

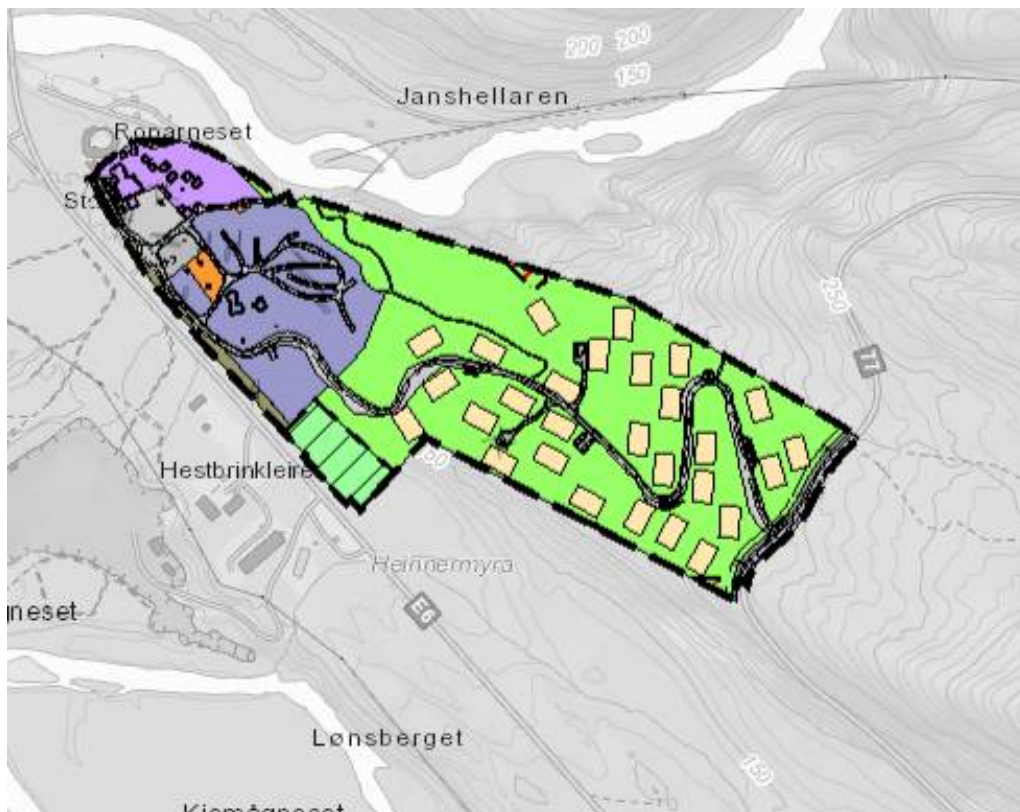
Saltdal kommune
Kirkegt. 23
8250 Rognan

Saksb.: Magne Haukås
e-post: fmnomas@fylkesmannen.no
Tlf.: 75 53 16 47
Vår ref.: 2011/4100
Deres ref.:
Vår dato: 26.01.2015
Deres dato:
Arkivkode: 421.4

Høringsuttalelse med innsigelse - reguleringsplan detaljregulering Tjernfjellranten, Storjord - Saltdal kommune

Fylkesmannen i Nordland viser til offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan for Tjernfjellranten i Saltdal kommune. Høringsfrist ble satt til 2. februar, men Fylkesmannen i Nordland har fått utsatt frist til 23. februar.

Planforslaget er fremmet av Salten kartdata på vegne av Statskog Nordland og Saltdal Turistsenter. Hensikten med planen er å utvide campingplassen, legge til rette for utleiehytter, 28 nye fritidsboliger og døgnhvileplass for trailere samt tilhørende infrastruktur og parkering.

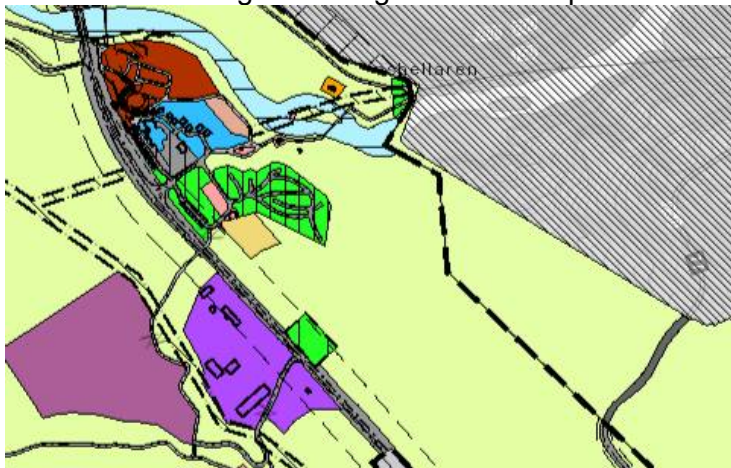


Figur 1 Planforslag – utvidelse av campingplassen (fiolett) og område for fritidsboliger (lysegrønt)

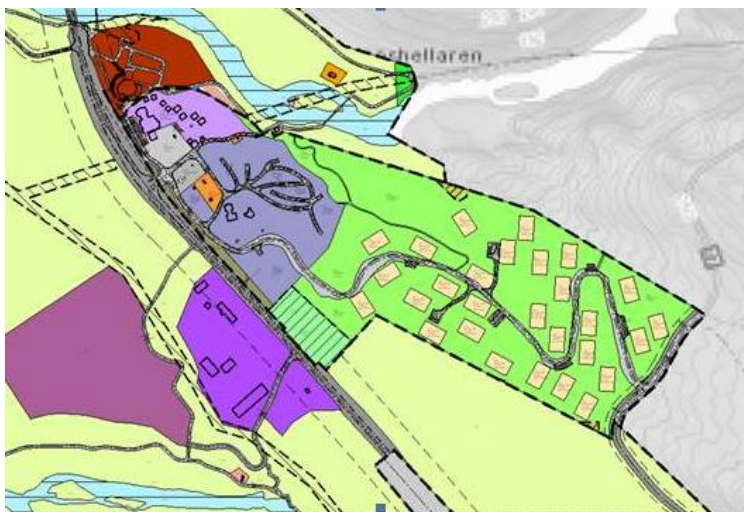
Planen omfatter endringer i reguleringsplanene for:

- Storjord (vedtatt 2003)
- Del av reguleringsplan for Storjord (Kunstgalleri - vedtatt 2009)

Planen omfatter også endringer i kommuneplanens arealdel (vedtatt 2009)



Figur 2 Eksisterende planer - området slik det fremgår av vedtatt reguleringsplan og kommuneplanens arealdel (signalgrønn markerer campingplass – øvrige grønne områder er LNFR, jord- og skogbruk)



Figur 3 Eldre reguleringsplan med planforslag lagt over.

Ved varsel om oppstart uttalte Reindriftsforvaltningen i Nordland at tiltaket måtte vurderes etter kriteriene i forskrift om konsekvensutredning. Det ble også varslet innsigelse mot planarbeidet. Fylkesmannen har fra 1. januar 2014 ansvaret for den regionale forvaltningen av reindrift.

Innsigelse reindrift

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, fremmer Fylkesmannen i Nordland innsigelse til deler av planforslaget. Innsigelsen fremmes på grunn av store negative konsekvenser for reindrift i området. Nedbygging av reinbeiteområder, økt menneskelig aktivitet både i og utenfor planområdet samt stenging av trekk og flyttveier, vil begrense muligheten for drive reindrift både i og utenfor planområdet.

Det er først og fremst utvidelsen av området for caravanplasser og bygging av fritidsboliger som gjør størst skade for reindrifta.

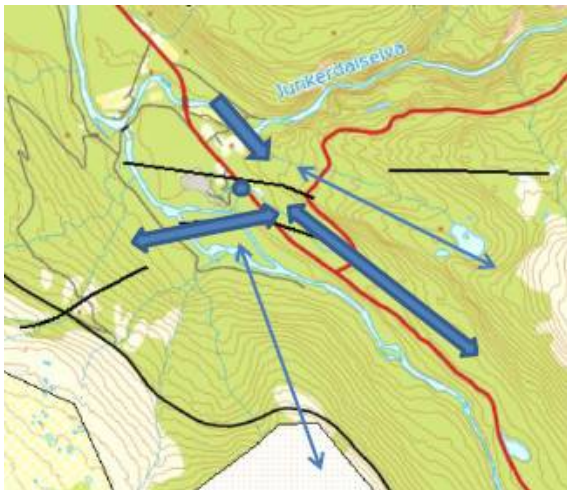
Fylkesmannen fremmer innsigelse til forslaget som omhandler arealene for fritidsboliger. Dette arealet må forbli utmark/beiteområde og reguleres som LNFR-område (formål reindrift). Innsigelsen fremmes med bakgrunn i reindriftingslovens § 19 (beiterett) og § 22 (flyttleier).

Fylkesmannen fraråder, med begrunnelse i samme lovverk, regulering av område CA5 til caravanoppstilling. Dette området bør forbli utmark/beiteområde og reguleres som LNFR-område (formål reindrift).

Begrunnelse for innsigelsen

Flytt- og trekkleier:

Det er flere flytt- og trekkleier gjennom og langs med planområdet, jf. figur 4:



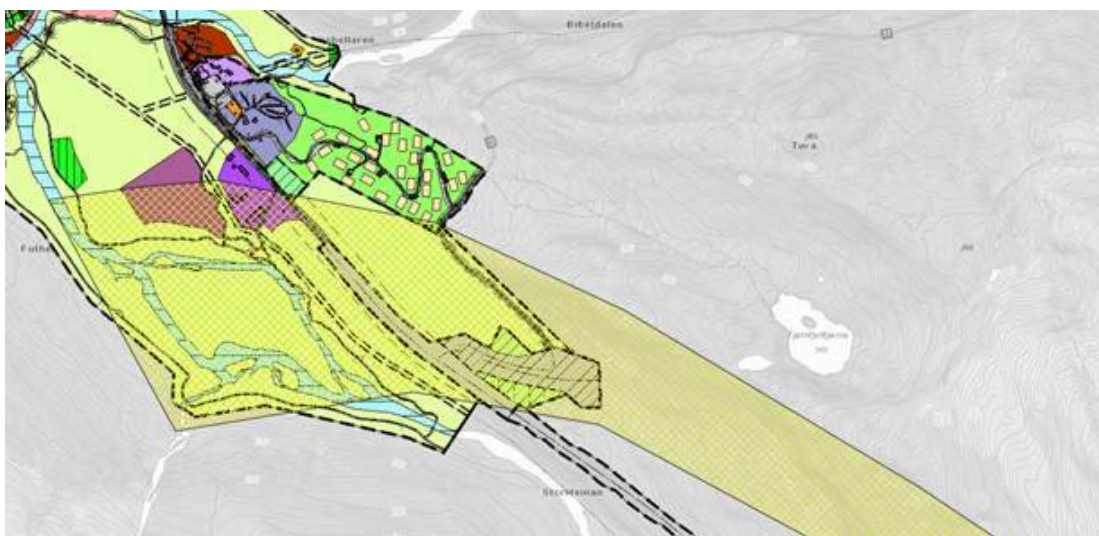
Figur 4 Flytt pil skisserer flyttleier og drivingsleier. Enkel pil skisserer trekkleier. (Kilde: Norconsult 2012)

Flyttleier har et spesielt vern etter lov om reindrift § 22, og er **ikke** lov å stenge:

«Reindriftingsutøvere 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 flyttleier regnes også faste inn- og avlastingsplasser for transport av reinen. Reindriftings flyttleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttleier og i åpning av nye flyttleier når berettigede interesser gir grunn til det. Eventuell skade som følge av omlegging av flyttleier eller åpning av nye flyttleier 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».

Som det fremgår av figur 4, er Storjord-området et sentralt knutepunkt for rein på trekk i alle himmelretninger. På reindriftings arealbrukskart er de viktigste flaskehalsene for flytting av rein inntegnet. Ved Storjord er det inntegnet flyttleier langs med planområdet, jf. figur 5. Denne flyttleia vil imidlertid bli kraftig innsnevret og redusert i forbindelse med bygging av Tjernfjelltunnel og utbedringer av E6. Vegvesenet har søkt og fått godkjent av Landbruks- og matdepartementet omlegging av denne flyttleia på visse betingelser jf. vedlegg 1 og 2. Omleggingen innebærer at flyttleia blir innsnevret, og at områdene ved og i planområdet (der det planlegges fritidsboliger) blir utslagsgivende for om det lar seg gjøre å flytte rein gjennom området. Fylkesmannen stiller seg undrende til konsekvensutredningens vurdering, om at

avbøtende tiltak i forbindelse med tunnelbyggingen gjør at bygging av fritidsboliger ikke får konsekvenser for flytting av rein. Vår oppfatning er stikk motsatt – dersom det bygges fritidsboliger i dette området, vil trolig ikke omleggingen av flyttleia fungere slik departementet har forutsatt. Dersom flytting over tunneltaket ikke fungerer, må det flyttes over planlagt hyttefelt og ved Tjernfjelltjønnen. Uansett vil et hyttefelt med tilhørende menneskelig aktivitet vanskeliggjøre flytting i området.



Figur 5 Flyttleia langs planområdet som er kraftig innsnevret pga Tjernfjelltunnelen som kommer ut midt i flyttleia.

I tillegg flyttes det også rein over Junkerdalselva. Dette er ikke markert som flyttleia på kartet, men det er tradisjon for å flytte rein over elva her, som det også er beskrevet i konsekvensutredningen. Norconsult har også dokumentert denne flyttleia i forbindelse med KU for E6 Storjord/rv. 77 Tjernfjellet, jf. figur 4.

Flyttleia her brukes nå hovedsakelig til å hente tilbake rein som har krysset distriktsgrensene (grensen mellom Balvatn og Saltfjellet reinbeitedistrikt følger Junkerdalselva). Denne flyttleia vil bli stengt dersom planene for fritidsboliger blir realisert. Reindriftas rett til å kunne flytte rein avhenger ikke av distriktsgrenser, men følger naturgitte passasjer. Et reinbeitedistrikt eller siida som har fått rein inn på andre siidaers område, er dessuten forpliktet til å fjerne og flytte reinen over på eget område.

Fylkesmannen mener at hyttefeltet vil hindre muligheten til flytting av rein over Tjernfjelltunnelen og over E6, og flytting over Junkerdalselva. Vi mener også at en utvidelse av caravanoppstillingsplassen til også å gjelde for arealet CA5, vil kunne forringe muligheten til flytting over E6.

Økt aktivitet i og ved planområdet vil også redusere det naturlige trekket gjennom området – både øst-vest og nord-sør.

Tapt beiteland – direkte og indirekte:

Planområdet og omkringliggende områder blir primært brukt til vinterbeiter. Saltdal ligger i regnskyggen slik at det faller veldig lite nedbør gjennom vinteren og snødekket pleier å være tynt. I tillegg er det sjelden at værforhold fører til isdannelse og nedising av beiteene. Området er derfor definert som *senvinterland*. Dette er intensivt brukte områder, som normalt er mest sikre mot store snømengder og nedising på midt- og senvinteren.

Vinterbeiter er generelt en minimumsfaktor for reindrifta, og vinterbeiter som er sikre mot nedising har de siste årene blitt stadig viktigere. Selv om planområdet beslaglegger forholdsvis små arealer, er det arealer som tilhører kategorien *særverdiområder*.

Den visuelle effekten samt menneskelig aktivitet ved fritidsboligene vil også medføre negative konsekvenser for beiting utover planområdet. Forskning viser at indirekte regionale effekter, og da først og fremst unntakseffekter, kan gi betydelige konsekvenser for reindriften (Vistnes og Nellesmann 2001). Med unntakseffekter menes at reinflokkene reduserer bruken av områder nær inngrep og forstyrrelse, og slike effekter kan påvises mange kilometer ut fra inngrepet. Det er særlig simler med kalv som reduserer bruken av områder omkring hyttefelt.

Fylkesmannen vurderer det slik, at dersom det bygges fritidsboliger i dette området, vil det ikke bare få konsekvenser for beitelandet i og rundt planområdet, men i et betydelig område utenfor planområdet og da særlig i området opp mot Tjornfjellet. Menneskelig aktivitet utover planområdet og medfølgende konsekvenser for reindriften, er mangelfullt utredet i konsekvensutredningen. Utredningen fastslår likevel at det indirekte arealtapet i forbindelse med fritidsboligene vil medføre stor negativ konsekvens for reindriften. Konsekvensutredningen for friluftsliv viser også til at tiltaket: *vil trekke flere besøkende med mulighet for lengre opphold i området og dermed en utvidet brukssesong*. Målinger viser at stien opp mot Tjornfjelltjønnen hovedsakelig brukes i helgene i fellesferien (juni-august). Med fritidsboliger vil dette området trolig brukes aktivt til friluftsliv hele året.

Sammenblanding i grenseområde mellom to reinbeitedistrikt:

Grensen mellom Balvatn og Saltfjellet reinbeitedistrikt følger Junkerdalselva like ved planområdet. Generelt er det uheldig med inngrep og forstyrrende aktivitet i slike grenseområder mellom to ulike distrikt og reinflokker. Forstyrrelsene kan føre til sammenblanding av flokkene og det kan videre føre til at det blir vanskelig å drive tilbake rein som er kommet inn i feil områder. Fylkesmannen vurderer det som sannsynlig at økt aktivitet i området både i og utenfor planområdet, vil medføre økt fare for rein som krysser distriktsgrensene og derpå sammenblanding av ulike reinflokker.

Samla belastning:

Som nevnt er vinterbeiter en minimumsfaktor, og senvinterland er ekstra viktig å bevare. Enhver reduksjon i slike beiter vil ha negative konsekvenser for reindriften. Saltfjellet reinbeitedistriktets beitearealer er under sterkt press fra ulike utbyggerinteresser. Gruvedrift, vannkraft, hyttefelt og ulike infrastrukturtiltak er noen av faktorene som truer reinbeitedistriktets beitearealer. I tillegg er distriktet påført store tap på grunn av påkjørsler fra vei og bane, samt tap på grunn av rovilt. På grunn av manglende konsesjon mellom Norge og Sverige, har også distriktet det siste tiåret mistet tilgang til viktige vinterbeiter i Sverige.

Lokalt ved Storjord er også den samlede belastningen for distriktet stor. Utvidelse av E6 og ny tunnel gjennom Tjornfjellet vil medføre negative konsekvenser i form av reduserte flytt- og trekkmuligheter, arealbeslag og fare for flere påkjørsler. Planforslaget med utvidet caravanoppstilling og hyttefelt opp mot riksveien, vil forsterke disse negative konsekvensene i vesentlig grad. Fylkesmannen vurderer at et hyttefelt i dette området, sammen med andre tiltak i området, vil gjøre området rundt Storjord mer eller mindre ubrukelig for reindriften.

Planfaglige råd

Fylkesmannen registrerer at UTM-kordinatene for de rødlistede artene har vært unøyaktige, og at de aktuelle artene forekommer på motsatt side av elva. Vi registrerer videre at en del av de foreslåtte fritidsboligparsellene vil bli liggende i kort avstand fra grensen til Junkerdalsura naturreservat. Verneområdet har spesielle kvaliteter knyttet til rike barskogs- og lauvskogsutforminger og rike vegetasjonstyper, og det har stor botanisk artsrikdom med floristisk og plantegeografisk interessante arter. Kommunens foreløpige vurderinger etter naturmangfoldloven § 49 gjør i lite grad rede for om hogst og andre inngrep vil innvirke negativt på verneverdiene i grenseområdet som følge av potensielle endringer av lokalklimatiske forhold. Vi ber derfor om at dette forholdet vurderes nærmere før det fattes vedtak i saken.

Friluftsliv

Utbyggingsområdet for fritidsbolig og atkomstveger ligger midt i utfartskorridoren fra Storjord mot Tjernfjelltjønn, jfr. figur under. Dette området er i kartleggingen av friluftsliv vurdert som et svært viktig utfartsområde. Vi kan ikke si oss enige i vurderingen i konsekvensutredningen for tema friluftsliv om at tiltakets samlede konsekvens for friluftslivet er middels positiv (++). Store deler av området vil privatiseres og gi en helt annet rekreasjonsopplevelse. Fylkesmannen påpeker i denne sammenheng at betydelige areal utover de areal som direkte bygges ned «privatiseres».

Allmenhetens ferdselsrett er regulert i lov om friluftslivet, og i henhold til § 2 har allmenheten fri ferdselsrett i utmark når det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet. Friluftslovens § 1a gjør rede for hva som regnes som innmark eller like med innmark. Som innmark eller like med innmark regnes gårds plass, hustomt, dyrket mark, engslått og kulturbeite (5) samt liknende område hvor allmenhetens ferdsel vil være til utilbørlig fortrengsel for eier eller bruker begrense friluftslovens regler om ferdselsrett. Spørsmålet om hvordan uttrykket "hustomt" skal forstås, har tidligere vært behandlet av Høyesterett i Rt-1998-1164 (Furumoa-dommen). Fylkesmannen antar at det nærmeste område også rundt en hytte faller inn under dette unntak, noe som en finner støtte for i Høyesterett i Rt-2005-805. Alt avhengig av terrengforhold, arrondering og tomtenes plassering antas det derfor at allmenheten vil oppleve vesentlige begrensninger i ferdselsretten på Tjernfjellranten og endre nærturområdets karakter. Disse negative effektene vil etter vår vurdering klart overstige de positive sidene ved at utbyggingen trolig vil trekke flere besøkende til området.



Figur 6. Utsnittet synliggjør konfliktområdet mellom private utbyggingsinteresser og registrerte friluftsområder for allmenheten.

Oppfølging av innsigelsen

I den grad kommunen ikke tar innsigelsen til følge, vises det til Kommunal- og moderniseringsdepartementets [rundskriv H-2/14](#).

Fylkesmannen i Nordland er deltaker i et forsøk om samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. Det foreligger i den her aktuelle saken ikke innsigelse fra andre statlige innsigelsesmyndigheter.

Med hilsen

Hill-Marta Solberg
fylkesmann

Monica A. Iveland
landbruks- og reindriftsdirektør

Vedlegg:

1. Landbruks- og matdepartementets vedtak - søknad om tillatelse til omlegging av flyttlei - Ri (L)(399265)
2. Søknad om tillatelse til omlegging av flyttlei ved rv.77 Tjernfjellet, Saltdal kommune

Kopi til:
Nordland fylkeskommune
Sametinget
Landbruks- og matdepartementet
Saltfjellet reinbeitedistrikt



DET KONGELIGE
LANDBRUKS- OG MATDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Deres ref
2014/5024

Vår ref
14/1814-

Dato
19.01.2015

Svar på søknad om tillatelse til omlegging av flyttlei - Riksvei 77 Tjernfjellet - Saltdal kommune - Nordland

Vi viser til deres søknad av 11. juli 2014 om tillatelse til omlegging av flyttlei etter reindriftsloven § 22, i forbindelse med blant annet bygging av tunell gjennom Tjernfjell på rv. 77. Videre vises det til fylkesmannen i Nordlands brev av 18. oktober 2014 med anbefaling om å godkjenne omleggingen.

Landbruks- og matdepartementet har vurdert saken nærmere og gir med dette, og på vilkårene som følger nedenfor, tillatelse til omlegging av flyttlei.

Sakens bakgrunn

Statens vegvesen søker om tillatelse til omlegging av flyttlei. Reguleringsplanen Rv. 77 Tjernfjellet, som ble vedtatt av Saltdal kommunestyre i 2013, innebærer en omlegging av rv. 77, blant annet med en tunell gjennom Tjernfjell og tre nye, kortere veistrekninger på til sammen ca. to kilometer. Planområdet ligger innenfor Saltfjellet reinbeitedistrikt, og trekk- og flyttleia til reinbeitedistriktet vil rammes av endringene. Det vil blant annet komme et tunellpåkagg i deler av dagens flyttlei som gjør at flyttleia må legges om og over tunelltaket i fremtida.

Reindrifta mener at trekk- og flyttleia i praksis blir stengt under anleggsperioden på grunn av all aktiviteten som følger av anlegget. Statens vegvesen opplyser i sin søknad at de, sammen med Landbruks- og matdepartementet og tidligere Reindriftsforvaltningen (nå fylkesmannen i Nordland) har kommet til at forholdene under anleggsperioden skal behandles separat, på et senere tidspunkt.

Fylkesmannen i Nordland, landbruks- og reindriftsavdelinga, har i brev av 18. oktober 2014

anbefalt at det gis godkjenning til omlegging av flyttlei, men at det stilles visse vilkår for godkjenningen.

Departementets vurdering

Statens vegvesen har søkt om omlegging av flyttlei på rv. 77 Tjernfjell.

Omlegging av flyttleier omtales i § 22 annet ledd i reindrifstloven av 2007:

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

Det følger av bestemmelsen at dersom det foreligger berettigede interesser, kan det samtykkes i omlegging av flyttlei. Det må i så tilfelle foretas en helhetsvurdering der hensynet til reindriften veies opp mot samfunnsinteressene som tilsier at omlegging av flyttlei må skje.

Departementet viser til at området ved Storjord er viktig for reindriften som vinterbeite, og at det både er trekkleier og viktige flyttleier i området. Byggingen av tunell og de nye veistrekningene som skal bygges, vil gjøre det vanskeligere for reinen å bevege seg i området. På den annen side har veien i dag et trygghets- og framkommelighetsproblem. Veien har sterk stigning, er smal, har mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk, dårlig kurvatur, og på den ene siden går det bratt ned til Junkerdalsura. Hensynet til økt trafikkisikkerhet og framkommelighet utgjør i denne saken slike berettigede interesser som gir grunn til å samtykke til omlegging av flyttlei. Samferdselsinteressene i å få bygd en tunell gjennom Tjernfjellet anses å veie tungt. Departementet samtykker derfor til omlegging, men med forbehold om at reindrifstinteressene blir ivaretatt på en tilstrekkelig god måte. Departementet stiller derfor visse vilkår for at tillatelse til omlegging av flyttlei skal gis i denne saken.

Vedtak:

Departementet samtykker til omlegging av flyttlei på rv. 77 Tjernfjell på følgende vilkår:

- 1. Planbestemmelsene om tilpassing av fyllinger, skoghogst og oppsetting av gjerder må gjennomføres i nært samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.**
- 2. Avbøtende tiltak og omleggingen av flyttlei må evalueres i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.**
- 3. Dersom evalueringen viser at det er behov for å justere tiltak eller iverksette nye avbøtende tiltak, må slike justeringer eller nye tiltak gjennomføres av Statens vegvesen i samarbeid med Saltfjellet reinbeitedistrikt.**
- 4. Før anleggsstart må Statens vegvesen komme til enighet med Saltfjellet reinbeitedistrikt om kompensasjon for eventuelt merarbeid og merkostnader.**

5. Før anleggsstart må Statens vegvesen komme frem til en avtale med Saltfjellet reinbeitedistrikt om avbøtende tiltak i anleggsperioden da flyttleia blir helt stengt.

Dette vedtaket kan påklages etter forvaltningslovens bestemmelser til Kongen i statsråd innen tre uker etter mottakelsen av dette brevet. Klagen sendes til Landbruks- og matdepartementet.

Med hilsen

Marit Myklevold (e.f.)
avdelingsdirektør

Lill-Tove Voje Skorge
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi til:

Fylkesmannen i Nordland
Saltfjellet reinbeitedistrikt
v/Per Thomas Kuhmunen

Moloveien 10
Junkerdal

BODØ
RØKLAND



Statens vegvesen

Mottatt FM-NO

14 JULI 2014

Fylkesmannen i Nordland, Reindriftsavdelingen
v/ Jo Vidar Nordhaug
Statens hus
Moloveien 10
8002 BODØ

Behandlande eining:
Region nord

Sakshandsamar/innvalnsnr:
Eli Egge - <tomt>

Vår referanse:
2010/251804-088

Dykkar referanse:

Vår dato:
11.07.2014

Søknad om tillating til omlegging av flyttlei ved rv. 77 Tjernfjellet, Saltdal kommune. Sendt via Fylkesmannen i Nordland.

Søknaden som ligg vedlagt erstattar søknaden som var stila til LMD og sendt via Reindriftsforvaltningen den 29.1.2013. Søknaden som vart sendt i 2013, omhandla både spørsmål om tillating til omlegging av flyttlei på permanent basis og om tillating til midlertidig stenging av flyttlei under anleggsperioden.

Etter avklaringar mot LMD og avklaringar på møtet mellom Statens vegvesen v/ Eli Egge og Fylkesmannens reindriftsavdeling v/ Jo Vidar Nordhaug den 4.7.2014, vart det bestemt at forholda *under* og *etter* anleggsperioden på eit prosjekt skal handsamast separat – i alle fall i dei sakene der det er lang tid før anleggsstart og ein ønskjer avklaring rundt den permanente situasjonen snarast råd.

Det er først og fremst omlegging av flyttlei på permanent basis som er temaet for reindriftslova § 22 og som er det LMD kan samtykke i. Søknaden som ligg vedlagt omhandlar berre den permanente situasjonen.

Vi ber med dette om at Fylkesmannens reindriftsavdeling gir si uttaling til søknaden, og sender den vidare til Landbruks- og matdepartementet som har avgjerdsmyndigheita etter reindriftslova § 22.

Erverv og eiendom
Med helsing

Eli Egge
Grunnerverver

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Telefon: 02030
Telefaks: 75 55 29 51
firmapost-nord@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31/33
8002 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52



Statens vegvesen

Landbruks- og matdepartementet
Pb. 8007 Dep.
0030 OSLO

Behandlande eining:
Region nord

Sakshandsamar/innvalsnr:
Eli Egge - <tomt>

Vår referanse:
2010/251804-087

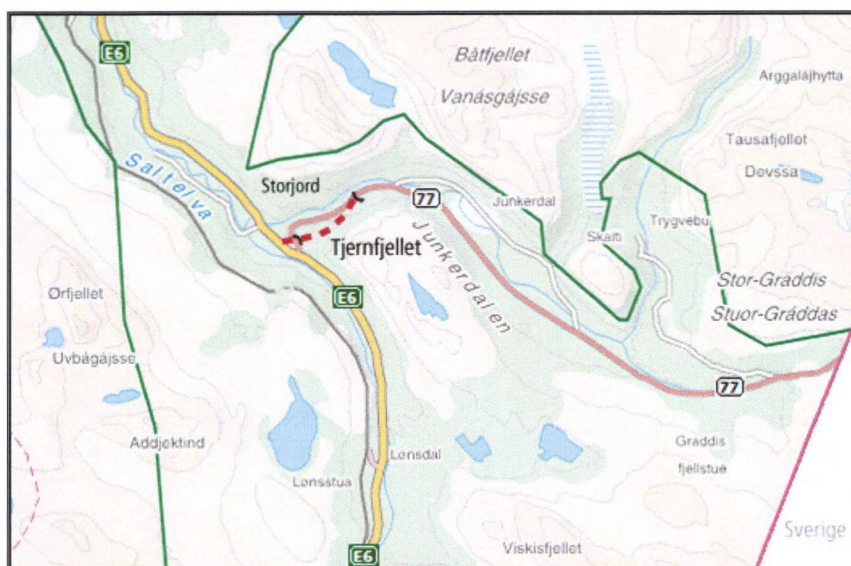
Dykkar referanse:

Vår dato:
11.07.2014

Søknad om tillating til omlegging av flyttlei ved rv.77 Tjernfjellet i Saltdal kommune

Reguleringsplanen Rv. 77 Tjernfjellet vart vedtatt av Saltdal kommunestyre 27.2.2013. Rv. 77 er ein mellomriksveg til Sverige, og er viktig for næringslivet i Salten, Lofoten, Vesterålen og Harstadområdet ved at den representerer kort og rask veg til sentrale knutepunkt i Sverige og vidare til Europa.

Dagens rv. 77 inneheld ei problematisk strekning på ca. 4 km som går langs og oppover Tjernfjellet. Her er det sterk stigning, smal veg, mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk og dårleg kurvatur. Det er bratt ned til Junkerdalsura og vegen representerer eit tryggleiks- og framkomelegheitsproblem. På grunn av dårleg standard på dagens veg vel samt av tungtrafikken alternative køyreruter som E 10 over Bjørnfjell og E 8 over Umbukta lenger nord.



Figur 1: Oversiktsbilette rv.77 mellom Noreg og Sverige

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

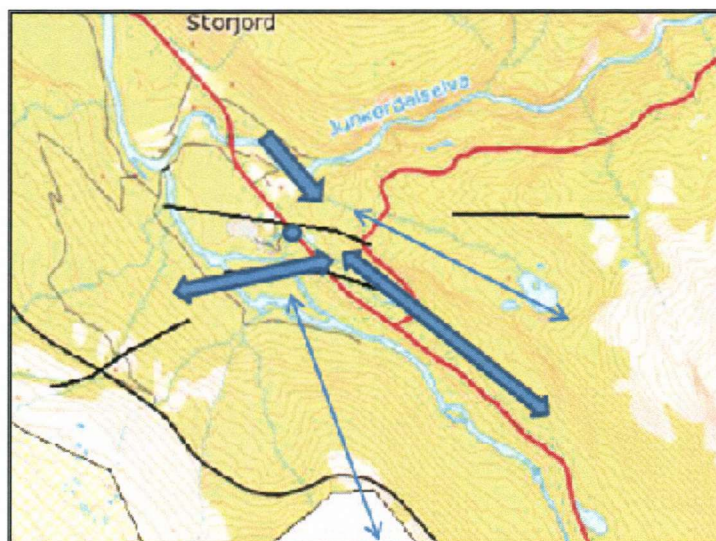
Telefon: 02030
Telefaks: 75 55 29 51
firmapost-nord@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dreyfushammarn 31/33
8002 BODØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Framlegget til detaljregulering inneber omlegging av rv.77 med tunell gjennom Tjernfjellet på ca. 3.350 m. I tillegg er det planlagt ca. 800 m. ny rv.77 i dagen, ei ca. 750 m. lang strekning på E 6 for å kople saman ny rv.77 med dagens E 6 og ein ca. 400 m. lang tilkomstveg mellom ny og eksisterande rv. 77.

Planområdet ligg innafor Saltfjellet reinbeitedistrikt. Etter krav frå reindriftsforvaltninga vart det utarbeidd konsekvensutgreiing for tema reindrift i samband med reguleringsplanarbeidet. I denne rapporten kjem det fram at området ved Storjord er viktig for reindriften som vinterbeite, og at det fins ei trekk- og flyttlei i området ved vestre tunellpåhogg. Denne trekk- og flyttleia er imidlertid ikkje merka på dagens reindriftskart på grunn av manglande oppdatering.



Figur 2: Antyda eksisterande trekkleier (enkel pil) og flyttleier (fylt pil). Kjelde: KU-rapport:

<http://www.vegvesen.no/Riksveg/tjernfjellet/Nyhetsarkiv/Forslag+detaljregulering+for+rv.+77+Tjernfjellet+til+offentlig+ett+ersyn.404038.cms>

I reguleringsområdet er det areala ved vestre tunellpåhogg som råkar reindriften. Reindriften meiner at trekk- og flyttleia som går her i praksis vert stengt under anleggsperioden på grunn av all aktiviteten som følgjer av anlegget. Dagens veg skal leggjast om på ei kort strekning og det vil kome eit tunellpåhogg i delar av dagens flyttlei som gjer at flyttleia må leggjast om og over tunneltaket i framtida. Det er den permanente situasjonen med innsnevring/omlegging av flyttleia denne søknaden dreiar seg om. Etter samråd har Statens vegvesen, LMD og Reindriftsforvaltninga v/ Jo Vidar Nordhaug kome fram til at forholda under anleggsperioden skal handsamast separat, og det vert gjort på eit seinare tidspunkt.

Forslag til detaljregulering med konsekvensutgreiing på tema reindrift vart lagt ut til offentleg ettersyn i perioden 03.12.2012 til 15.01.2013. Reindriftsforvaltninga i Nordland sendte inn merknad med varsel om innsigelse og spørsmål om forlenga høyringsfrist.

I dette varselet lista Reindriftsforvaltninga opp fleire punkt som måtte innrømmast for at reindriften skulle akseptere planforslaget. På bakgrunn av desse merknadene, vart det heldt møte og befaring i Saltdal den 22.01.2013. Representantar frå Reindriftsforvaltninga, Områdestyret i Nordland, Saltfjellet reinbeitedistrikt, Saltdal kommune og Statens vegvesen møtte.

På møtet/befaringa vart det oppnådd semje mellom partane når det gjaldt formulering av planbestemmelsane og utforming av plankartet. I plankartet vart grensene for hensynssona

utvida etter reindriftas markeringar på kart. I planbestemmingane under § 5 hensynssone for reindrift vart det presisert nærare kva tiltak som skal skje: gjerder skal setjast opp for å leie reinen i riktig retning, skjæringar og fyllingar skal slakast ut og skogen skal tynnast i området over tunellaket og opp mot fjellsida slik at det vert lettare for reinen å forflytte seg i området. Ordlyden i bestemmelsen er som følgjer:

«Fyllingene til både ny og gammel riksveg må utformes slik at de er lett forserbare for trekkende rein, og på en slik måte at dyr som kommer fra nordvest i størst mulig grad ledes inn på traséen over tunneltaket.

I området ved tunnelpåhugget kan det hogges skog i hensiktsmessig omfang for å gjøre det enklere for reinen å flytte/trekke.

For rv. 77 skal det settes opp gjerder rundt tunnelpåhugget og ca. 200 m langs vegen på begge sider av vegen for å unngå rein i vegbanen utenfor tunnelåpningen. Langs E6 skal det settes opp gjerder på begge sider av vegen, fra det nye kryssområdet og ca. 500 sørover. Dette innebærer at det også kan bli aktuelt å sette opp gjerder utenfor planområdet, slik at flyttleias funksjon gjennom utbyggingsområdet blir ivaretatt også utenfor reguleringsplanens grenser. Gjerdenes utforming og lengde fastsettes etter nærmere avtale med Saltfjellet reinbeitedistrikt.

Det skal inngås avtale med Saltfjellet reinbeitedistrikt før anleggsarbeidet kan starte opp.»

Reindrifta ønska også bygging av ein 20 – 50 m lang tunellportal for slik å utvide flyttleia. Ut frå dei betydelege ekstrakostnader dette ville innebære var Statens vegvesen skeptisk til dette kravet. I tillegg er det stor usikkerheit knytt til kor stor effekt ein slik portal ville hatt. Flyttleia går omtrent parallelt med traséen for ny veg, og ein portal på 30 m. ville dermed ikkje gitt ei 30 m. breiare flyttleia. Etter gjennomgang av ei slik løysing vart det semje mellom Statens vegvesen og reindrifta om at ein heller ville gå for alternative avbøtande tiltak som gjerding, utslaking av skjæringar/fyllingar og tynning av skog (sjå utdrag frå reguleringsbestemmelsane over).

Det følgjer av reindriftslova § 22 at reindriftsutøvarar har tilgang 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”.

Vidare heiter det i andre ledd at slike flyttleier ikkje må stengast, men at Kongen kan samtykke i “omlegging av flyttleier” når “berettigede interesser gir grunn til det”.

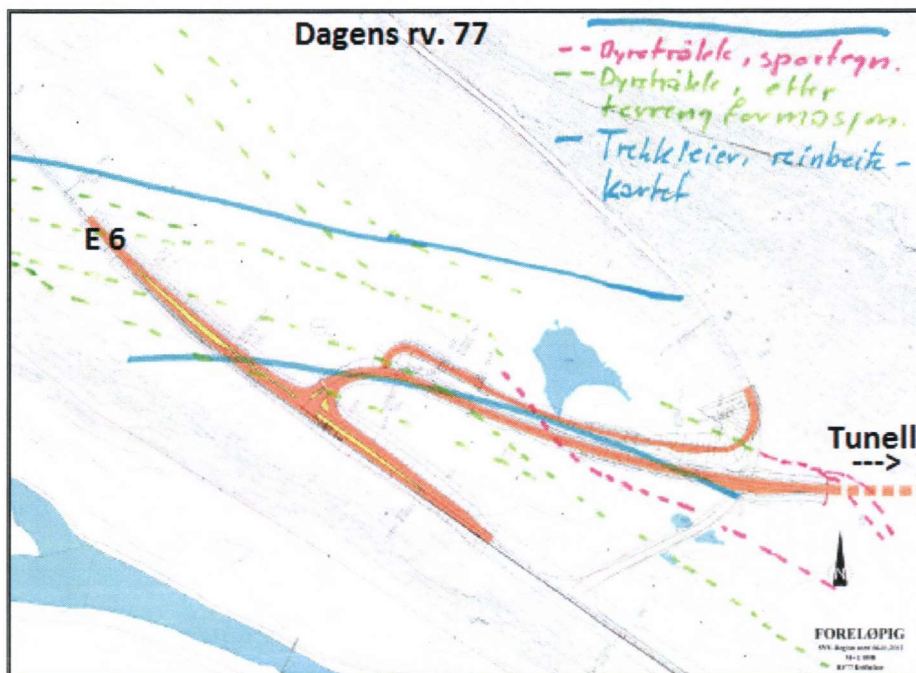
Avgjerdsmyndigheita etter denne paragrafen er delegert til Landbruks- og matdepartementet, jf. forskrift fastsett ved kgl.res. 15.juni 2007.

Spørsmålet blir om “berettigede interesser” tilseier at flyttleia kan omleggast, jf. § 22 andre ledd.

Naturleg forståing av ordlyden “når berettigede interesser gir grunn til det” tilseier at ein må føreta ei heilskapsvurdering der omsynet til reindrifta vegast opp mot dei interessene som tilseier at omlegging av flyttleia må skje. I korte trekk vil dette bety ei avveging mellom

interessene til reindriftsutøvarane knytt til flyttleia og samfunnsinteressene som ligg i fordelane med å bygge tunell gjennom Tjernfjellet.

Området ved Størdjord er eit viktig område som vinterbeite for reinen. Dessutan har området fleire dokumenterte trekkleier, og etter opplysning frå næringsutøvarane har området fleire viktige flyttleier. Reindriftskarta på kart.reindrift.no er ikkje oppdaterte, men ut frå feltobservasjonar kan ein sjå følgjande:



Figur 3: Trekkleier for rein, dyretråkk markert etter feltobservasjon. Orange veg = planlagt ny veg. Kjelde: KU-rapport utarbeidd i samband med reguleringsplanen.

Dagens rv.77 kryssar flyttleia nærast på tvers. Etter planforslaget skal den nye traséen dreiest noko slik at den blir liggande delvis parallelt med E 6. I framtida vil vegen dermed råke ein større del av flyttleia enn det dagens rv.77 gjer. Det at det skal byggast ein tilførselsveg til gammal rv.77, og at det kjem eit tunellpåhogg gjer også at det blir fleire veginstallasjonar i området i framtida enn der er i dag.

Den nye vegen vil truleg gjere det vanskelegare for reinen å bevege seg i området.

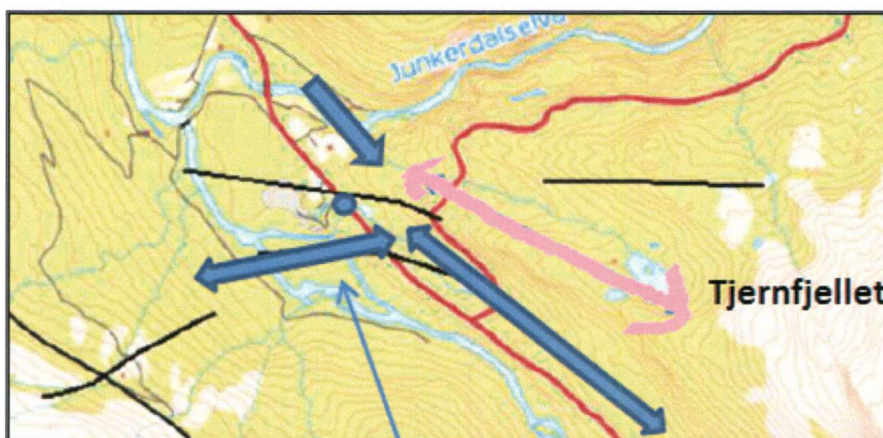
Vi viser til fagleg vurdering frå Reindriftnæringa som ligg ved søknaden for meir utfyllande informasjon om følgjende av planframlegget for reindrifta.

Dagens rv. 77 er som tidlegare nemnt ei viktig ferdselsåre mellom Noreg og Sverige. Dagens veg forbi Tjernfjellet har svært dårleg standard og representerer eit tryggleiksproblem. Vegen har sterk stigning og dårleg kurvatur. På vinterstid hender det ofte at trailerar set seg fast i den krokete vegen og hindrar trafikken i og kome fram.

Det har i mange år vore planlagt å bygge tunell gjennom Tjernfjellet. Allereie i 1989 utarbeidde Statens vegvesen hovudplan der alternativa var utbetring av dagens veg, lang eller kort tunell. Alternativet lang tunell vart valt og hovudplanen vart vedteken i 1994. Planen tilfredsstillar ikkje dagens standardkrav for tunell og veg, og det utarbeidast no ny reguleringsplan for tiltaket.

Forhistoria viser at ønskje om tunell gjennom Tjernfjellet strekk seg langt tilbake og at det er eit etterlengta prosjekt.

Ved å legge strekninga i tunell, oppnår ein også fordelar for reindriften i og med trafikken på dagens veg vil bli sterkt redusert. Etter opplysingar frå reindriften går det i dag ei viktig trekklei frå Storjord og opp fjellryggen mot Tjernfjellet – Girno (jf. KU-rapporten s.26-27), sjå rosa pil i kartet under. Denne trekkleia kryssar dagens veg der det i framtida vil vere svært liten trafikk. Vegen blir stengt ved austleg tunellpåhogg, slik at det ikkje vil vere gjennomgangstrafikk her i framtida. Den vil ikkje bli brøyta og dermed heller ikkje trafikkert vinterstid, og i sommarhalvåret vil trafikken berre bestå av friluftinteresserte og turistar som ønskjer å sjå Junkerdalsura.



Figur 4: Trekklei frå Storjord og opp fjellryggen mot Tjernfjellet markert med rosa pil

Når det gjeld trekk- og flyttleia ved vestre tunellpåhogg må det presiserast at denne i den permanente situasjonen ikkje vil bli totalt avstengt. Med avbøtande tiltak skal det framleis vere mogeleg for reinen å flytte og trekke i området. Men området som reinen kan flytte på vert innsnevra akkurat i området ved tunellpåhogget.

Under grunnervervsassen vil Statens vegvesen kontakte reindriften for å forsøke å kome til semje (inngå avtale) som omhandlar både forholda under anleggsperioden og forholda etter at anlegget er ferdig. Det som kan skisserast i ein slik avtale, er at reindriften får erstatning for økonomisk tap, og elles at det definerast meir detaljert kva avbøtande fysiske tiltak som skal gjennomførast.

Som nemnt tidlegare, vil ulempene i den permanente situasjonen søkast dempa ved bl.a. avbøtande tiltak som gjerding, skoging og utslaking av fyllingar/skjæringar. I og med reindriften kjenner området og reinens oppførsel best, må reindriften vere sterkt involvert i prosessen vidare med å fastsetje utforminga av tiltaka, t.d. plassering av gjerder.

I føreliggande sak er det slik Statens vegvesen ser det som ei form for innsnevring av flyttleia. I og med definisjonen på «innsnevring» og «omlegging» ikkje er heilt klar og at ein kan definere «innsnevring» som ei form for «omlegging», har vi valt å søke om «omlegging» av flyttleia (jf. også ordlyden i reindriftenlova § 22).

Men det at ein kan sjå på forholda i vår sak som ei form for innsnevring av flyttleia, tilseier at vegprosjektet ikkje fører til ei radikal endring i bruksmønsteret til reindriften i området. Det er ikkje snakk om at ein må føre reinen fleire hundre meter bort frå eit område pga. ein ny veg.

Sjølv om reindrifta har sterke interesser i området, meiner Statens vegvesen at samferdselsinteressene i å få bygd tunell gjennom Tjernfjellet veg tyngre enn omsynet til reindrifta i føreliggande sak. Når anlegget er ferdig og ein går inn i driftsfasen vil reinen framleis kunne trekke og flytte i omtrent same området som før, men med endring ved at reinen no må vennast til å flytte over tunellaket. Omlegginga over tunellaket er imidlertid noko som reindrifta har samtykka i overfor vegvesenet, på vilkår av at det vert utført visse avbøtande tiltak i tillegg. Dette talar sterkt i favør av at samtykke også bør gjevast av LMD.

Tiltaket finn dessutan stad i eit område der fleire interesser gjer seg gjeldande. I tillegg til at reindrifta held til i området er Storjord for det første eit viktig knutepunkt for samferdslen, både E 6, rv. 77 og jernbana går gjennom Saltdalen i dag. På Storjord ligg også Nordland nasjonalparksenter, næringsverksemd i form av grusuttak og fleire kraftlinjer krysser området. Det er altså ikkje snakk om å bygge ei heilt ny vegstrekning gjennom område som aldri før har hatt kontakt med biltrafikk eller menneskeleg påverknad. Reinen trekk allereie i dag i eit område som er sterkt berørt trafikkmessig. Dessutan vil reindrifta også som nemnt truleg oppnå visse fordelar ved at ei lengre vegstrekning oppover og langs Tjernfjellet vert nærast fri for trafikk når vegen vert lagt i tunell.

Planforslaget inneber ei framtidsretta og meir trafikksikker løysing enn det dagens rv.77 representerer. Som skissert over skal reindriftas interesser ivaretakast så langt som mogeleg både under og etter anlegget. Ulemper eller tap for reindrifta som følgje av ny veg som ikkje kan bøtast på ved fysiske tiltak, vil det bli gitt erstatning for etter gjeldande regelverk.

Etter ei heilskapsvurdering meiner Statens vegvesen at dei beste grunnar talar for at tillating til omlegging av flyttlei etter reindriftslova § 22 bør gjevast.

Plan og prosjektering
Med helsing


Svein Ersvik
Seksjonsleiar


Eli Egge