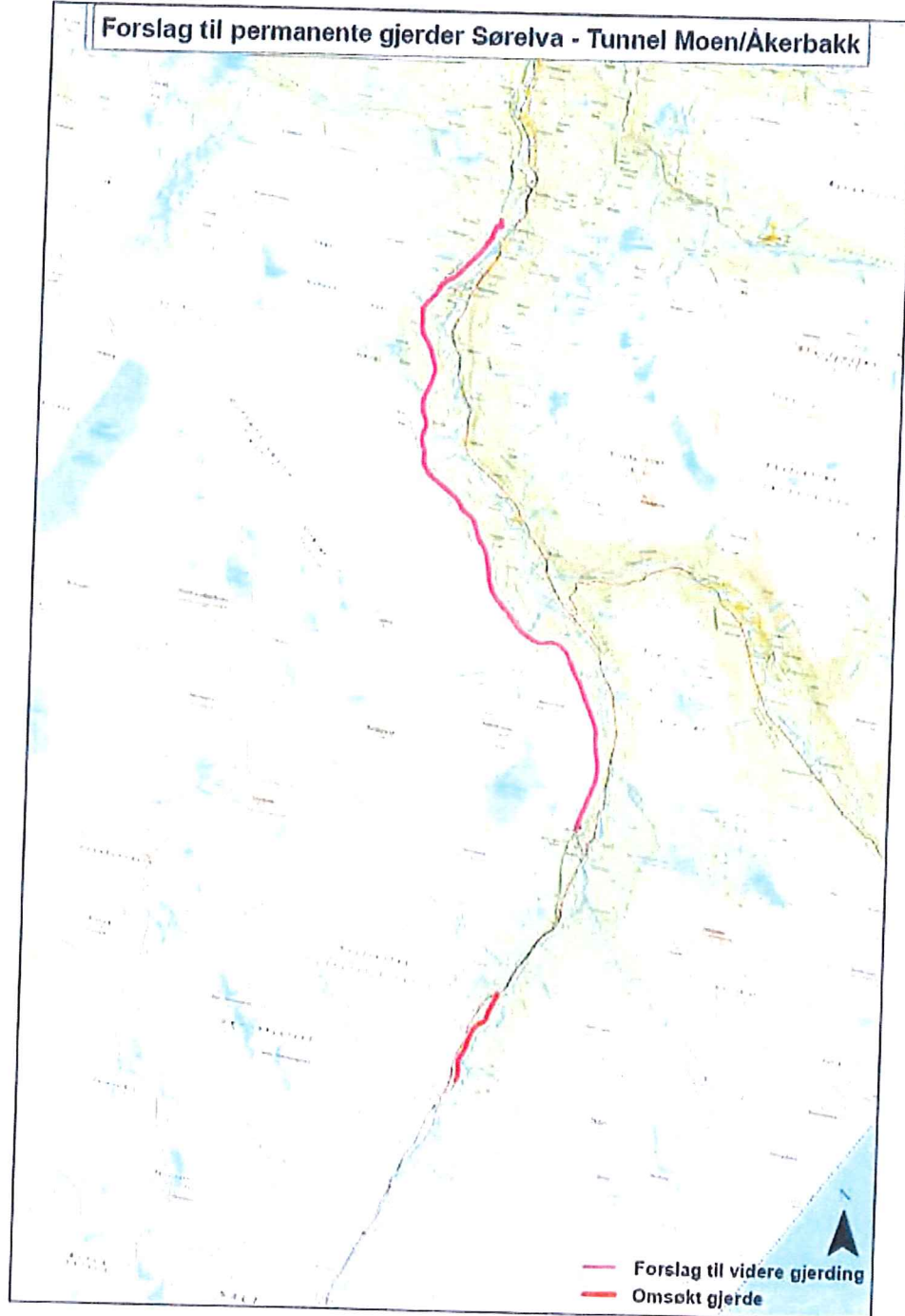


Fig 3-9. Forslag til reingjerder langs jernbanen. Det korteste gjerdet Semska – Sørølva (Omsøkt gjerde) er bygget (j.fr. fig 3-3). Rapport fra arbeidsgruppe 15.06.2010. Fylkesmannen i Nordland.

3.1.3 Statens vegvesen - Reinpåkjørsler.

Statens vegvesen har et eget prosjekt for å hindre påkjørsler av rein. Det ble gjennomført et prosjekt i Finnmark i 2010 – 2011. Prosjektet konkluderer med at refleksmerking av rein (refleksklips festet til horn) gir en meget god effekt. Videre ble det utprøvd kampanjeskilt som hadde god effekt. For å få god effekt av kampanjeskilt er det imidlertid viktig at disse ikke blir stående over lang tid. Kampanjeskilt bør bare stå i inntil noen få uker mens det er rein i området. Dersom kampanjeskilt bli stående lenger, mister de gradvis sin effekt. Ref.: Kristian Øvernes, Statens Vegvesen, Alta.



Fig 3-10. Eksempel på kampanjeskilt for reindrift. Kilde; Statens vegvesen

3.1.4 0-alternativet. Kostnadsdrivere for reindriften.

En forlengelse av dagens situasjon vil innebære følgende kostnadsdrivere for reindriften i området;

- ❖ Forventet økning i trafikken – spesielt innen tungtrafikken – på en uoversiktlig vei. Økende fare for påkjørsler
- ❖ En fortsatt uavklart situasjon i forhold til jernbaneanlegget – gjerdeanlegg langs jernbanen
- ❖ Over tid vil dette medføre at det blir stadig vanskeligere å utnytte det rike beitepotensialet i dette området.



Fig 3-12: Oversiktskart pr april 2014. Strekningen Lønsdal - Storjord

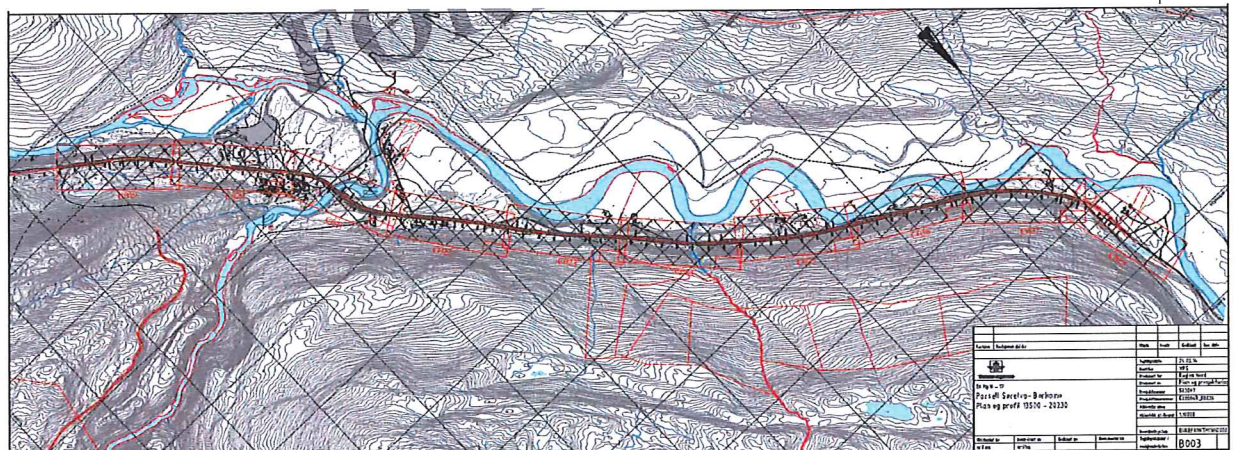


Fig 3-13: Oversiktskart pr april 2014. Strekningen Storjord – Borkamo.

Oversiktskartene viser at nåværende trase i hovedsak vil bli fulgt med de utrettinger og breddeøkninger en moderne veitrase vil kreve (kap 3.2.3.).

3.2.3 Valg av vegstandard

Parsellen planlegges etter dimensjoneringsklasse H2, det vil si hovedveg med årsdøgntrafikk (ÅDT) 0 – 4000 kjøretøy og fartsgrense 80 km/t. Vegen skal ikke planlegges med dårligere geometrisk standard enn tilstøtende parseller som i dag har skiltet hastighet på 90 km/t. Disse parsellene tilfredsstiller imidlertid ikke dagens krav til skiltet hastighet 90 km/t slik eldre krav tillot. Det tilstrebes å holde maksimal stigning 6 %. Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

- ❖ Vegbredde 8,5 m. Kjørefeltbredde 3,25 m. Skulderbredde 1 m.
- ❖ Fartsgrense 80 km/t

- ❖ Minimum horisontalradius 350 m
- ❖ Minimum vertikalradius i høgbrekk 3 700 m
- ❖ Minste vertikalradius lavbrekk 1 900 m
- ❖ Dimensjonerende kjøretøy: ST (Semitrailer)
- ❖ Største tillatte stigningsgrad 8 %

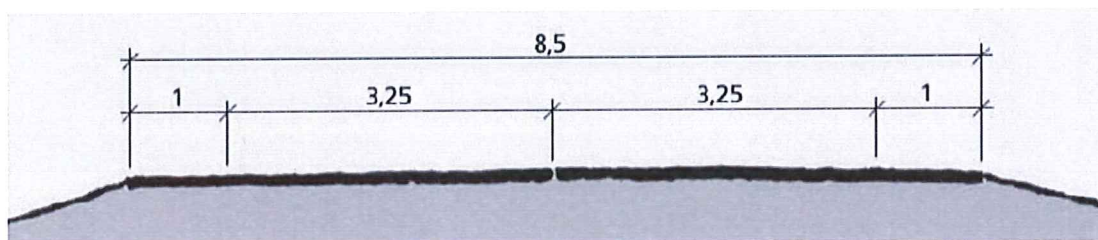


Fig 3-14. Vegprofil – ny E6 Sørrelva – Borkamo.

Sett i forhold til reindriftsnæringen er det relevant at vegtraseen vil bli ca 2-3 m bredere. Horizontal- og vertikalkurvaturen vil bli rettet ut. Dette innebærer at vegtraseen vil få flere og høyere fyllinger og skjæringer. Større vegbredde og flere skjæringer / fyllinger innebærer tap av areal langs hele strekningen. Skjæringer kan virke som hinder ved kryssing av veien.

Nåværende fartsgrense (80 km/t) vil bli opprettholdt, men erfaringsmessig vil en høyere vegstandard føre til en noe høyere gjennomsnittshastighet.

3.2.4 Detaljkart – Sørrelva - Borkamo

Vi viser under et utvalg av detaljkart på strekningen Sørrelva – Borkamo for å gi et inntrykk av hvordan den nye veitraseen vil bli liggende i terrenget, og hvordan skjæringer / fyllinger er tenkt plassert i forhold til veitraseen. Det er laget oppdaterte detaljkart for hele strekningen Sørrelva – Borkamo pr 22. oktober 2014.

Utvalget er også gjort med tanke på å illustrere problemstillinger i forhold til reindriftsnæringa.

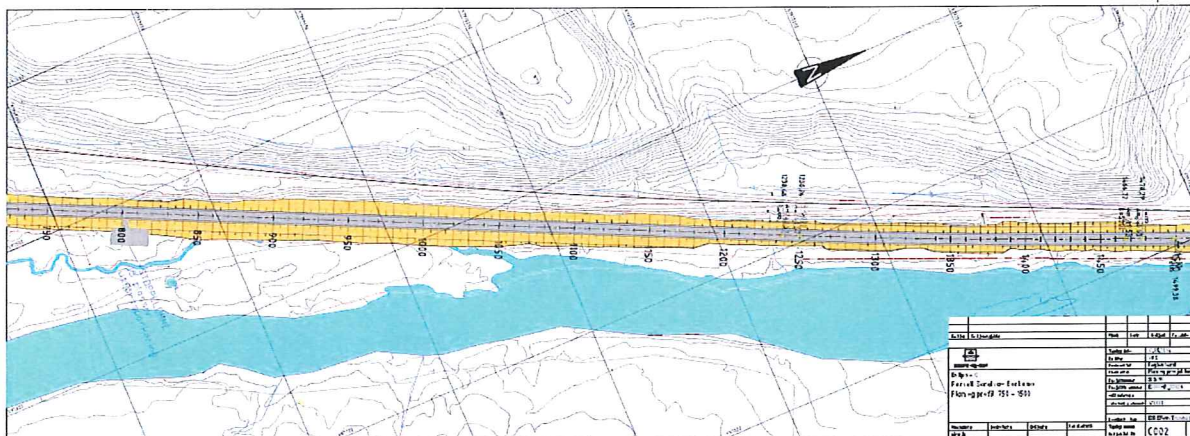


Fig 3-15: Detaljkart 750-1500. Nord for Sorelva. Langs jernbanen.

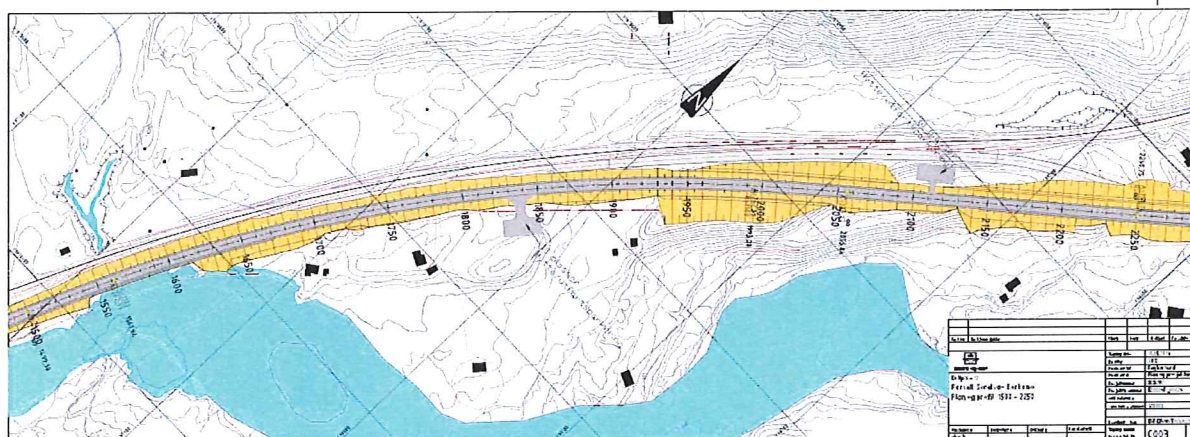


Fig 3-16: Detaljkart 1500-2250. Langs Lonselva og jernbanen. Hyttefelt. Avvik fra gml trase.

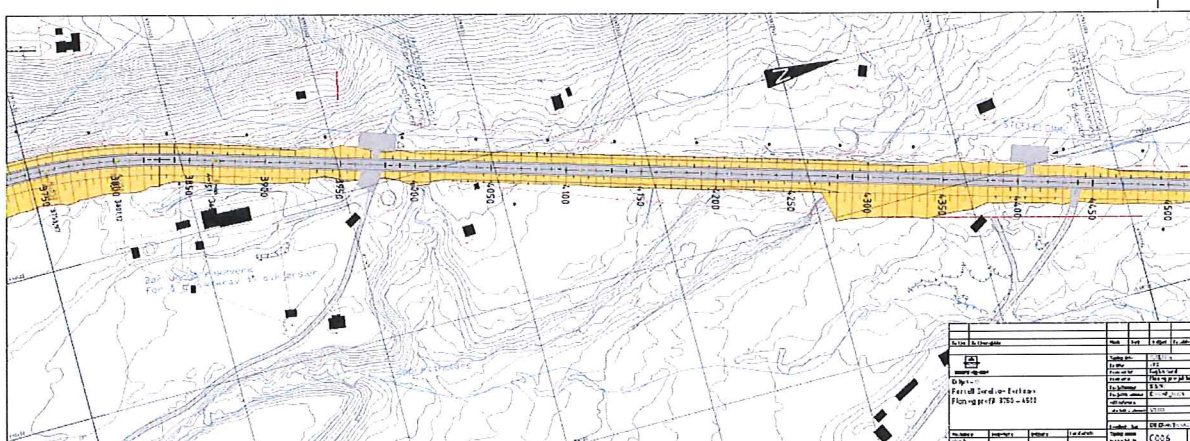


Fig 3-17: Detaljkart 3750 - 4500. Ved avkjørsler til reiseboliger ved Lonsdal stasjon.

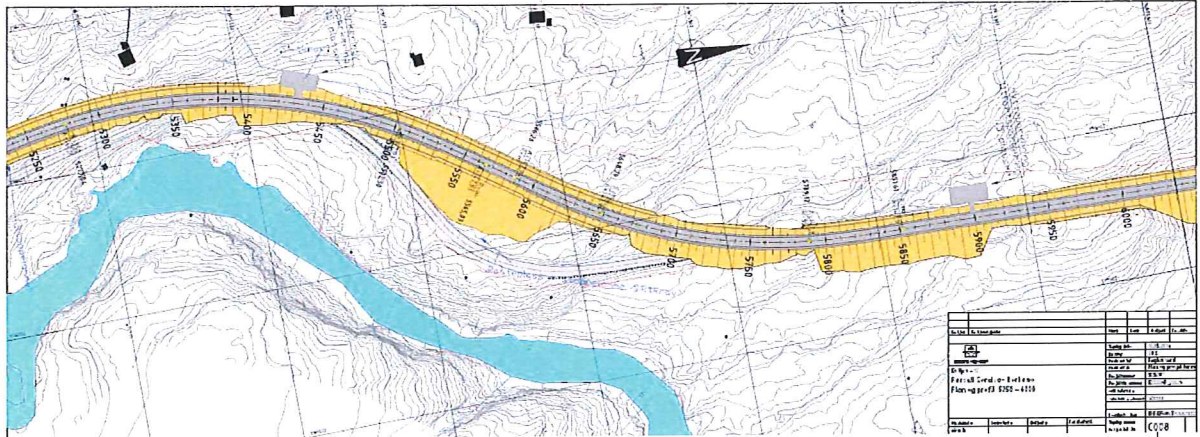


Fig 3-18. Detaljkart 5250-600. Utretting av gml trase nord for avkjørsel til Lønsdal stasjon. Skjæring og fylling.

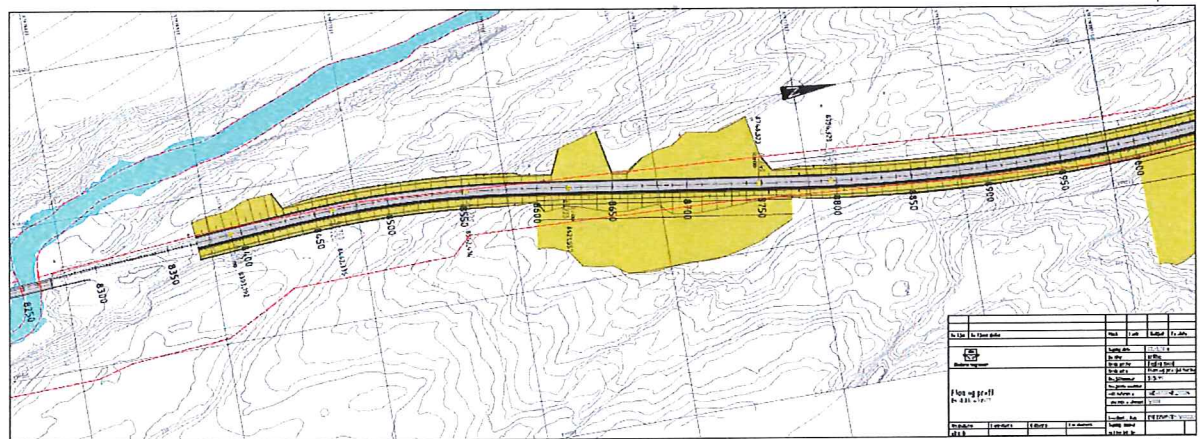
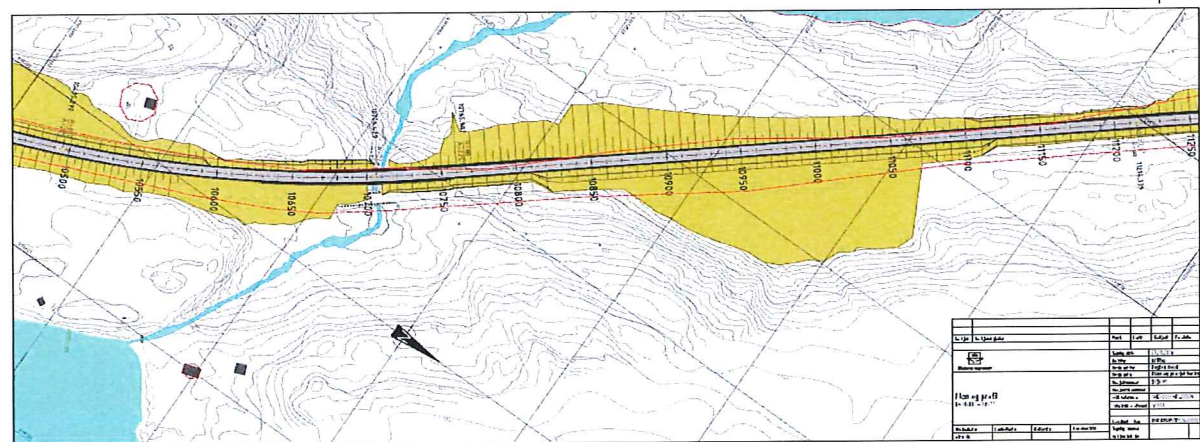


Fig 3-19. Detaljkart 8250-9000. Situasjonen nord for Viskis bru. Det vil bli bygget ny bru. Midlertidig bru må etableres i anleggsfasen. Skjæring og fylling nord for brua.



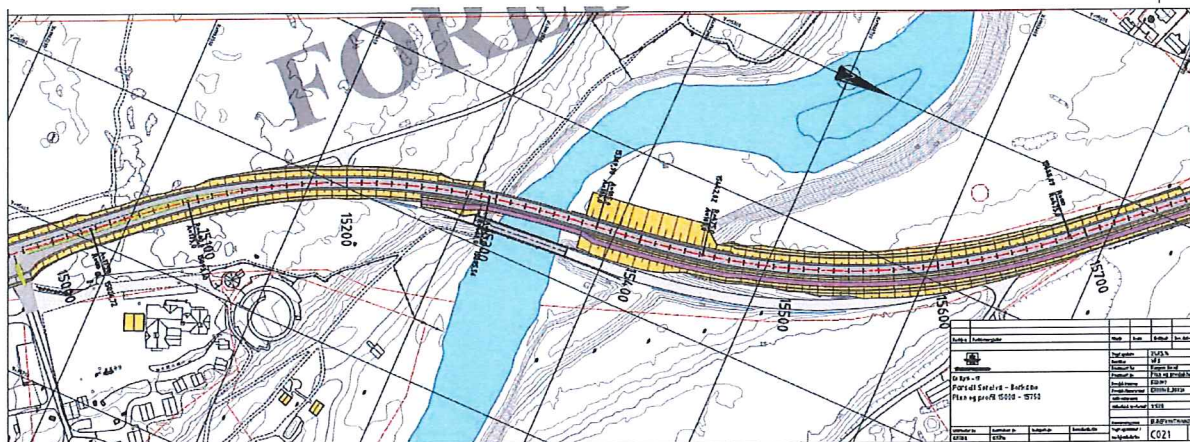


Fig 3-21. Detaljkart 15.000 – 15.700. Situasjonen ved Storjord. Ny bru over Junkerdalselva. Eksisterende bru rives.

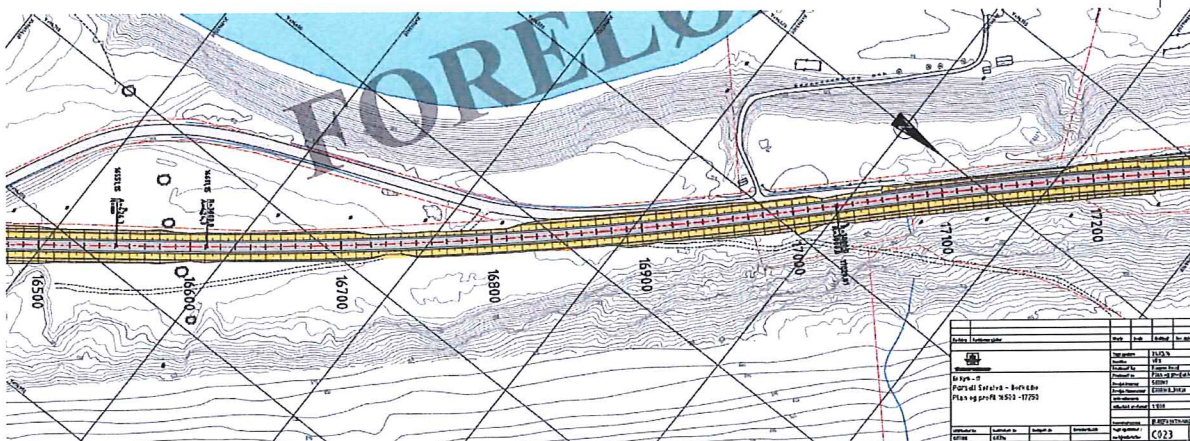


Fig 3-22. Detaljkart 16.500 – 17.200. Utretting av kurve ved 16.600. Forminne - fangstanlegg.

3.2.5 Delstrekninger. Prioriteringer

Tiltaket utbedring av E6 Sørrelva – Borkamo omfatter en strekning³ på ca 20 km. Det synes naturlig å dele dette tiltaket opp i tre delstrekninger. Vi foreslår i samråd med tiltakshaver en slik inndeling:

- ❖ Delstrekning 1: Sørrelva – Viskis. Denne delstrekningen omfatter utbedring av E6 mellom Sørrelva og ned til brua over Viskiselva.
- ❖ Delstrekning 2: Viskis – Polar Camping. Denne delstrekningen omfatter utbedring av E6 mellom Viskis og ned til Polar Camping nord for Storjord. Denne delstrekningen omfatter krysset mot rv 77 – Tjernfjellet. Delstrekningen omfatter også ny bru over Junkerdalselva rett nord for Storjord og ny bru ved Viskis. I forhold til reindrift har vi valgt denne

³ I hht detaljkartene er strekningen totalt 20.200m

inndelingen fordi vi derved unngår å «dele» bl.a. flytteleia over Junkerdalselva nord for Storjord.

- ❖ Delstrekning 3: Polar Camping – Borkamo. Denne delstrekningen omfatter utbedring av E6 mellom Polar Camping og Borkamo – fram til det punktet ved Borkamo der E6 allerede er utbedret.

Det er i Regjeringens forslag til Statsbudsjett 2015 avsatt 50 mill NOK til oppstart av vegprosjektet rv. 77 Tjernfjellet. Samtidig er det uttalt et tydelig politisk ønske om at man skal se rv. 77 Tjernfjellet i sammenheng med oppgradering av E6 på den ca. 20 km lange strekningen Sørrelva - Borkamo.

Det blir mulig oppstart av anleggsdrift på dette prosjektet sommeren 2015.

Statens Vegvesen ønsker å legge ut tunnelmasser fra Tjernfjelltunnelen fortløpende på strekningen Viskis – kryss rv. 77 for å utbedre E6 på denne strekningen og legge ut deponier inntil vegen. Dette innebærer store oppfyllinger på strekningen. Andersen presenterte kart som synliggjør disse fyllingene.

Dette innebærer at E6-anlegget vil starte med den ca. 5 km lange del-strekningen Viskis – kryss rv. 77.

3.3 TRAFIKKMENGDE I NORDLAND

Statens vegvesen driver kontinuerlig trafikk telling ved utvalgte tellepunkter i Nordland. Tiltaket E6 Sørrelva – Borkamo tilhører Rute 7 del 2.

Trafikktellinger for strekningen Storforshei i Rana til Rognan i Saltdal viser en årsdøgntrafikk ÅDT over Saltfjellet på mindre enn 1.500 kjøretøy pr døgn i gjennomsnitt.

Kartet under viser et bilde av tungtransporter / næringstransporter i Region nord. Vi ser at det i Saltenregionen pr døgn kommer 76 store vogntog til regionen og 51 store vogntog kjører fra regionen. Av dette ser vi at inn/uttrafikken med store vogntog i Saltenregionen ligger relativt høyt i forhold til resten av Region nord. Det er bare Tromsø som har flere store vogntog inn – samtidig har Tromsø færre store vogntog ut.

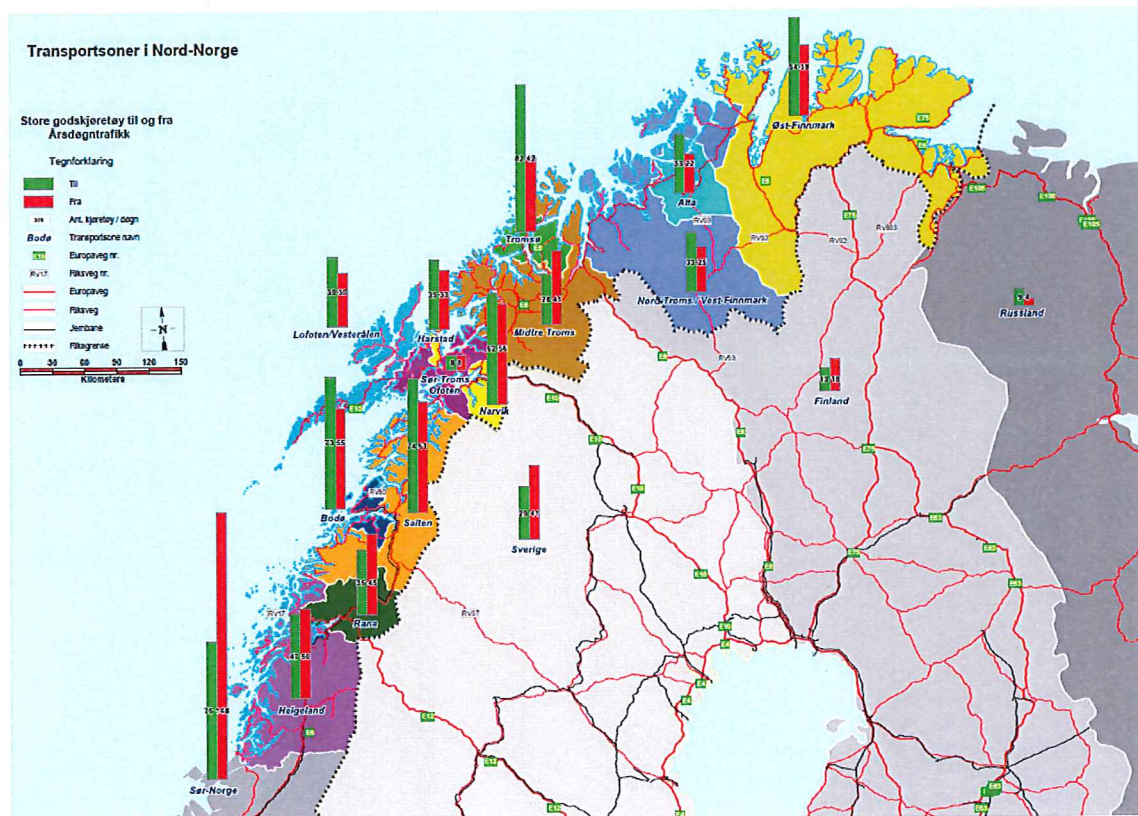


Fig 3-23. Kilde: Næringstransporter i Region nord - Kartlegging av godstransporter på vegnettet i 2009, Norconsult AS.

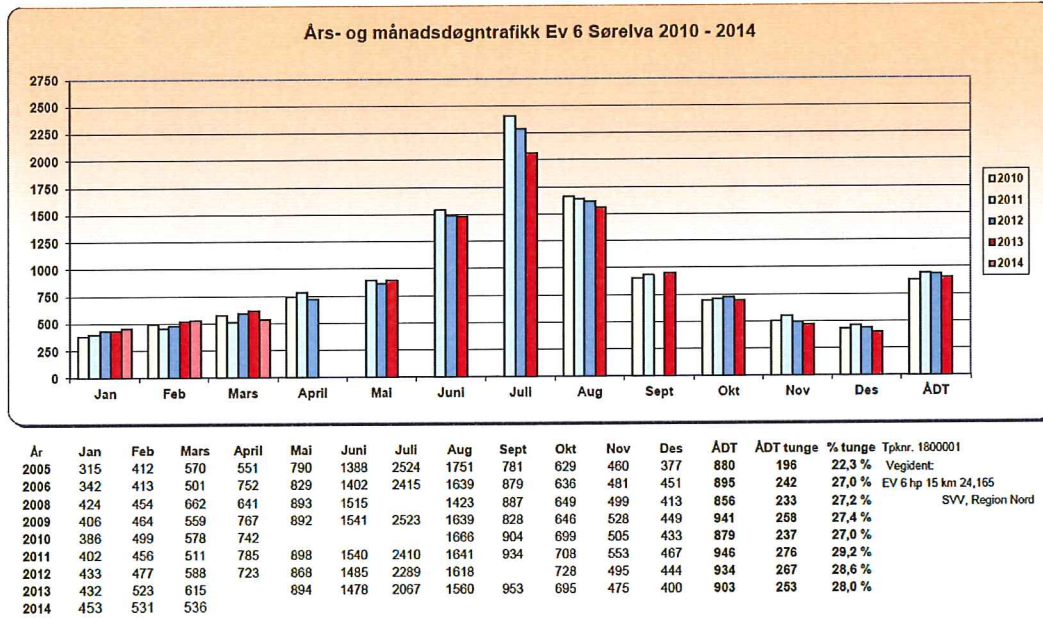
3.3.1 Årsdøgntrafikk ved målestasjonene Sørrelva og Røssvoll.

Statens vegvesen måler årsdøgntrafikk bl.a. ved Sørrelva. Denne målestasjonen gir et godt bilde av trafikktutviklingen på strekningen Sørrelva – Borkamo. Stasjonen viser et tydelig bilde av at;

- ❖ Trafikken øker generelt
- ❖ Tungtrafikken øker mest

❖ Trafikken er størst i sommermånedene

Vi gjengir trafikktelldata fra målestasjonen Sørrelva;



Merk:

Data fra det enkelte registreringspunktet er kun representativt for den plass registreringen ble forelatt
 For trafikktelling for et større geografisk område henvises det til vegtrafikkindeksen



www.vegvesen.no/trafikk

Statens vegvesen

Side 4 av 12 Sider

Fig 3-24. Årsdøgntrafikk ved Sørrelva

3.4 TILTAKET I FORHOLD TIL REINDRIFT

Tiltaket innebærer ingen nye etableringer i området ut over de endringer som følger av omleggingen av E6. Eksisterende trase for E6 vil i hovedsak bli fulgt. Sett i forhold til reindriffta innebærer tiltaket at;

- ❖ Vegen blir bredere – dette innebærer tap av beiteland langs hele strekningen.
- ❖ Det blir flere og høyere fyllinger og skjæringer som følge av at veien rettes ut horisontalt og vertikalt. Dette innebærer tap av beiteland langs det aller meste av veistrekningen og flere hinderflater.
- ❖ Fartsgrensen (80 km/t) opprettholdes. Erfaringsmessig vil en moderne veg innebærer høyere gjennomsnittshastighet. Høyere hastighet øker risiko for påkjørsler.
- ❖ En rettere veg og bredere veiskuldre vil gjøre situasjonen mer oversiktlig. Dette minker risiko for påkjørsler.
- ❖ Trafikken vil øke – tungtrafikk øker mest.

Sett i forhold til reindrift, er det viktig at skjæringer og fyllinger arronderes på en slik måte at:

- ❖ Passasjer blir mest mulig oversiktlig
- ❖ Fyllinger blir jevnest / slakest mulig slik at passasje for rein og snøscooter mv blir enkelt.
- ❖ Skjæringer plasseres slik at de ikke danner lange, sammenhengende hinderflater over lengre strekninger.
- ❖ Autovern bør ikke plasseres der det er naturlig å krysse veien med rein / snøscooter mv.

4 Verdivurdering

4.1 SAMISK KULTUR I OMRÅDET

4.1.1 Pitesamisk kultur⁴

Det pitesamiske område på norsk side ligger i Nordland. I Nordland fylke og i de tilstøtende områdene på svensk side finnes det fem språk- eller hoveddialekter; sørsamisk, umeåsamisk, pitesamisk, lulesamisk og jukkasjervi- dialekten som er en variant av nordsamisk. Det tradisjonelle pitesamiske bosettingsområdet i Norge omfatter omtrent hele Sør-Salten i Nordland fylke. Sentrale kommuner er Beiarn, Saltdal, Meløy og Gildeskål, og deler av Bodø og Fauske kommuner. På svensk side av grensen går området fra nordlige Arvidsjaur og Arjeplog nord til Piteelv og øst til sjøen Saddai innen Norrbottens län.

I sør grenser pitesamisk språk mot umesamisk. Mot nord grenser pitesamisk mot lulesamisk. I dag er det ingen på norsk side som bruker pitesamisk som dagligspråk. I Sverige lever 30 personer som behersker språket. De fleste bor i Arjeplog kommune. I dag er nordsamisk dominerende i pitesamisk område på svensk side.

Det pitesamiske området på begge sider av grensen er rikt på kulturminner. På Saltfjellet/Lønsdalen er den største kjente konsentrasjonen av stallotuffer i Norge. I forbindelse med kraftutbygging i området ble det foretatt registreringer i midten av 1980 tallet i regi av Tromsø museum og i en rapport vises det til 676 kulturminner i området. I 2010 ble det i regi av prosjektet "Från kust til kyst" i regi av UIT foretatt et dokumentasjonsprosjekt i Saltfjellet/Lønsdalen. Litt over 300 kulturminner ble registrert, hovedsakelig stallotuffer og årran. Ei stallotuft viser til en samisk bygning med nedgravet gulvplan. Den generelle dateringen er slutten av yngre jernalder, 900 – 1050 tallet. Funnene forteller om aktiviteter over tid og at det samiske kulturlandskapet på Saltfjellet/Lønsdalen med sin mengde av kulturminner er enestående.

Det er en nær sammenheng mellom samisk kultur og utøvelsen av reindrift, og reindrift i Balvatn og Saltfjellet distrikter har derved en stor betydning for opprettholdelse av denne kulturen og kulturlandskapet.

⁴ Mikkelsen, Anne Kalstad (2013). Natur og mennesker i det Pitesamiske området. Mastergradsoppgave i kultur og profesjon, Institutt for lærerutdanning og pedagogikk, Universitetet i Tromsø. .

4.1.2 Karesuando-kulturen

Nåværende reindriftssamer på Saltfjellet tilhører Karesuando-kulturen. Denne kulturen kom første gang til Sulitjelmaområdet og Mavas omkring 1920 da reindriftssamer fra Karesuando av den svenske staten ble tvangsflyttet fra Karesuando og inn i dette området via Arjeplog. Disse flyttet senere tilbake til Karesuando. Kilde: Per Olof Blind, Sulitjelma. Se også Wikipedia⁵.

I 1947 – 1949 kom nåværende reindriftssamer til Balvatn og Saltfjellet reinbeitedistrikt og startet reindriften på nytt. Karesuandosamene er nå de eneste som driver reindrift i Balvatnet og Saltfjellet distrikter, og er nå de eneste som opprettholder den samiske kulturen i disse distriktene.

4.2 REINBEITEDISTRIKTENE

4.2.1 Generelt om årssyklus i reindrift

En normal årssyklus i reindrift regnes gjerne fra flyttingen fra vinterbeite og over mot kalvingsområdene (april/mai). Simlene er kalvdigre og har gjennom vinteren hatt en ensidig og ofte begrenset tilgang på fôr. Denne overgangsfasen er derved en kritisk fase for årssyklusen og viktig i forhold til om året gir et godt resultat eller ikke.

I kalvingsperioden (mai/juni) beiter simlene som regel i små grupper. Det viktige i denne perioden er at kalvene blir preget, og at pregingen ikke forstyrres.

Ut over sommeren samles reinen i større flokker som gjerne trekker opp mot høyden og snøbreer for å minske insektplagen. Denne perioden brukes ofte til å merke kalver.

Brunstperioden kommer i september. Før brunsten setter inn må de største bukkene være slaktet for å unngå dårlig kjøttkvalitet. Reinen må da samles for å skille ut slakteferdige okser og kalver som skal slaktes. Etter at snøen kommer i oktober / november slaktes det for annen gang. I denne perioden er det spesielt simler som slaktes.

I denne perioden velges også livdyr som settes til overvintring. I denne perioden skilles det også ut dyr som er sammenblandet fra andre flokker. Denne perioden definerer et øvre reintall for distriktet.

Første del av vinteren (høstvinterbeite) samles reinen i områder med tørt klima og bare et tynt lag med tørr snø. Ut over vinteren trekker dyra i små flokker etter vær- og beiteforhold.

Årssyklusen kan variere med klima og beiteforhold. Det er også viktig at spesielt vinterbeitene får «hvile» slik at lavvegetasjonen kan ta seg opp etter nedbeiting. Lav vokser langsomt, og det kan ta flere år før lavvegetasjonen har tatt seg opp etter en periode med sterk beiting. Det kan derfor gå flere år mellom at et vinterbeite er i aktiv bruk som beiteland.

⁵ http://sv.wikipedia.org/wiki/Tv%C3%A5ngsf%C3%B6rflytningen_av_Karesuandosamer

4.2.2 Oversikt over distriktene

Distrikt	Areal km2	Fastsatt reintall	Reintall 1.4.2011	Antall siidaandeler
Saltfjellet	5835	3500	3344	7
Balvatn	1932	1 000	973	2
Tilsammen (Nordland)	32613	18200	15523	44

Fig 4-1: Utsnitt av tabell – oversikt over reinbeitedistrikt i Nordland. Kilde: www.reindrift.no

4.2.3 Balvatn reinbeitedistrikt

Balvatn reinbeitedistrikt omfatter deler av kommunene Saltdal og Fauske. Reinbeitedistriktet omfatter i dag to driftsenheter. Arealet er på 1.932 km². Reintallet var den 1. april 2011 973 dyr.

Utstrekningen av reinbeitedistriktet framgår av kartet:

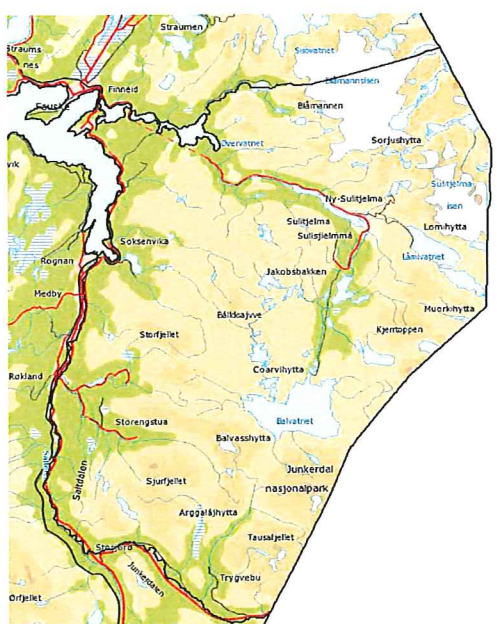


Fig 4-2: Balvatn reinbeitedistrikt.

Balvatn reinbeitedistrikt er avgrenset av riksgrensen i øst. I nord er distriktet avgrenset av Blåmannsisen og øvre- og nedrevatnet i Sjønståvassdraget. I vest er distriktet avgrenset av Skjerstadfjorden og Saltdalselva, og i sør av Junkerdalselva.

Kilde: reindrift.no

4.2.4 Saltfjellet reinbeitedistrikt

Saltfjellet reinbeitedistrikt omfatter deler av kommunene Rana, Saltdal, Beiarn, Gildeskål, Bodø og Meløy. Reinbeitedistriktet omfatter et areal på 5.835 km². Reinbeitedistriktet omfatter sju siidaandeler / driftsenheter. Reintallet var den 1. april 2011 3.344 dyr. Saltfjellet reinbeitedistrikt er det største i Nordland.

Utstrekningen av reinbeitedistriktet framgår av kartet:

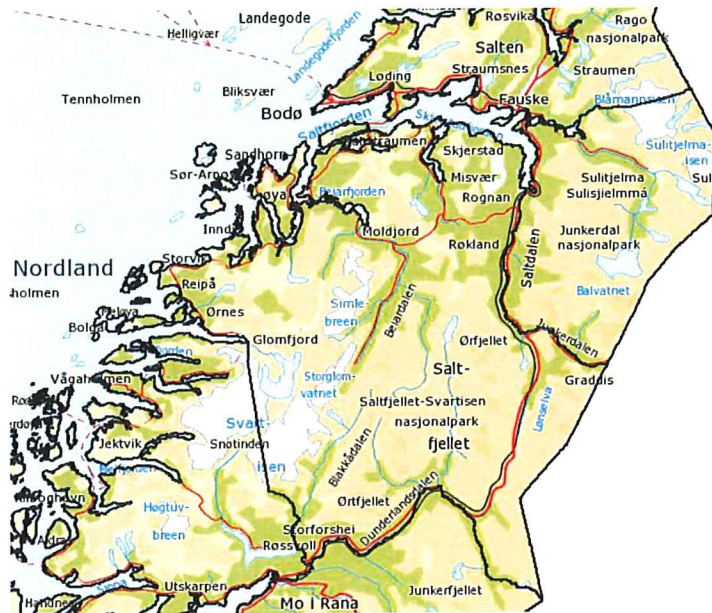


Fig 4-3. Saltfjellet reinbeitedistrikt

Saltfjellet reinbeitedistrikt grenser i Nordøst til Balvatnet Reinbeitedistrikt. Grensen mellom disse to distriktene går langs Junkerdalselva og Saltdalselva.

I øst er Saltfjellet reinbeitedistrikt avgrenset av riksgrensen mot Sverige. I nord er distriktet avgrenset av Skjerstadfjorden og i vest grenser distriktet ned til kysten.

Kilde: reindrift.no

4.3 REINDRIFTSKART FOR TILTAKSOMRÅDET

Dagens bruk av reinbeitedistriktet framgår av reindrifskartene. Vi tar her med et utsnitt av reindrifskartet som viser virksomheten i den del av tiltaksområdet som blir direkte berørt fordelt på sesongene fra vinter til høst.

4.3.1 Vinterbeite

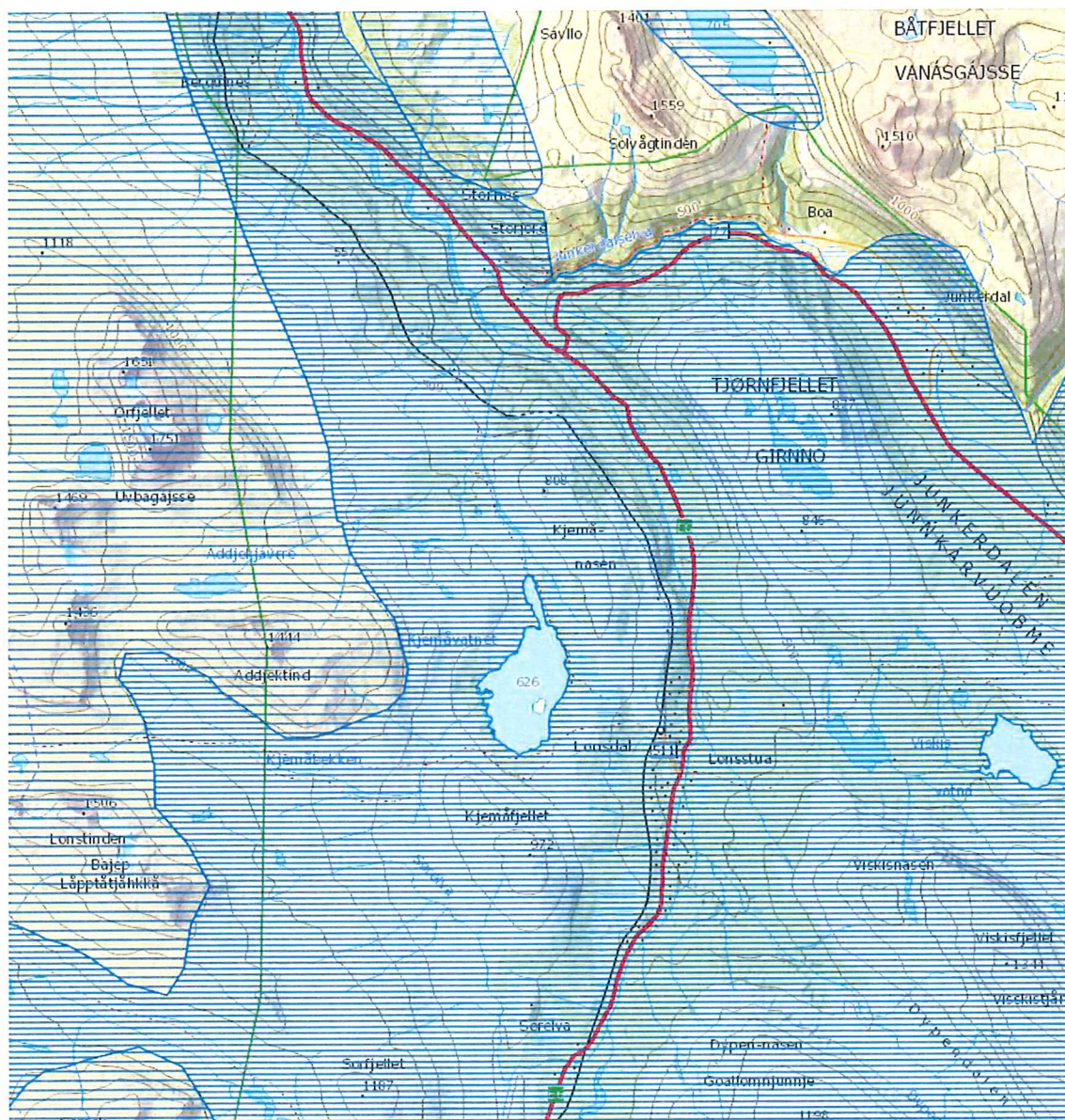


Fig 4-4. Vinterbeite. Vinterbeite 1; tett skravur. Vinterbeite 2; åpen skravur. Kilde: Nordlandsatlas – reindrift.

Vinterbeite 1 er i følge reindriftsforvaltningen seinvinterland – intensivt brukte områder som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og seinvinteren. Vinterbeite 2 er tidlig benyttede og ofte lavliggende vinterområder - som regel mindre intenst brukte.

Hele området som berøres av tiltaket er vinterbeiteområde. Rein fra høstbeitene i Saltfjellet distrikter trekker inn i området i løpet av seinhøsten / tidlig vinter. Imidlertid vil vinterbeitene variere mye i forhold til beiteintensitet, behovet for å la vinterbeite «hvile» og klimatiske forhold. Med mye snø og fare for ising, vil vinterbeitet bli forskjøvet ned mot lavereliggende strøk ved kysten.

Reinen beiter seg gjennom området i løpet av vinteren. Når elvene fryser, kan reinen trekke Saltfjellet rbd og inn i nabolikdistriktet Balvatnet. Reinen må da drives tilbake ved Storjord.

4.3.2 Vårbeite

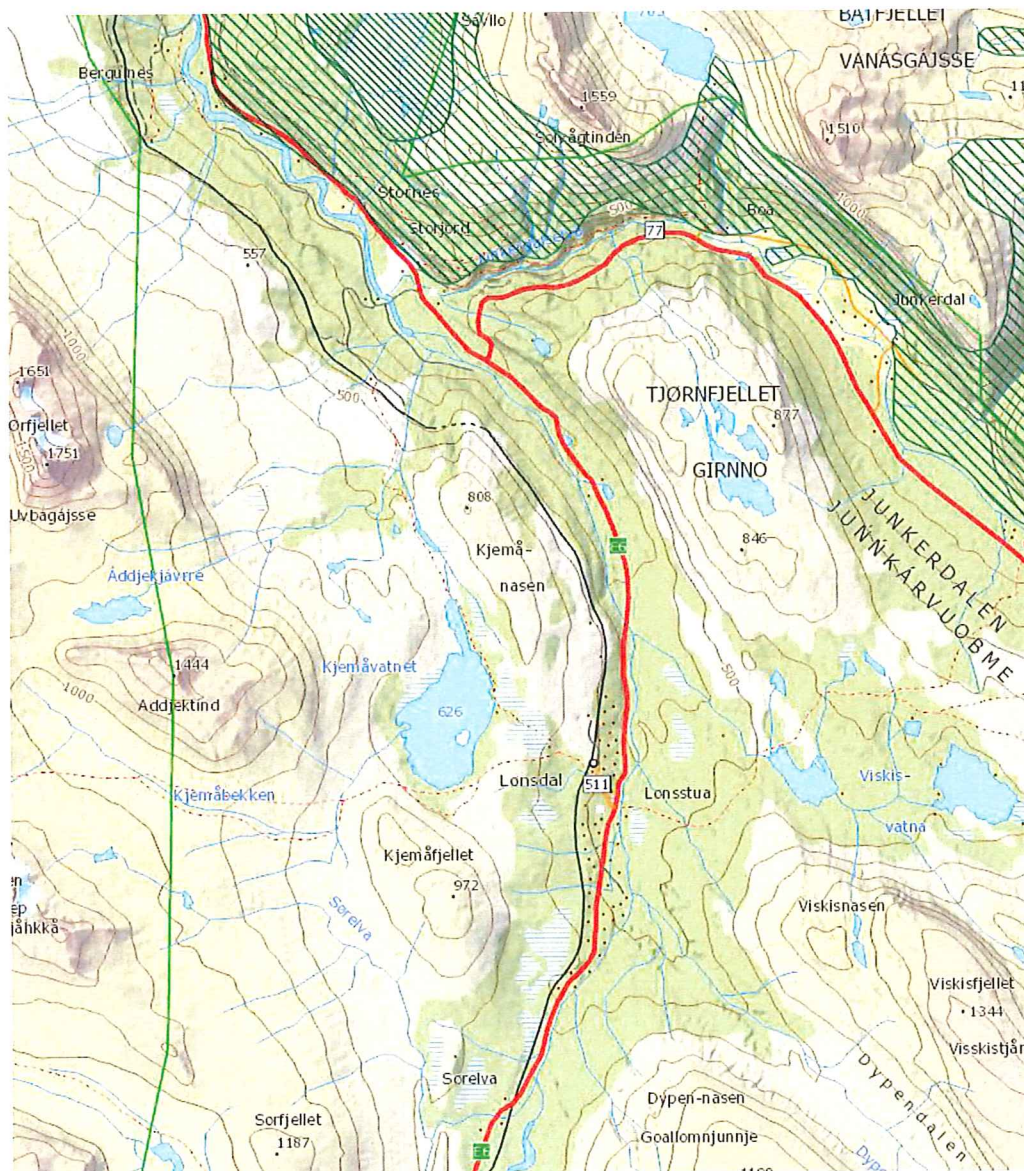


Fig 4-5. Vårbeite. Vårbeite 1; tett skravur. Vårbeite 2; åpen skravur. Kilde: Nordlandsatlas – reindrift.

Vårbeite 1 for Saltfjellet distrikt ligger i Bjøllådalen vest for tiltaksområdet. Vårbeite 1 er kalvingsland og tidlig vårland – de deler av vårområdet som beites tidligst og hvor hoveddelen av simleflokken oppholder seg i kalvings- og pregningstiden. Reservekalvingsland er inkludert.

Vårbeite 2 er oksebeiteland og øvrig vårland der okserein og fjorårskalver oppholder seg i kalvingstida. Hit kan også simler med kalver trekke inn senere på våren.

I liene nordøst for Junkerdalselva og Saltdalselva er det angitt vårbeite 2 (Balvatn rbd.). I følge opplysninger fra Balvatn rbd er dette området svært bratt og lite benyttet. Tiltaket vil derfor bare i liten grad påvirke vårbeiteressursene i området.

Reinen beiter og trekker i området i perioden desember – mai, men vil ut over våren trekke oppover mot fjellet i takt med at snøen trekker seg tilbake og frigir beiteareal. Simlene trekker i april / mai inn i kalvingsområdene i Bjøllådalen. Oksene står i området til i juni.

4.3.3 Sommerbeite

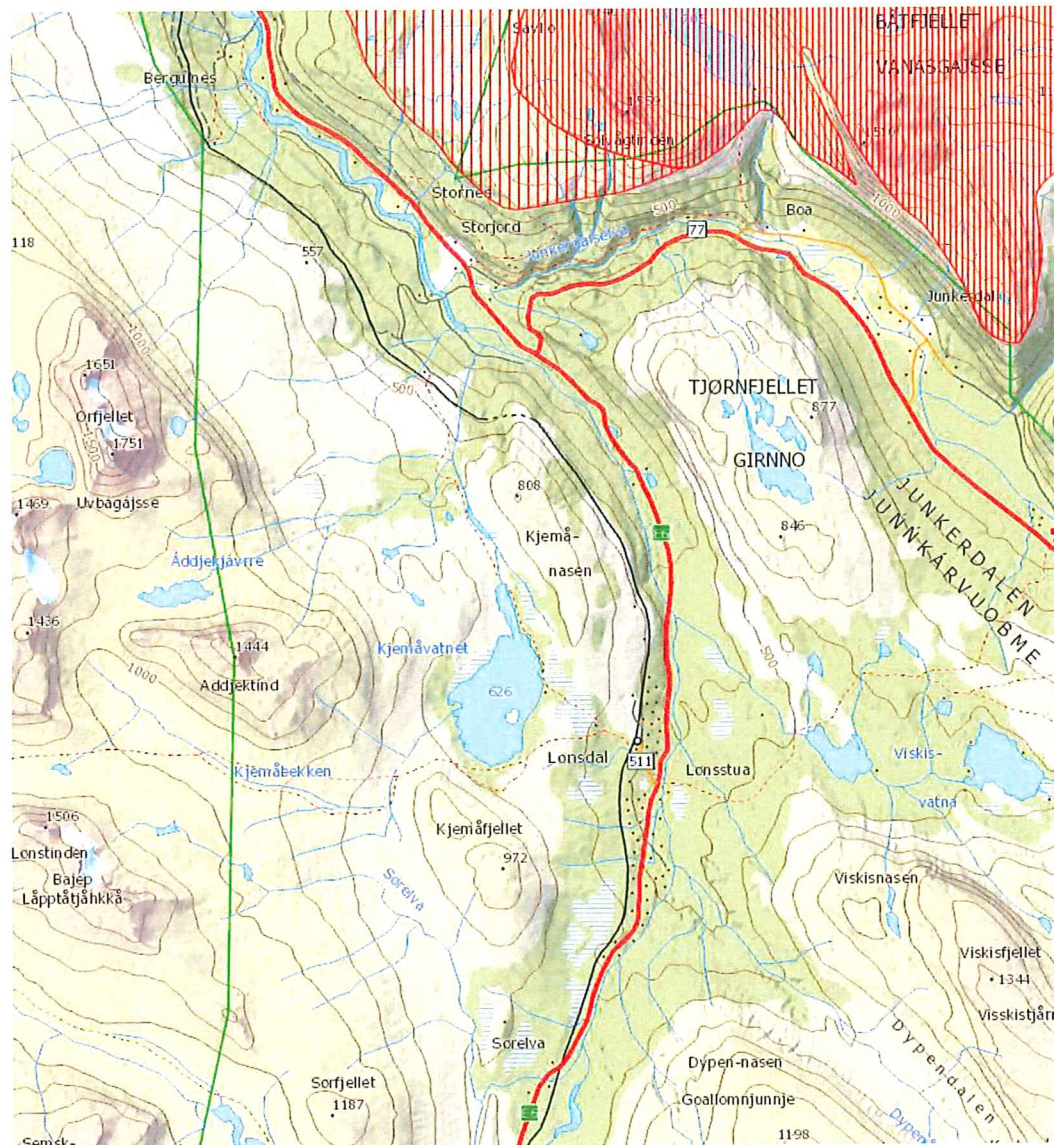


Fig 4-6. Sommerbeite. Sommerbeite 1; tett skravur. Sommerbeite 2; åpen skravur. Kilde: Nordlandsatlas – reindrift.

Sommerbeite 1 er høysommerland. Sentrale deler av dette beitelandet ligger som regel over skoggrensa der reinen oppholder seg midtsommers, og der reinen får dekket behov for beite, ro, avkjøling og minst mulig insektplage innenfor korte avstander. Tilgang til snøbreer er viktig i høysommerlandet.

Sommerbeite 2 er lavereliggende sommerland som er mindre sentrale og/eller mindre intenst brukte områder.

Sommerbeitet i Saltfjellet distrikt ligger mot vest – vest for Bjøllådalen, og berøres ikke av dette tiltaket.

Områdene nord for Junkerdalselva er viktige sommerbeiter for Balvatnet distrikt, men berøres heller ikke av dette tiltaket.

4.3.4 Høstbeite

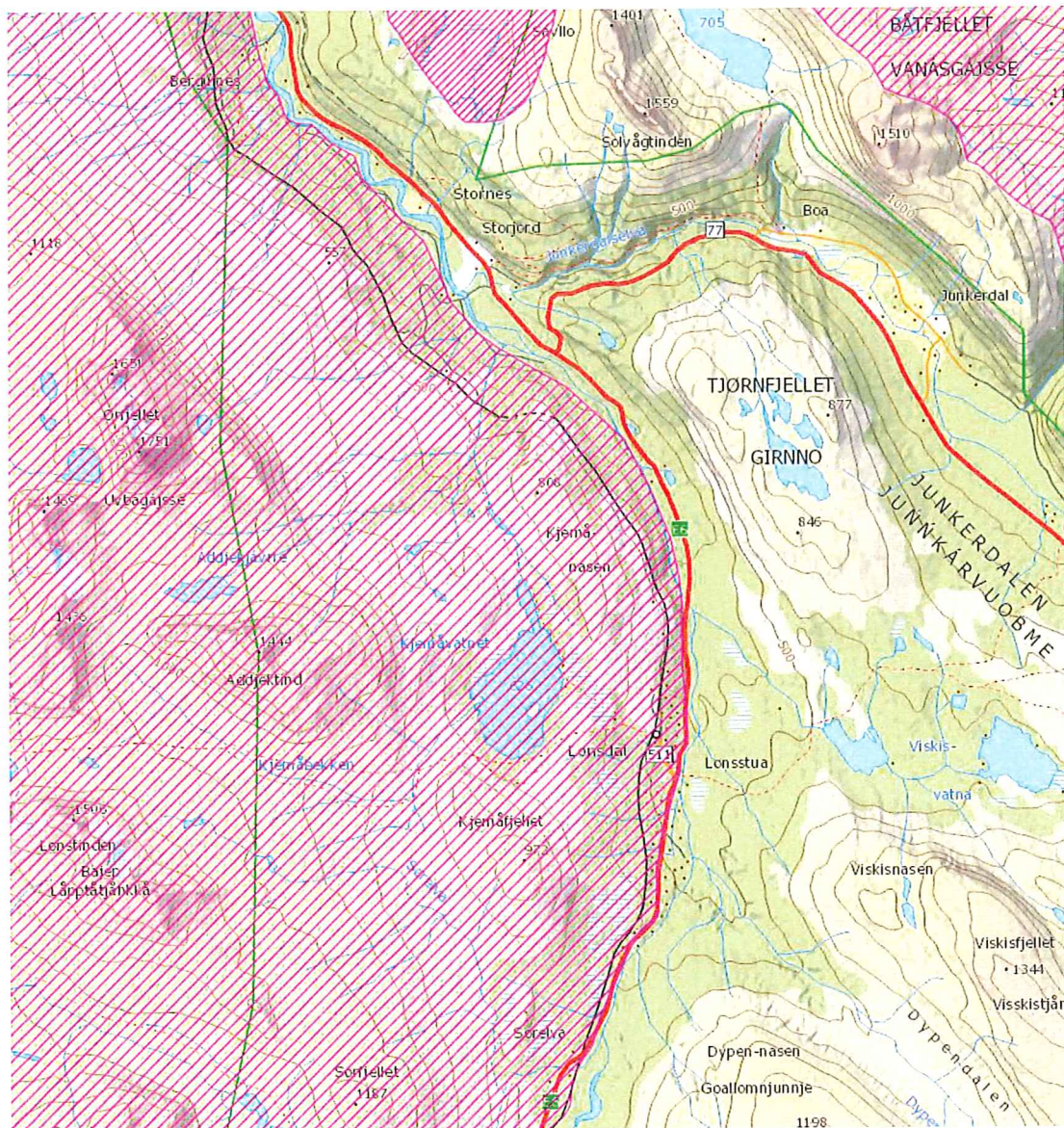


Fig 4-7. Høstbeite. Høstbeite 1; tett skravur. Høstbeite 2; åpen skravur. Kilde: Nordlandsatlas – reindrift.

Høstbeite 1: Parringsland – de deler av høstlandet der oksereinen samler simleflokkene til parring i brunstperioden.

Høstbeite 2: Tidlig høstland – partier der reinen bygger seg opp etter insektplagen og spres på leting etter sopp.

Høstbeitet i Saltfjellet distrikt (høstbeite 2) ligger vest for E6. Områdene nord for Junkerdalselva er viktige høstbeiter for Balvatnet distrikt, men berøres ikke av dette tiltaket.

4.3.5 Høstvinterbeite

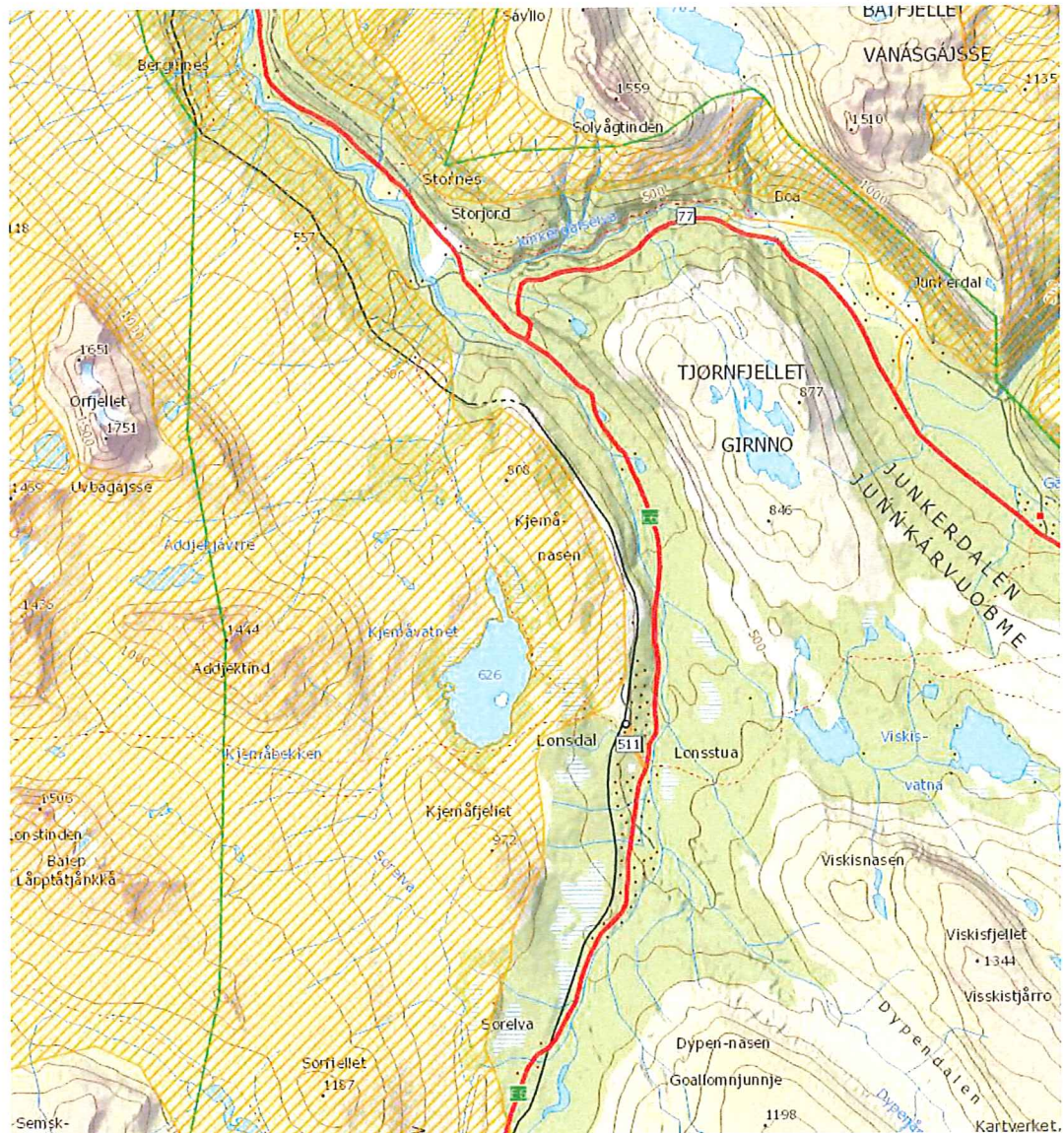


Fig 4-8. Høstvinterbeite. Høstvinterbeite 1; tett skravur. Høstvinterbeite 2; åpen skravur.

Høstvinterbeite 1 er intensivt brukte områder som ofte pakkes til med snø og blir utilgjengelige for reinen ut over vinteren.

Høstvinterbeite 2 er spredt brukte områder for samme periode som høstvinterbeite 1.

I løpet av høsten trekker reinen inn i området - ned mot Saltdal / Junkerdal fra vest i Saltfjellet reinbeitedistrikt og fra nordøst i Balvatn distrikt. Høstvinterbeite 2 vil i hovedsak ikke bli direkte berørt av tiltaket.

4.3.6 Viktige trekkleier, drivingsleier / flyttleier og samlingsområder i tiltaksområdet

Det er viktig å skille mellom trekkleier og drive / flyttingsleier innen reindriften. Trekkleier angir et mønster der reinen trekker «av seg selv» i løpet av en beitesesong. Drive- og flyttingsleier er leier der reinflokker drives «aktivt» ved hjelp av snøscooter, helikopter eller på annen måte. Drive- og flyttingsleier er lovbeskyttet gjennom reindriften §22 (j.fr. kap 4.5.).

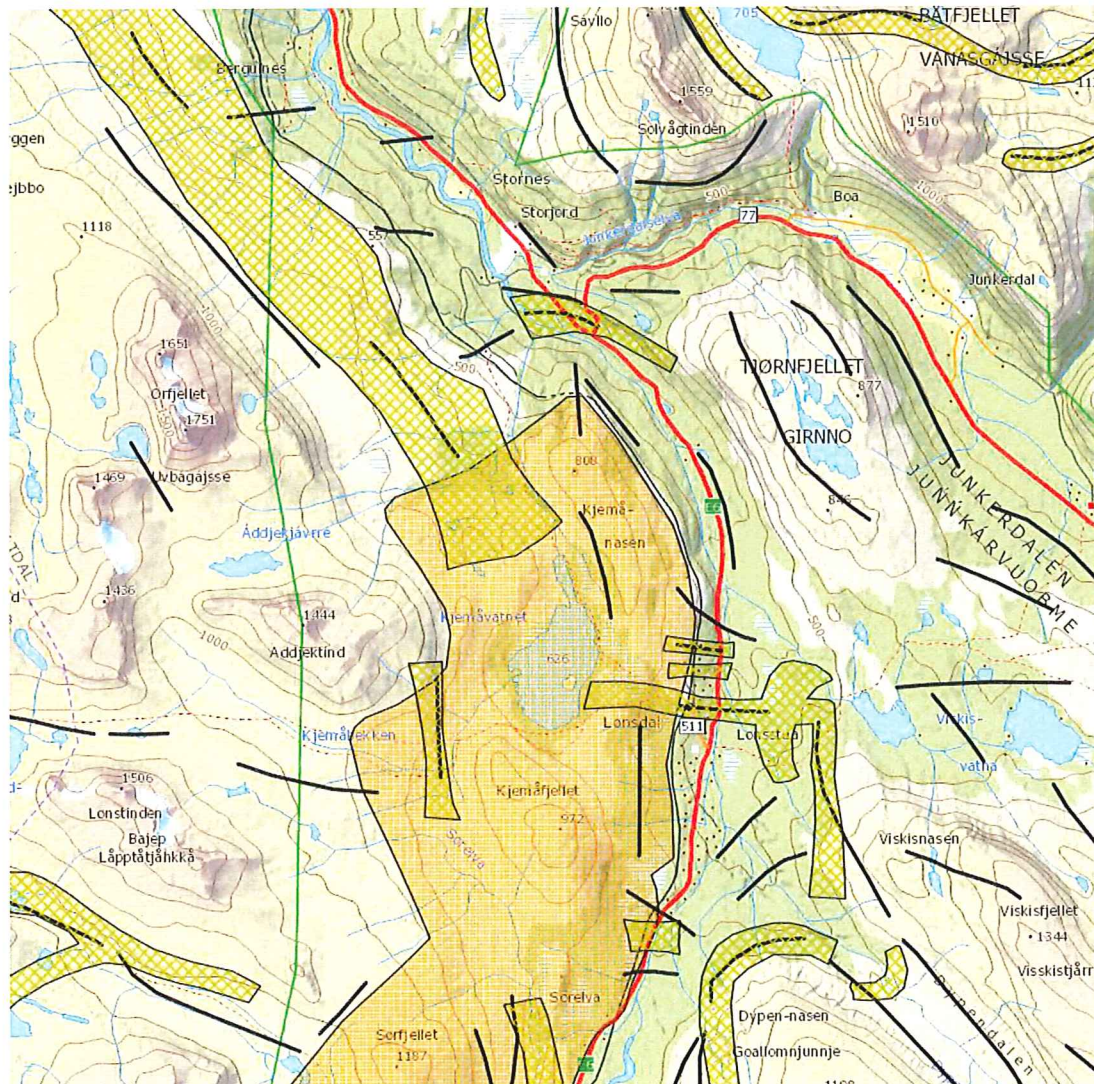


Fig 4-9. Trekkleier, flyttleier og samlingsområder i tiltaksområder.

Trekkleier er vist på kartet med heltrukken, svart linje

Flyttleier / drivingsleier er angitt med dobbel linje fylt med gul farge. Flyttleier er lovbeskyttet gjennom §22 i reindriften (se kap 4.5.).

Saltfjellet reinbeitedistrikt bruker området Kjemåga – Sorelva – Semska som sitt samlingsområde før slakting og skilling. Samlingsområdet er angitt med orange farge.

Det er her spesielt flyttlei/drivingsleiene nord for Sørrelva og de tre flyttleiene/drivingsleiene som krysser E6 og jernbanen like ved og nord for Lønsdal stasjon som er viktige i vurderingen av dette tiltaket - oppgradering av E6 - i forhold til reindriftsnæringen. Disse flyttleiene krysser dagens E6, og problemstillingen blir om en oppgradering av E6 vil påvirke flyttleiene i forhold til dagens situasjon.

Disse tre flyttleiene like ved og nord for Lønsdal stasjon vil helt / delvis bli stengt dersom det realiseres et gjerde langs begge sider av jernbanen fra Lønsdal stasjon og nordover, slik dette er foreslått i arbeidsgruppens rapport. Vi viser i denne sammenheng til kap 3.1.2.

4.4 MØTER / BEFARING MED REINBEITEDISTRIKT

4.4.1 Møte (10. oktober 2012) med Saltfjellet reinbeitedistriktet vedr. omlegging av FV 77 Tjernfjellet.

I møte med Leder i Saltfjellet rbd (10. oktober 2012⁶) har vi fått følgende tilleggsopplysninger om dette området:

1. Det er en flyttlei over Junkerdalselva like øst for turistsenteret. Dette er en flyttlei / drivingslei som benyttes når rein fra Saltfjellet under vinterbeitet er kommet over elva og inn i Balvatnet reinbeitedistrikt. Reinen må da drives tilbake.
2. Det er en viktig flyttlei fra Kjemåneset, via Storjord og videre sørover på østsida av E6. Denne leia går begge veier.
3. Det er en trekklei / flyttlei fra Kjemåneset og opp mot samlingsområdet ved Semska. Denne leia krysser jernbanen over tunneltaket nord for Lønsdal stasjon og sørøst for Kjemåga stasjon.
4. Det er en viktig trekklei fra Storjord og opp fjellryggen mot Tjernfjellet – Girno.
5. Vektstasjonen ved Storjord benyttes som avlastningsplass for rein som er fraktet inn med bil fra beiteområdene i Sverige. Denne reinen fraktes inn i perioden november – desember.

Vi har her skissert inn dette på et utsnitt av reinbeitekartet (under). Korrigeringer fra møtene nevnt foran er inntegnet med blå farge. Fylt pil skisserer flyttlei. Enkel pil skisserer trekklei. Punkt viser avlastingsplass. Vi tar i denne skissen forbehold om korrekt gjengivelse.

⁶ Møte i forbindelse med KU for reindrift. Rv 77 Tjernfjellet.

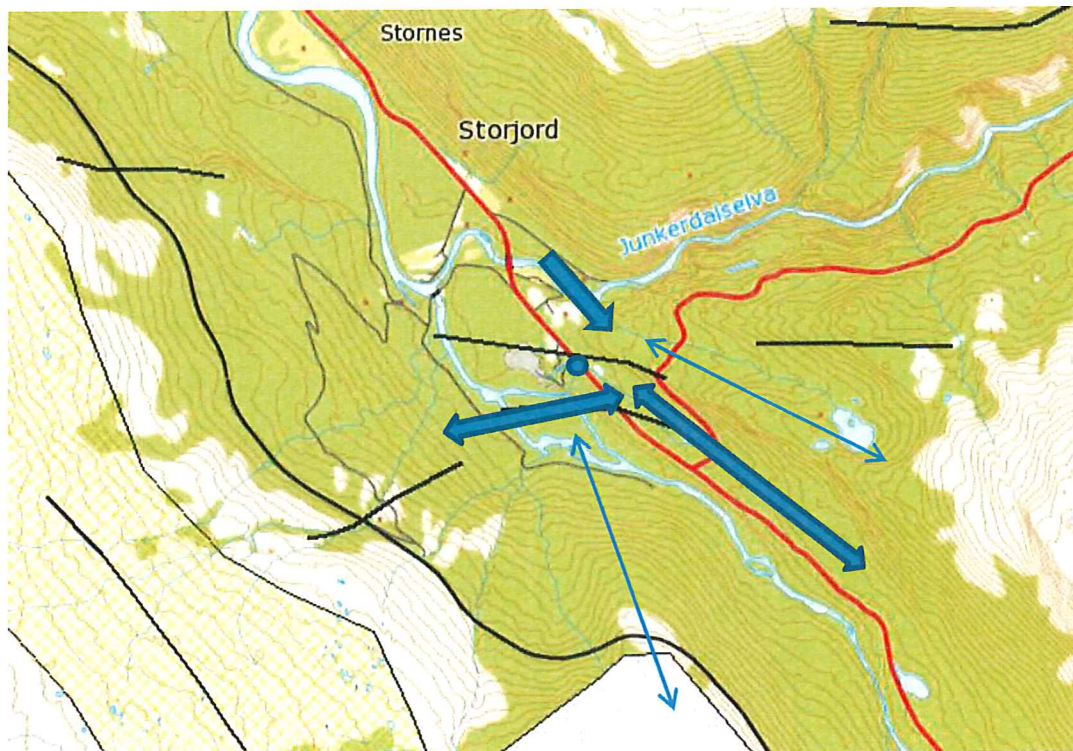


Fig 4-10. Korrigert kart over flyttleier- og trekkleier i Storjord-området. Punkt viser avlastingsplass.
Kilde: Norconsult AS.

Vi viser i denne sammenheng til rapport fra Norconsult AS 28.11.2012⁷. Vi viser også til fig 3-21.

4.4.2 Møte / Befaring i området

Det ble gjennomført befaring på strekningen Sørrelva – Storjord den 17. juni 2014. Representanter fra reinbeitedistriktet, reindriftsforvaltningen, Sametinget og Saltdal kommune deltok og ga verdifulle opplysninger om reindrift i området. Meterangivelser i dette kapitlet refererer til antall meter fra Sørrelva slik disse er angitt på detaljkartene til Statens vegvesen (fig 3-15 til 3-22).

Generelt er planområdet et viktig vinterbeite (fig 4-4) der reinen trekker fram og tilbake over Lønselva og derved E6 alt avhengig av værforhold og vekslende beiteforhold. Dette skjer langs hele strekningen der terrenget og tekniske inngrep danner hinderflater. Slike trekkveier er gjerne sammenfallende med trekkveier for annet hjortevilt (elg).

Det er inntegnet en flyttleie på reindriftskartet nord for Sørrelva. I realiteten vil det aller meste av området mellom Sørrelva og nordover mot hyttefeltet i Lønsdalen fungere som en flyttleie avhengig av værforhold, snøforhold og isforholdene på Lønselva (j.fr. fig 4-9).

⁷ Norconsult AS. E6 Storjord / rv. 77 Tjernfjellet. Saltdal kommune. Konsekvensutredning fagtema reindrift. 28.11.2012.

Det er viktig at man her ved utforming av ny E6 ikke lager hinder i form av autovern og / eller bratte skråninger / skjæringer, og at veiskuldrene jevnes mest mulig ut.

Det er fra reindriften side ikke ønskelig med et gjerde langs E6 / jernbanen i dette området da man her ønsker en enklest og mest mulig fleksibel overgang fra øst mot vestre deler av Saltfjellet (j.fr. fig 4-9). Vi viser i denne sammenheng også til fig 4-11 og 4-12.

I Lønsdal er det samlegjerder for foring om vinteren (ved 3900-4000 m og ved 4400-4500m). Foring kan ha to funksjoner:

- ❖ Foring holder flokken samlet på avstand fra jernbanen mv
- ❖ Foring er nødvendig i perioder med dårlig tilgang på naturlige beiter.

Fra samlegjerdene slippes dyr over veien og opp mot fjellet. Det er viktig at man i dette området;

- ❖ Sikrer gode siktelinjer slik at man her får en mest mulig oversiktlig situasjon
- ❖ Unngår hinderlinjer som autovern, bratte skråninger mv.

Mellom 5450m til 5700m er det i dag en skarp kurve som ved utbedring av E6 planlegges rettet ut. Samtidig planlegges at gjenstående fjell skytes ut og benyttes som fyllmasse. Vi viser her til fig. 3-18 og fig 4-13. I dette området er det også viktige flyttleier (fig 4-9). Ved omlegging av E6 på dette stedet blir det derved skapt en bratt skjæring på oversiden av veien. Skjæringen blir ca 170 m lang og inntil ca 9 m høg beregnet fra veiens midtlinje. Fra vegskulder vil vi anta at skjæringen blir inntil ca 12-14 meter høy. Det er meget godt beiteland på begge sider av veien i dette området. På dette stedet krysser en viktig flyttlei. Reinen passerer Lønselva fra øst og søker opp på høyderyggen ved 5600m. Skjæringen vil derved danne en hinderflate for denne flyttleien, og det er derved relevant å vurdere dette kryssingspunktet i forhold til §22 i reindriftenloven (kap 4.5.).

Nord for Viskisbrua (8250m til 8550m) vil E6 bli skåret ned i terrenget for å unngå en bakketopp. Reinen trekker her naturlig langs Lønselva og opp mot nordenden av brua. Den nye skjæringen vil danne en hinderflate. Det kan være naturlig å forlenge denne hinderflaten – som dannes av den nye skjæringen - med et gjerde fram til brua for å hindre at reinen trekker inn på veien og brua (fig 3-19 og fig 4-14).

Det er under befarings påvist en flyttlei som krysser E6 ca ved 11.000m mellom Innervatnet og Heimervatnet. Denne flyttleia er ikke inntegnet på reindriftenkartet. Ny E6 vil i dette området bli lagt på en fylling. Det er her viktig at denne fyllingen utformes slik at vegskuldrene blir slake og det ikke etableres hindre som autovern mv. Vi viser her til kap 4.4.3, fig 4.15.



Fig 4-11. Nord for Sørrelva (900m) – mot øst. Gangbru over Lønselva. Område for trekk- og flyttlei. Foto M Selnes, Norconsult.



Fig 4-12. Ved Rausteinbekken (1550m). Jernbanen løper parallelt med E6. Foto M. Selnes, Norconsult.



Fig 4-13: Nord for Lønsdal (5650m). Flyttlei krysser E6. Omlegging med utsprenging av ny trase. Se også fig 3-18. Foto M. Selnes, Norconsult.



Fig 4-14. Bru over Viskiselva sett mot sør fra ca 8.400m. Veien senkes. Bør sikres med gjerder mellom ny bru og nedskjæring. Se også fig 3-19. Foto M. Selnes, Norconsult.

4.4.3 Oppdatert reindriftskart

Vi viser til fig 4-11 for oppdatert situasjon omkring Storjord.

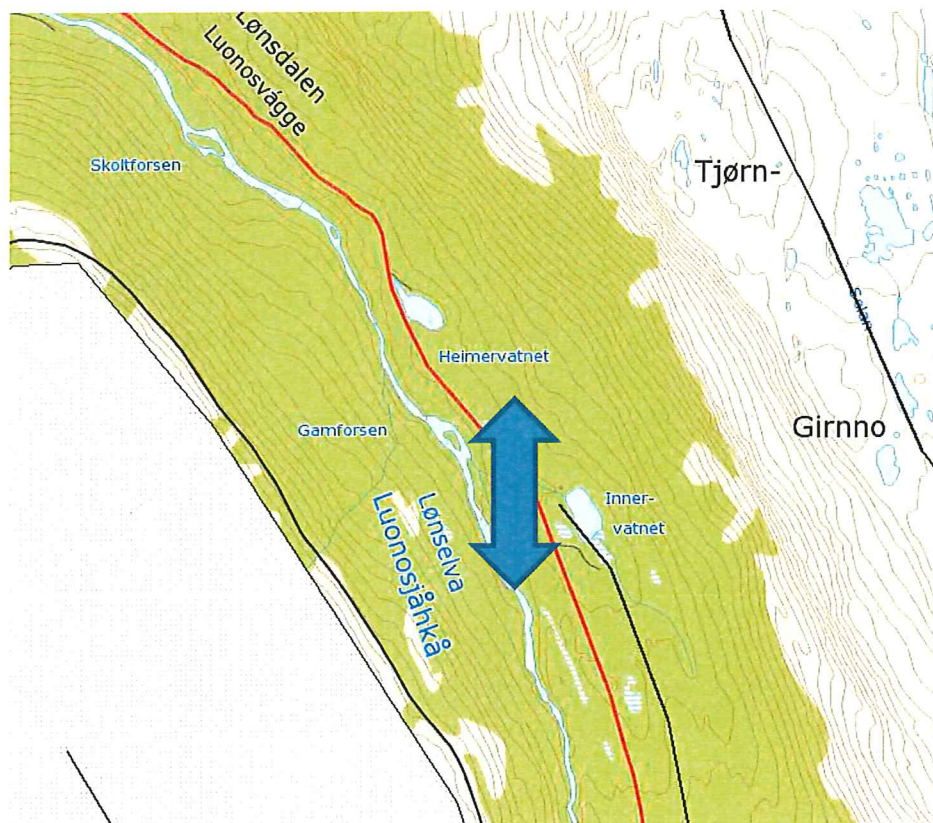


Fig 4-15. Flyttleie ved 11.000m mellom Innervatnet og Heimervatnet. Vi tar forbehold om korrekt angivelse av flyttleie. Se også fig 3-20. Kartbakgrunn: Reindrift.no. Kilde: Norconsult.

4.5 FORHOLDET TIL REINDRIFTSLOVEN

Reindriftslovens § 22 slår fast at flyttleier (drivingsleier) og faste på- og avlastingsplasser for rein er lovbeskyttet. Flyttleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttleie eller åpning av ny flyttleie.

§ 22. Flyttleier

Reindriftsutøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flyttleier. Med til flyttleie regnes også faste inn- og avlastingsplasser for transport av reinen.

Reindriftenes flyttleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttleie og i åpning av nye flyttleier når berettigede interesser gir grunn til det. Eventuell skade som følge av omlegging av flyttleie eller åpning av ny flyttleie erstattes etter skjønn ved jordskifteretten, hvis enighet ikke oppnås. Kongen kan bestemme at også fastleggingen i detalj av den nye flyttleien skal overlates til skjønnet.

4.6 NORSK-SVENSK REINBEITEKONVENSJON.

Dette er en administrativ avgrensning av svenske reineieres beiteområder i Norge i hht den norsk-svenske beitekonvensjonen.

I forhold til Balvatn Reinbeitedistrikt har følgende svenske reieiere beiterett på norsk side;

- ❖ Tuorpon Sameby, Jokkmokk, Sverige
- ❖ Luokta-Mávas Sameby, Jokkmokk, Sverige
- ❖ Semisjaur – Njarg, Jokkmokk, Sverige

Disse berøres ikke av tiltaket oppgradering av E6.

I forhold til Saltfjellet Reinbeitedistrikt har følgende svenske reieiere beiterett på norsk side.

- ❖ Semisjaur – Njarg, Jokkmokk, Sverige
- ❖ Svaipa Sameby, Arjeplog, Sverige

Områdene med svensk beiterett er områdene avgrenset av Dypenåga i nord og E6 i vest. Semisjaur-Njarg sameby kan bli noe berørt av tiltaket. Reinbeitekonvensjonen mellom Norge og Sverige er ikke trådt i kraft. Formelt sett har derved svenske samebyer ikke beiterett i Norge, men streifdyr vil alltid komme over grensen og blande seg med norske flokker – og motsatt.

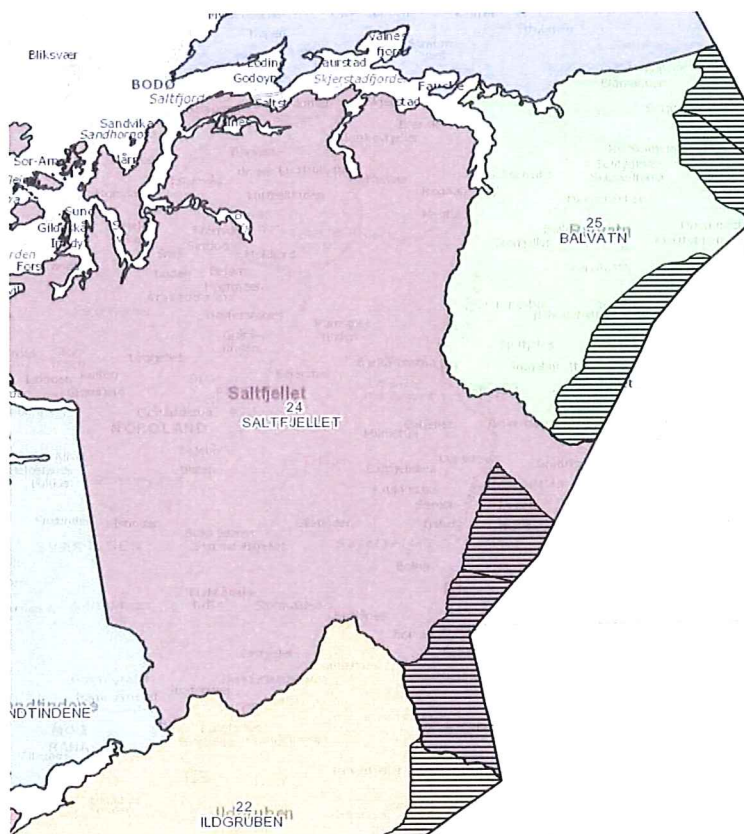


Fig 4.16. Konvensjonsområder i Balvatn og Saltfjellet Reinbeitedistrikt (skraverte områder). Kilde: Fylkesmannen i Nordland – Nordlandsatlas – reindrift.

4.7 VERDISETTING

Metode for verdisetting er vist i kap 2.

Vi fastsetter tiltaksområdets verdi for reindriften fordelt på tre delområder:

- ❖ Sørrelva – Viskis
- ❖ Viskis – Polar Camping (nord for Storjord)
- ❖ Polar Camping – Borkamo.

En begrunnelse for denne inndelingen er gitt i kap 3.2.5.

4.7.1 Delområdet Sørrelva – Viskis

Området mellom Heimervatn og Sørrelva er i forhold til reindriften svært viktig som beiteland og samlingsområde. Flere trekkleier og flyttleier krysser E6 og jernbanen i dette området. 2 reindriftnæringa bor i Lønsdal.

Ut fra den metode som legges til grunn for verdivurdering (kap 2.1.1.), innhentet informasjon om området (kap 4) og erfaring fra andre områder med reindrift, fastsettes områdets verdi for reindriftnæringa til (svært) stor ut fra dagens bruk og dagens situasjon.



4.7.2 Delområdet Viskis – Polar Camping (nord for Storjord)

Området fra Storjord opp mot Heimervatn er tidligere vurdert i forbindelse med omlegging av rv. 77 over Tjernfjellet.

Nord for Storjord er det en flyttleie over Junkerdalselva. Langs E6 mellom Viskis og Storjord er det viktig vinterbeiteland på begge sider av dalen.

Ut fra den metode som legges til grunn for verdivurdering (kap 2.1.1.), innhentet informasjon om området (kap 4) og erfaring fra andre områder med reindrift, fastsettes områdets verdi for reindriftnæringa til stor ut fra dagens bruk og dagens situasjon.



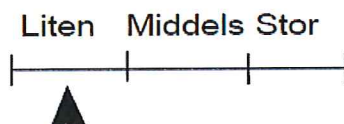
4.7.3 Delområdet Polar Camping - Borkamo

I samtale med Fylkesmannens reindriftsadministrasjon i Nordland og med Balvatn reinbeitedistrikt, og ut fra kartmaterialet (kap 3) har vi det inntrykk at området langs E6 nord for Storjord har en liten verdi for Balvatn Reinbeitedistrikt.

For Saltfjellet reinbeitedistrikt har arealene vest for Saltdalselva stor verdi som vinterbeite. Arealene mellom E6 og Saltdalselva ligger i Balvatn Reinbeitedistrikt. Her vil det være enkelte år

være sammenblanding av rein, men vi vurderer at disse arealene har en liten verdi for Saltfjellet reinbeitedistrikt.

Ut fra den metode som legges til grunn for verdivurdering (kap 2.1.1.), innhentet informasjon om området (kap 4) og erfaring fra andre områder med reindrift, fastsettes områdets verdi for reindriftnæringa til liten ut fra dagens bruk og dagens situasjon.



5 Omfangsvurdering

Omfangsvurderingen er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket vil medføre for reindriften. Omfanget vurderes i forhold til alternativ 0 – dvs ingen endring i forhold til dagens situasjon. Vi viser i denne sammenheng til metoden i kap 2.

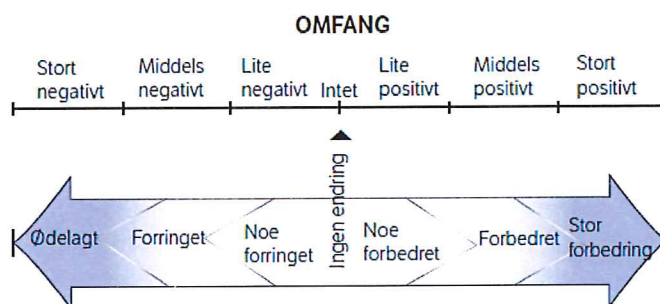


Fig 5-1: Omfangsvurdering. Kilde: Statens Vegvesen, håndbok V712, 2014.

Selv om dette tiltaket isolert sett omfatter oppgradering av E6 Sørrelva – Borkamo, er det mest sannsynlig at dette tiltaket vil bli realisert i sammenheng med rv 77 – Tjernfjellet. Vi viser til egen konsekvensutredning for rv 77 – Tjernfjellet.

Vi vurderer omfang av tiltaket overfor reindriften fordelt på tre delområder:

- ❖ Sørrelva – Viskis
- ❖ Viskis – Polar Camping (nord for Storjord)
- ❖ Polar Camping – Borkamo.

Vi vil også vurdere omfanget av tiltaket i to faser:

- ❖ Anleggsfasen
- ❖ Driftsfasen

Vi vil vurdere avbøtende tiltak samlet for de tre delområdene.

5.1 OMFANG I ANLEGGSPAFASEN

Sett i forhold til dagens situasjon vil omleggingen av E6 på strekningen Sorelva – Borkamo i anleggsfasen innebære:

- ❖ Indirekte tap av beiteland. Anleggsvirksomhet (fjellboring, sprenging, anleggstrafikk, riggdrift, støy og støv mv.). Dette vil øke skremmeeffekten fra veien og presse beitende / trekkende rein bort fra E6 og opp mot jernbanen. Dette vil øke risiko for påkjørsler rein/tog.
- ❖ Direkte tap av beiteland langs hele strekningen (20 km). Vegbredden vil øke med ca 3 m langs hele strekningen. I tillegg kommer arealer til utfyllinger / skjæringer etc.
- ❖ Ordinær trafikk vil gå saktere på grunn av anleggsvirksomheten. Dette vil redusere risiko for påkjørsler rein/bil.
- ❖ Trekkveier og flyttleier vil bli helt/delvis hindret som følge av anleggsvirksomhet.

Det antas at anleggsdriften vil pågå hele året med størst aktivitet i sommerhalvåret. Antatt anleggstid er min 3 år avhengig av bevilgningstilgang. Det er mest sannsynlig at anleggsdriften vil starte opp på delstrekningen Viskis – kryss rv 77, og at anleggsvirksomheten sees i sammenheng med anleggsstart på rv 77 – tunnel gjennom Tjernfjellet med anleggsområde ved Storjord.

Det antas som mest sannsynlig at anleggsdriften vil starte seinhøsten 2015 med rigging for opstart av rv 77 Tjernfjelltunnelen.

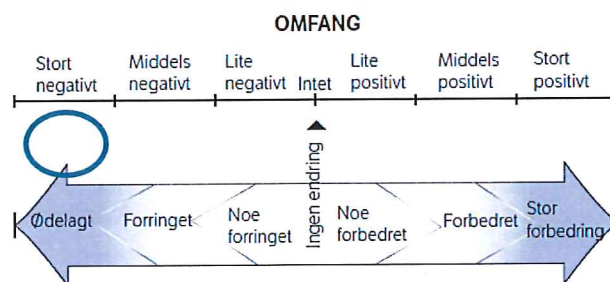
5.1.1 Delområde Sorelva – Viskis

Anleggsdrift i dette delområdet vil bli igangsatt i forlengelsen av anleggsdriften i delområde Viskis – Polar Camping.

Saltfjellet rbd har påvist trekkleier og flyttleier i området. Området er et meget viktig vinterbeiteområde av stor verdi for reindriften i området.

Det er en felles forståelse mellom Statens Vegvesen og Saltfjellet rbd av at anleggsperioden i dette området i praksis vil påføre reindriften så store ulemper at området må betraktes som stengt for reindrift i anleggsperioden. Dette vil påføre reindriften et tap av et viktig vinterbeiteland i anleggsperioden.

Omfanget av dette tiltaket vurderes i anleggsperioden som stort negativt for reindriften.



5.1.2 Delområde Viskis – Polar Camping

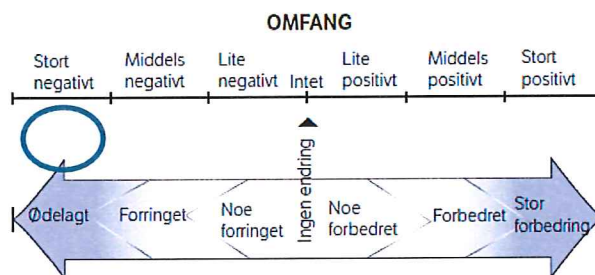
Saltfjellet rbd har påvist trekkleier og flyttleier i området. Området er et meget viktig vinterbeiteområde av stor verdi for reindriften i området.

Det er en felles oppfatning mellom Statens Vegvesen og Saltfjellet rbd av at anleggsperioden i dette området i praksis vil påføre reindriften så store ulemper at området må betraktes som stengt for reindrift i anleggsperioden. Dette vil påføre reindriften et tap av et viktig vinterbeiteland i anleggsperioden.

Anleggsdrift ved rv. 77 Tjernfjelltunellen og E6 Viskis – Storjord vil i følge Saltfjellet rbd, ut fra trekkstrukturene i området, medføre at rein vil bli presset opp mot jernbanen. Reinbeitedistriktet viser til arbeidsgrupperapporten fra 2010 der Fylkesmannen, NSB/Jernbaneverket, Saltdal kommune, Saltfjellet rbd. og Reindriftnforvaltningen i Nordland var enige om å iverksette tiltak langs jernbanen på strekningen Semska – Røkland, og at gjerdet vil være den beste løsningen.

I forbindelse med prosjektet E6 Viskis – kryss rv. 77 krever Saltfjellet rbd. at det snarest mulig iverksettes oppsett av reingjerde på begge sider av jernbanen på strekningen Lønsdal stasjon – Kjemåga tunnel. Dette må være på plass i anleggsperioden og før reinen kommer inn i området på senhøsten.

Omfanget av dette tiltaket vurderes i anleggsperioden som stort negativt for reindriften. Også om vi sammenstiller dette tiltaket med omlegging av RV77 Tjernfjellet blir omfanget stort negativt.



5.1.3 Delområde Polar Camping - Borkamo

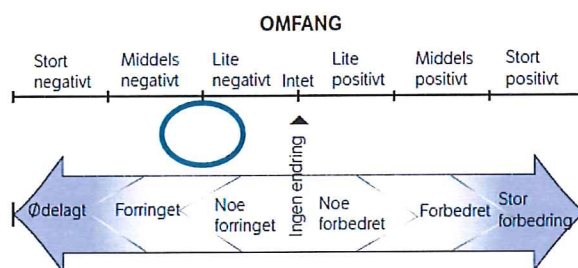
Anleggsdrift i dette delområdet vil bli igangsatt i forlengelsen av anleggsdriften i delområde Viskis – Polar Camping. Anleggsdriften i dette delområdet vil kreve relativt lite fjellsprenging.

Anleggsdriften vil her berøre et område som brukes til vinterbeite og noe vårbeite. Området ligger innen Balvatn rbd som har lite aktivitet i dette området. Rein fra Saltfjellet rbd vil trekke inn i dette området fra vest og bruke dette som beiteland.

Det er ikke angitt flyttleier i dette området.

Det vil ikke være nødvendig å stenge dette området for reindrift i anleggsperioden.

Omfanget av dette tiltaket vurderes i anleggsperioden som lite/middels negativt for reindriften.



5.1.4 **Forslag til avbøtende tiltak i anleggsfasen**

Forslagene er foreslått av Saltfjellet rbd j.fr. møte 09. oktober 2014:

- ❖ Flytting til alternative beiteområder utenfor Saltfjellet rbd. i Sverige – Sør-Norge
- ❖ Foring i gjerde og i terrenget
- ❖ Gjerde langs jernbanen fra Lønsdal stasjon til Kjemåga tunnel. Gjerde på begge sider.
- ❖ Tilbakedriving av rein fra andre distrikt med helikopter
- ❖ Ekstra arbeidsinnsats
- ❖ Årlige evalueringer av situasjonen – dette kan tas inn i prosessavtalen
- ❖ God og jevn dialog mellom Saltfjellet rbd., Statens vegvesen og entreprenør.
- ❖ Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet rbd, og Statens Vegvesen for hele strekningen Sorelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
 - Kontaktmøter / kontaktpersoner
 - Avtalens varighet (anleggsfasen - driftsfasen)
 - Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser

5.1.5 **Råd vedr. avbøtende tiltak i anleggsperioden:**

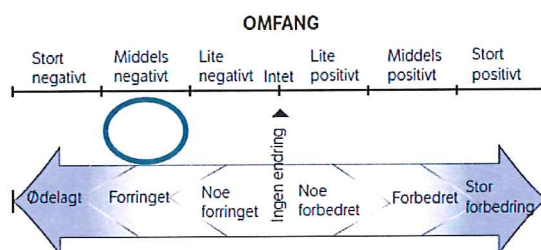
Norconsult gir som sitt råd at følgende avbøtende tiltak følges opp i anleggsperioden. Disse avbøtende tiltakene legges til grunn for omfangs- og konsekvensvurderingen:

- ❖ Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet rbd, og Statens Vegvesen for hele strekningen Sorelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
 - Kontaktmøter / kontaktpersoner

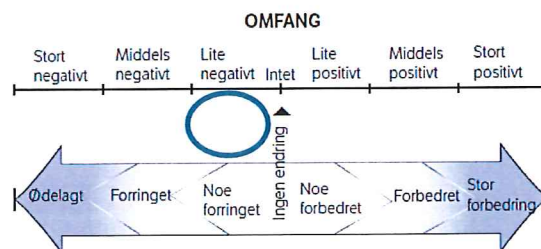
- Avtalens varighet (anleggsfasen - driftsfasen)
- Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser – jevnlige kontaktpunkter.
- ❖ Prosessavtalen bør omfatte hvilke tiltak som skal gjennomføres i anleggsfasen. Vårt råd er at følgende tiltak tas inn i prosessavtalen:
 - Gjennomføring av skjønn / erstatningsspørsmål
 - Tiltak om foring i gjerde og i terrenget
 - Tiltak om tilbakedriving av rein fra anleggsområdet og andre distrikt i anleggsperioden
 - Evaluering av prosessavtalen etter avtalt frekvens
- ❖ Gjerde langs jernbanen må vurderes som et tiltak der Jernbaneverket har et hovedansvar for at dette kommer på plass. Utforming av gjerde må sees i sammenheng med kryssende flyttleier i området.

5.1.6 Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Sorelva – Viskis

Omfang med avbøtende tiltak: Middels negativt omfang for reindrift; (--)

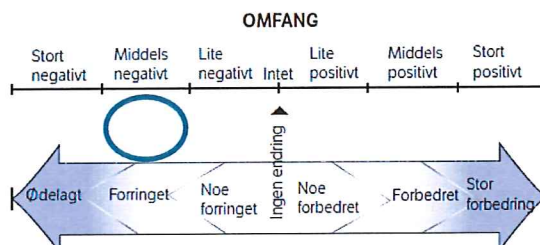


Her er ikke gjerde medregnet i omfangsvurderingen. Dersom det settes opp gjerde, langs jernbanen på begge sider i anleggsperioden, vurderes omfanget som lite negativt (-).

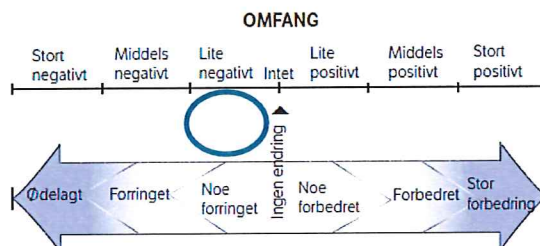


5.1.7 Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Viskis – Polar Camping.

Omfang med avbøtende tiltak: Middels negativt omfang for reindrift; (--)

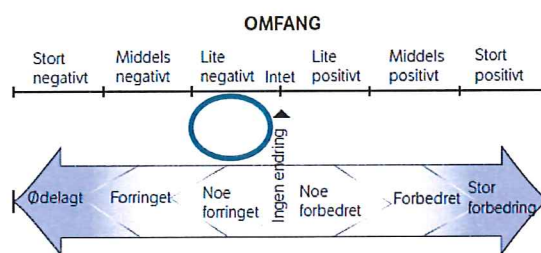


Her er ikke gjerde medregnet i omfangsvurderingen. Dersom det settes opp gjerde, langs jernbanen på begge sider i anleggsperioden, vurderes omfanget som lite negativt (-).



5.1.8 Omfang med avbøtende tiltak i anleggsfasen. Delstrekning Polar Camping – Borkamo.

Omfang med avbøtende tiltak: Lite negativt omfang for reindrift; (-)



Her er ikke gjerde medregnet i omfangsvurderingen. Et gjerde langs begge sider av jernbanen ned til Kjemåga tunnel vurderes å ha liten effekt på reindrift på denne delstrekningen. Med gjerde vurderes omfanget som lite negativt for reindrift (-).

5.2 OMFANG I DRIFTSFASEN

Etter anleggsfasen vil tiltaket gå over i en driftsfase. Sett i forhold til dagens situasjon, vil driftsfasen innebære;

- ❖ Direkte tap av beiteland langs hele strekningen Sorelva - Borkamo. Vegbredden vil øke med ca 3 m langs hele strekningen. I tillegg kommer arealer til utfyllinger / skjæringer etc.
- ❖ Ordinær trafikk vil sannsynligvis få en økt hastighet selv om dagens fartsgrense (80km/t) beholdes uendret. Dette øker sannsynligheten for påkjørsel rein/bil.
- ❖ Bedre og lengre siktelinjer som følge av en rettere og mer oversiktlig veitrase. Dette reduserer sannsynligheten for påkjørsel rein/bil.
- ❖ Økt trafikk – spesielt i forhold til tungtrafikk. Dette øker sannsynlighet for påkjørsel rein/bil, og også sannsynlighet for påkjørsel rein/tog som følge av at mer rein presses opp mot jernbanelinjen.
- ❖ Trekkveier og flyttleier vil bli delvis hindret som følge av flere fjellskjæringer.

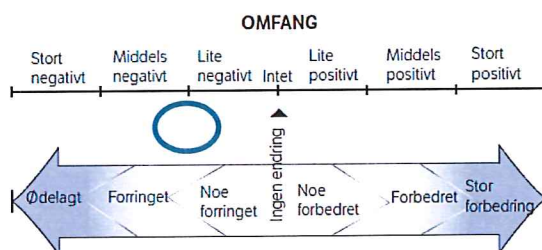
Fordelene vil være:

- ❖ Bedre vei – lengre siktelinjer – mindre risiko for påkjørsler
- ❖ Autovern / rekkverk kan fjernes på strekninger der man etablerer veiskuldre og slakke skråninger
- ❖ Muligheter for sikringstiltak langs jernbanen

5.2.1 Delområde Sorelva - Viskis

Saltfjellet rbd har påvist trekkleier og flyttleier i området. Området er et meget viktig vinterbeiteområde av stor verdi for reindriften.

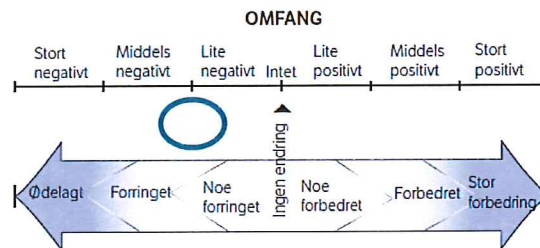
Omfanget av dette tiltaket – uten avbøtende tiltak - vurderes i driftsfasen som lite/middels negativt for reindriften (-/-).



5.2.2 Delområde Viskis – Polar Camping

Saltfjellet rbd har påvist trekkleier og flyttleier i området. Området er et meget viktig vinterbeiteområde av stor verdi for reindriften.

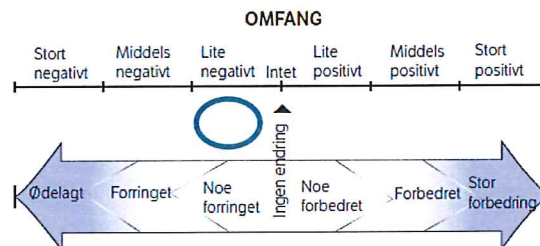
Omfanget av dette tiltaket vurderes i driftsfasen som lite/middels negativt (-/--) for reindriften.



5.2.3 Delområde Polar Camping – Borkamo

Dette delområdet ligger i Balvatn rbd, men benyttes også som vinterbeite av rein fra Saltfjellet rbd.

Omfanget av dette tiltaket vurderes i driftsfasen som intet/lite negativt (-) for reindriften.



5.2.4 Forslag til avbøtende tiltak i driftsfasen

Forslagene er foreslått av Saltfjellet rbd – møte 09. oktober 2014.

- ❖ Prosessavtalen (se kap 5.1.4.) bør løpe 2-3 år inn i driftsfasen.
- ❖ Økt kjørehastighet – økt risiko for påkjørsler. Saltfjellet rbd foreslår følgende tiltak mot høy kjørehastighet:
 - Gjennomsnittsmåling av fart
 - Fotobokser
 - Nedsatt fart i perioder med mye rein i området
 - Vurdere et midlertidig gjerde (2 år) mellom Viskis bru og kryss rv. 77.

- ❖ Periodevis hastighetsreduksjon i perioder med mye rein / reinflytting i området. Opplæring av personer i reinbeitedistriktet i bruk av veiskilt. Ref kap 3.1.3.
- ❖ Det bør avsettes økonomiske midler til å etablere eventuelle ledegjerder / sperregjerder i området. Slike gjerder bør eventuelt etableres i ettertid når man ser hvordan reinen reagerer på den nye veien. Dette bør innarbeides i en avtale med reindriftnæringen.
- ❖ Det bør avsettes midler til å imøtekomme uforutsette skader, hindringer mv som kommer fram etter at ny vegtrase står ferdig.

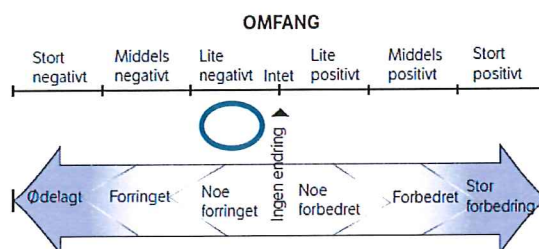
5.2.5 Råd vedr. avbøtende tiltak i driftsfasen

Norconsult gir som sitt råd at følgende avbøtende tiltak følges opp i driftsfasen. Disse avbøtende tiltakene legges til grunn for omfangs- og konsekvensvurderingen:

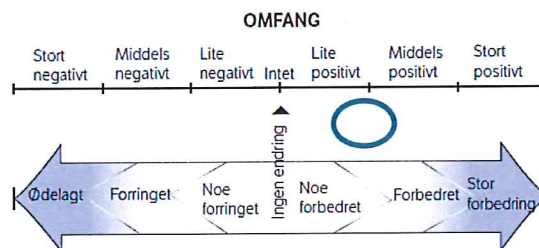
- ❖ Det bør settes opp en prosessavtale mellom Saltfjellet rbd, og Statens Vegvesen for hele strekningen Sorelva - Borkamo. Prosessavtalen bør være på plass før anleggsstart og omfatte;
 - Kontaktmøter / kontaktpersoner
 - Avtalens varighet (avtalen anbefales å løpe 2-3 år inn i driftsfasen)
 - Hvordan man fanger opp og løser uforutsette hendelser og iverksetter tiltak i forhold til slike hendelser – jevnlig kontaktpunkter.
- ❖ Prosessavtalen bør omfatte hvilke tiltak som skal gjennomføres i driftsfasen. Vårt råd er at følgende tiltak tas inn i prosessavtalen:
 - Gjennomføring av skjønn / erstatningsspørsmål
 - Periodevis hastighetsreduksjon i perioder med mye rein / reinflytting i området. Opplæring av personer i reinbeitedistriktet i bruk av veiskilt. Ref kap 3.1.3.
 - Det bør avsettes midler til å imøtekomme uforutsette skader, hindringer mv som kommer fram etter at ny vegtrase står ferdig.
 - Evaluering av prosessavtalen etter avtalt frekvens
- ❖ Gjerde langs jernbanen må vurderes som et tiltak der Jernbaneverket har et hovedansvar for at dette kommer på plass. Utforming av gjerde må sees i sammenheng med kryssende flyttleier i området.

5.2.6 Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Sørrelva – Viskis

Omfang med avbøtende tiltak: Lite negativt omfang for reindrift; (-)

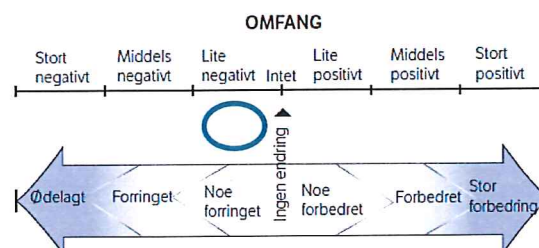


Her er ikke gjerde langs jernbanen medregnet i omfangsvurderingen. Dersom det settes opp permanent gjerde langs jernbanen på begge sider i driftsperioden anleggsperioden, må dette vurderes i forhold til kryssende flyttleier i området slik at disse ikke hindres / stenges. Med slike gjerder på plass, vurderes omfanget som lite/middels positivt (+/++).

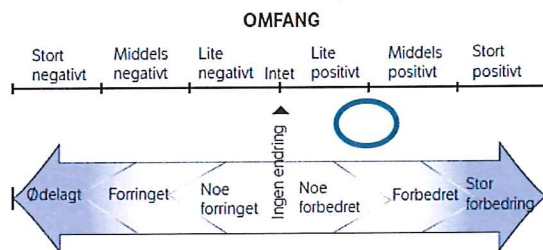


5.2.7 Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Viskis – Polar Camping

Omfang med avbøtende tiltak: Lite negativt omfang for reindrift; (-)

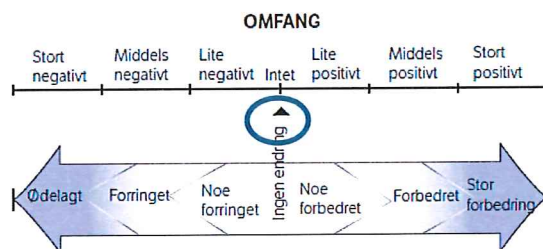


Her er ikke gjerde langs jernbanen medregnet i omfangsvurderingen. Dersom det settes opp permanent gjerde langs jernbanen på begge sider i driftsperioden anleggsperioden, må dette vurderes i forhold til kryssende flyttleier i området slik at disse ikke hindres / stenges. Med slike gjerder på plass, vurderes omfanget som lite/middels positivt (+/++).



5.2.8 Omfang med avbøtende tiltak i driftsfasen. Delstrekning Polar Camping - Borkamo

Omfang med avbøtende tiltak: Intet omfang for reindrift; (0)



Her er ikke gjerde medregnet i omfangsvurderingen. Et gjerde langs begge sider av jernbanen ned til Kjemåga tunnel vurderes å ha liten effekt på reindrift på denne delstrekningen.

6 Konsekvens

Vi viser her til metodekapitlet kap 2.

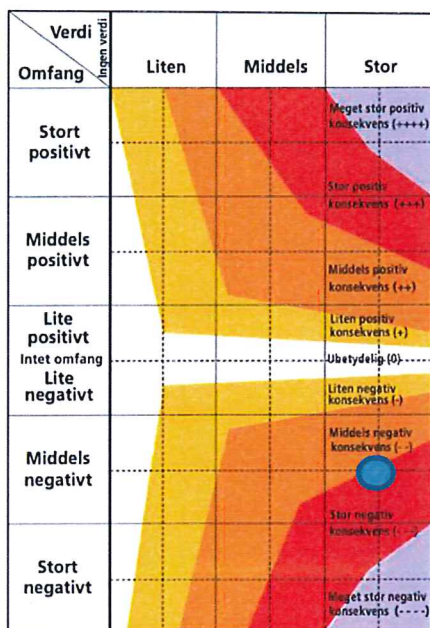
Konsekvens er et uttrykk for et (del)områdes verdi sett i forhold til omfanget av et tiltak. Dette forholdet uttrykkes og illustreres gjennom konsekvensvifta.

Vi vil også her vurdere samlet konsekvens separat for anleggsfasen og driftsfasen og de tre delområdene.

Vi vurderer også separat konsekvens i forhold til bygging / ikke bygging av gjerde langs jernbanen i og med at dette er foreløpig uavklart.

6.1 KONSEKVENNS AV ANLEGGSFASEN MED AVBØTENDE TILTAK

6.1.1 Konsekvens. Delområde Sorelva – Viskis med avbøtende tiltak



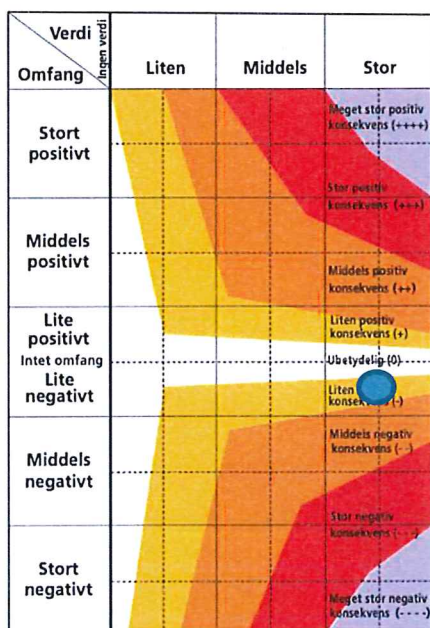
Verdien av området for reindrifta er karakterisert som (svært) stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Anleggsfasen innebærer at om rådet i praksis vil være stengt for reindrift.

Omfang av anleggsfasen med avbøtende tiltak er vurdert til **middels negativ (-)**.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil den samlede **konsekvens** av tiltaket være **stor / middels negativ (---/-)**. Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.1.2 Konsekvens. Delområde Sorelva – Viskis med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen



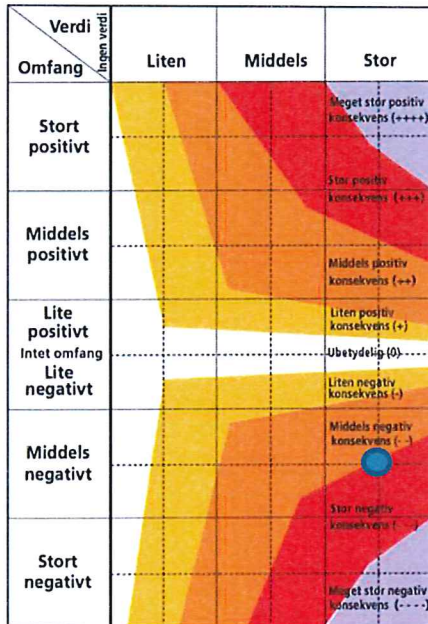
Verdien av området for reindrifta er karakterisert som (svært) stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Anleggsfasen innebærer at om rådet i praksis vil være stengt for reindrift.

Omfang av anleggsfasen med avbøtende tiltak er vurdert til **middels negativ (-)**.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak og i tillegg med bygging av gjerde langs jernbanen i anleggstida, vil den samlede **konsekvens** av tiltaket være **liten negativ / ubetydelig (-/0)**. Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.1.3 Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping



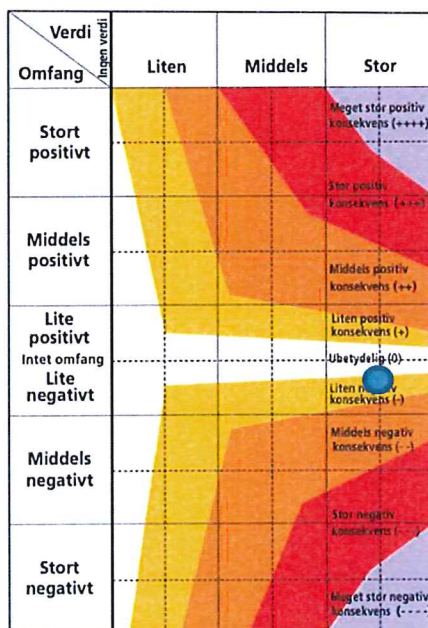
Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Anleggsfasen innebærer at om rådet i praksis vil være stengt for reindrift.

Omfang av anleggsfasen med avbøtende tiltak er vurdert til **middels negativ (-)**.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **stor / middels negativ (---/--)**. Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.1.4 Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen



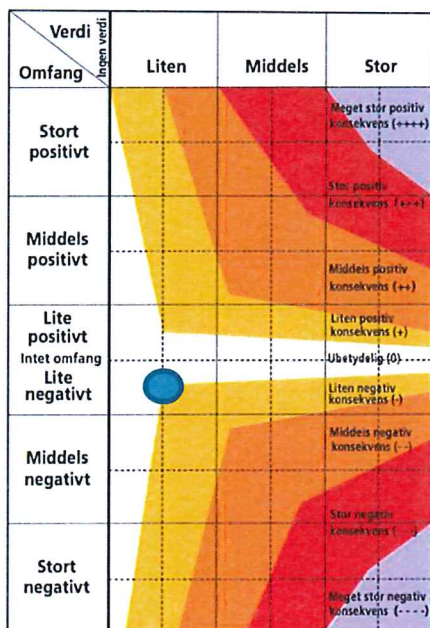
Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Anleggsfasen innebærer at om rådet i praksis vil være stengt for reindrift.

Omfang av anleggsfasen med avbøtende tiltak er vurdert til **middels negativ (-)**.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak og i tillegg med bygging av gjerde langs jernbanen i anleggstida, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **lite negativ / ubetydelig (-/0)**. Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.1.5 Konsekvens. Delområde Polar Camping - Borkamo



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som liten (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Anleggsfasen berører vinterbeite, men området er lite benyttet.

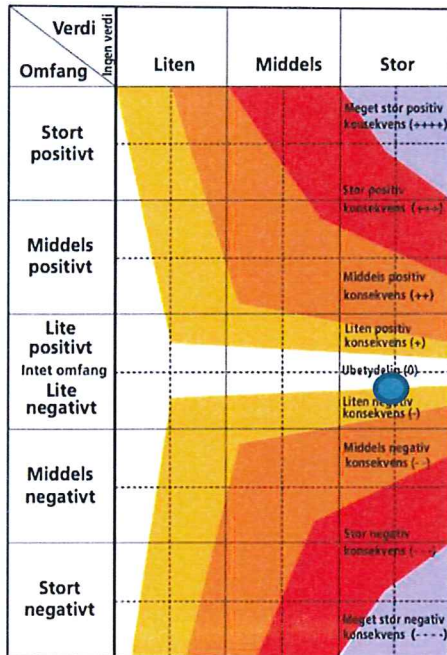
Omfang av anleggsfasen med avbøtende tiltak er vurdert til **lite negativ (-)**.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **lite negativ / ubetydelig (-/0)**. Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

Det forventes ikke at bygging av gjerde langs jernbanen vil påvirke denne konsekvensvurderingen.

6.2 KONSEKVENNS AV DRIFTSFASEN MED AVBØTENDE TILTAK

6.2.1 Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

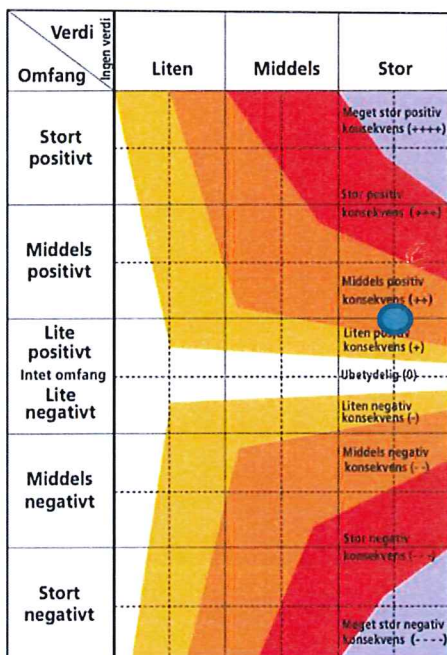
Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil omfang av tiltaket være **liten/negativ (-)**.

Konsekvens av tiltaket vil være **lite negativ / ubetydelig for reindrift (-/0)**.

Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.2.1 Konsekvens. Delområde Sørrelva – Viskis med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

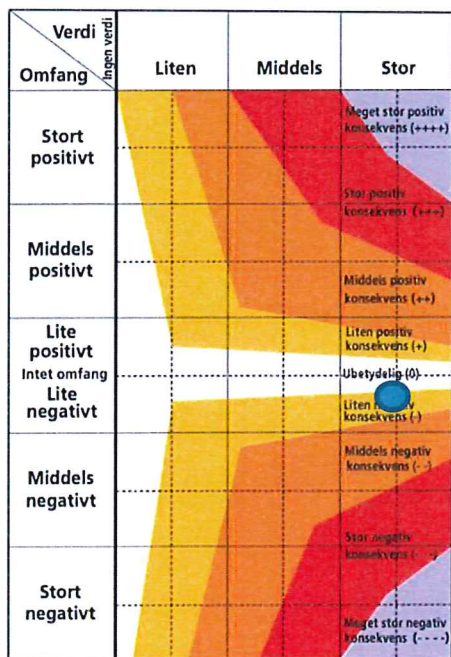
Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen, vil omfang av tiltaket være **liten/ middels positiv (+/++)**.

Konsekvens av tiltaket vil være **middels positiv (++) for reindrift**.

Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.2.2 Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

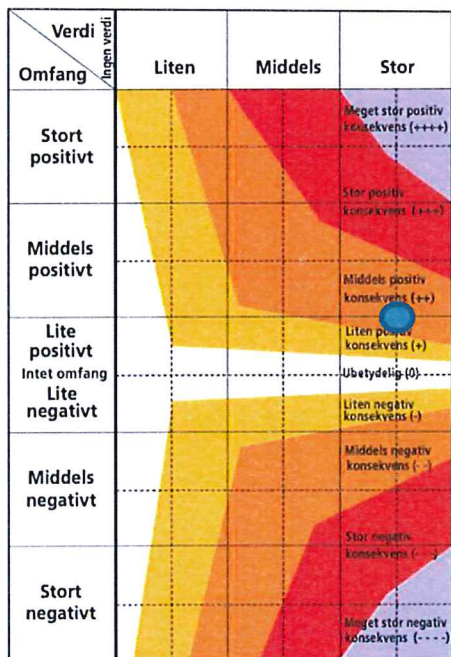
Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil omfang av tiltaket være **lite/negativ (-) for reindrift.**

Konsekvens av tiltaket vil være **ubetydelig/lite negativ for reindrift (-/0).**

Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.2.1 Konsekvens. Delområde Viskis – Polar Camping med avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

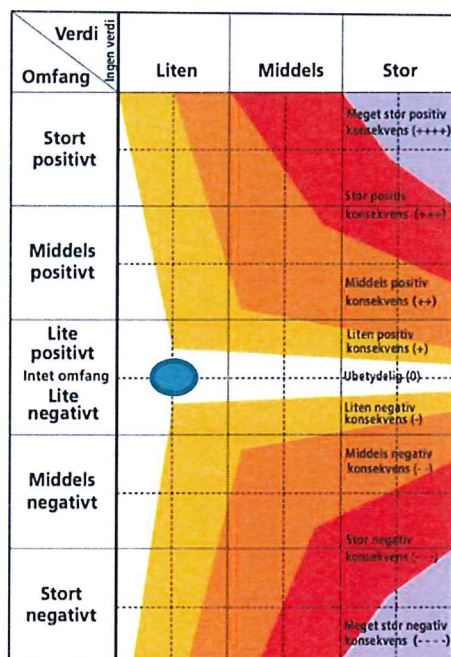
Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak og med bygging av gjerde langs jernbanen, vil omfang av tiltaket være **lite/ middels positiv (+/++).**

Konsekvens av tiltaket vil være **middels positiv (++) for reindrift.**

Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

6.2.2 Konsekvens. Delområde Polar Camping – Borkamo med avbøtende tiltak



Verdien av området for reindrifta er karakterisert som liten (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta.

Med gjennomføring av de foreslåtte avbøtende tiltak, vil omfang av tiltaket være **intet omfang (0)**.

Konsekvens av tiltaket vil være **ubetydelig for reindrift (0)**.

Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

Det forventes ikke at bygging av gjerde langs jernbanen vil påvirke denne konsekvensvurderingen.

6.3 SAMLET KONSEKVENS AV TILTAKET FOR REINDRIFT.

Vi oppsummerer verdi, omfang og konsekvens i anleggsfasen og driftsfasen for de tre delområdene slik;

Del-område	Verdi	Anleggsfasen			Driftsfasen		
		Omfang med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen	Omfang med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak	Konsekvens med avbøtende tiltak og med gjerde langs jernbanen
Sørelva-Viskis	Stor	Middels negativ	Stor /middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Viskis-Polar Camping	Stor	Middels negativ	Stor / middels negativ	Liten negativ / ubetydelig	Lite negativ	Ubetydelig / lite negativ	Middels positiv
Polar Camping – Borkamo	Liten	Lite negativ	Liten negativ / ubetydelig	Liten negativ / ubetydelig	Intet omfang	Ubetydelig	Ubetydelig
Samlet konsekvens av hele tiltaket			Middels / stor negativ	Liten negativ / ubetydelig		Ubetydelig (lite negativ)	Liten positiv.