

KONSEKVENSVURDERING REINDRIFT

Oppdragsnavn **E6 Kvænangsfjellet**
Prosjekt nr. **1350039389**
Kunde **Nye Veier AS**
Notat nr. **-**
Versjon **B**
Utført av **Andreas Foss Westgaard**
Kontrollert av **Kirsten Svineng, Edvard Einarsen**
Godkjent av **Ulla Sennesvik**

Dato 26.10.2020

Sammendrag (norsk)

Rambøll har utredet konsekvenser for reindrift som følge av Nye Veiers forslag til reguleringsendringer for E6 over Kvænangsfjellet. Berørt reinbeitedistrikt er 35 Fávrrorsorda (RBD35). Distriktet dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda og kysten mellom Kvænangen og Reisafjorden. Distriktet består av 16 siidaandeler med 83 personer i siidaandelene, og flytter hver vår fra vinterbeite ved Kautokeino nordvestover mot Kvænangsfjellet med et øvre reintall i vårflokken på 6400 dyr.

Distriktet beskrives som et område som har alle de terreng og beitetyper som karakteriserer gode områder; vår, sommer og høst. Dette er relativt lavtliggende og uforstyrrede områder med rike beiter som tidlig blir barmark, og gir grunnlag for kalving i den sårbare perioden etter en lang vinter. Dyrene kan her følge snøsmeltingen og ny spiring oppover i terrenget utover kalvingsperioden. Kvænangsfjellet som høyfjellsområde representerer sentrale lufteområder der snøskavler blir liggende gjennom sommeren, og dyrene kan kjøle seg ned og komme bort fra insektsplage.

Dagens E6 krysser distriktet øst-vest og utgjør en barriere for trekk til og fra området nord for veien (Nuovas-halvøya). Planforslaget berører derfor reinens tilgang til minimumsbeiter om sommeren, naturlige trekk-/flyttleier mellom årstidsbeitene og særverdiområder for reindrift som bl.a. sentrale lufteområder i veiens influensområde. Det må oppsummeres med at influensområdet for E6 i sum inneholder reindrifsområder av stor verdi (delområde 2 og 3 svært stor verdi).

Sammenstillingen av konsekvensvurderingen av delområdene gir samlet sett en vurdering der planforslaget (alternativ 1) har middels negativ konsekvens for reindrift. Delområdene 2 og 3 er vektet høyest da områdene både representerer viktige trekkområder mot sommerbeite og er lufteområder høysommerstid. Delområde 3 innehar i tillegg et viktig soppområde på seinsommeren-tidlig høst. Konsekvensgraden for delområde 3 vil etter utreders mening kunne

Rambøll
Løkkeveien 115
Postboks 1077
9503 Alta

T +47 78 44 92 22
F +47 78 44 92 20
<https://no.ramboll.com>

reduseres ytterligere dersom foreslått deponiområde i Sandnesdalen utgår, eller veilinja trekkes nærmere dagens vei i myrområdet ved Sandnesvannet.

Utredningens vurderer at planforslaget medfører en ulempe for reindriften ved at særlig området i Sandnesdalen forringes sammenliknet med 0-alternativet. Dersom ikke skadereduserende tiltak gjennomføres, vil en kunne forvente redusert beite og forsterket forstyrrelse og unntakelse for dyrene på østsiden av Kvæningsfjellet. I verste fall vil reinen på grunn av veiens barriereeffekt utelukkes fra eller stenges inne på sommerbeite og lufteområder nord for E6, eller at mer aktiv gjeting og driving må iverksettes. Etter en samlet vurdering av planforslaget, sammenstilt med alle inngrep i reinbeitedistriktet, er det utredningens mening at det likevel vil være mulig for reindriftsutøverne å drive reindrift på en regningssvarende måte.

Utredningen viderebringer forslag fra tidligere KU-er om skadereduserende tiltak som hindrer reinen å trekke inn i tunnelportalene samt etablering av samarbeidsordning med distriktet under anleggsperioden. I tillegg anbefaler utredningen at en vurderer å fjerne mest mulig rekkverk langs dagens vei som ikke blir framtidig E6, samt at en lager åpninger for dyrenes passering der rekkverk må brukes.

Rambøll anbefaler oppfølgende undersøkelser med GPS-merket rein for å framskaffe mer kunnskap om unntakelsessoner ved hovedvei – forut for, og under et større anleggsarbeid.

Det oppsummeres med liten usikkerhet om vurderingene i utredningen da kunnskapsgrunnlaget er godt.

Čoahkkáigeassu (davvisámegillii) | Sammendrag (nordsamisk)

Rambøll lea guorahallan boazodoalu váikkuhusaid Nye Veier regulerenrievddadus E6 mii manná Nuovasmuotki badjel vuodul. Fávrrsorda 35 orohat lea gullelaš dán báikkis. Dán orohagas leat giđđa-, geasse- ja čakčagohtumat Guovdageainnus Návuonna ja Ráisavuona gaskal. Orohagas leat 16 siidaosit mas leat 83 olbmot. Juohke giđa johtet sullii 6400 bohccuiguin dálveguohtumis Guovdageainnus Nuovasmuotkái.

Orohaga guovllus leat ealát ja buorre eanadagat giđdat, geassit ja čakčat. Guovlu lea oalle vuolládat ja áidelas mas lea rikkes guohtu, ja mii árrat bivvala ja addá vuoddu guottetáigái. Alla váris Nuovasmuotkkis lea guovddášlaš guovlut gos geassit leat skálvvit gos bohccot čoaskudit ja gos divrrit eai givssit.

Otná E6:as lea caggi orohakii gos johtalangeaidnu lea Nuovasnjárgii. Plánaárvalus čuohcá earret eará boazu olahannu unnimusmeare geasseguohtumii ja lunddolaš johtalangeaidnu/jođuhat jahkeguohttu ja sierraarviguovllu gaskal. Ferte čoahkkáigeassut ahte dát báiki gos E6 manná lea stuorra árvu boazodoalloguovlluid (oassesuorgi 2 ja 3:as lea stuorra árvu).

Váikkuhanárvoštallan oassesurggiin lea árvvoštallon ahte plánaárvalusas (molssaevttot 1) lea gaskageardán negatiiva váikkuhus boazodollui. Oassesurggiin 2 ja 3 lea deattuhan allamosat go guovlu earet eará ovddasta dehálaš jahkeguohttu geasseguohtumii. Oassesuorggis 3 lea maiddá dehálaš guopparbáiki. Čielggadadi oaivila ahte váikkuhusceahkki oassesuorgi 3:as sáhtta leat olu unnit jus evttohuvvon deponiijaguovllu Važželeahkis ii šatta. Lea maiddá positiivvalat boazodollui jus geaidnolinjá bidju lagabut otnáš geaidnu mii lea leakšá Skárttasjávre lahka.

Čielggadadi oaivila ahte plánaárvalus mielddisbuktá hehttehusa boazodollui go guovlu Važželeahkkis unniduvvo 0-alternatiiva ektui. Jus ii bija eará hommáid mat unnidit vahágahttima, de sáhtta meroštallat ahte guohtumat unniduvvojit ja šaddá eanet heađuštusat bohccuide nuortabealde Nuovasmuotki. Bahámusat sáhtta boazu lihccot dahje giddejuvvot geasseguohttus E6 davábealde geaidnu caggi dihte, dahje ahte fertejit eanet guođohit ja álggahit vuojeheami. Čielggadadi oaivila ahte boazodolliide lihkká lea vejolaš doaimmahit boazodoaluin anihahtti lánka.

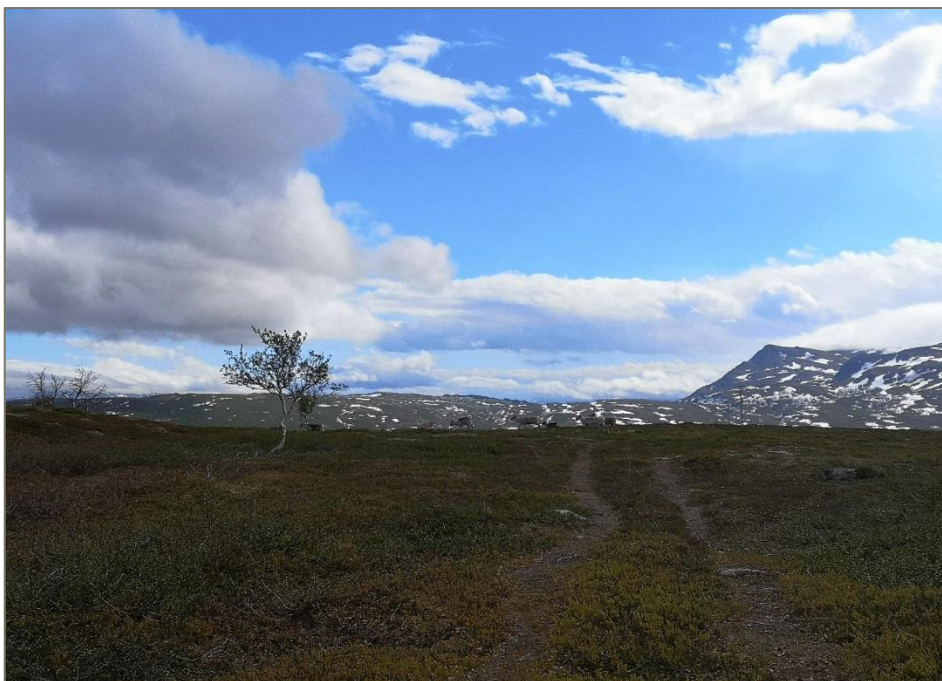
Čielggadeapmi fievrriid árat váikkuhanárvoštallan evttohusa hommáid mat unnidit vahágahttima birra mii galgá hehtet boazu tuneallanjálbmái mannat ja vuodđudit ovttasbargoásahusa orohagain go lea huksehusbargu. Dasa lassin ávžžuha čielggadeapmi ahte váldá eret luoddaáidi geaidnoráigge doppe gos boahhtevaš E6 ii mana, ja ahte diktet moadde saji rabas bohccuide rasttildit doppe gos luoddaáidi *ferde* geavahuvvot.

Rambøll ávžžuha ahte jotket iskkadanbargguin GPS-merkejuvvon bohccuid, nu ahte ožžot eanet máhtolašvuoda bohccuid lihkanmálla váldoluodda birra. Dán berrejit bargat ovdal huksenbarggu ja dalle go huksejit.

Dán čielggadeamis lea unna eahpesihkarvuotta árvvoštallamiin, danin go máhtovuoddu lea buorre.

1 Innledning

Dette notatet utgjør konsekvensvurdering for reindrift tilhørende forslag til reguleringsplan (endring) for E6 Kvæangsfjellet med forslagsstiller Nye Veier.



Figur 1. Rein på sommerbeite ved Kvæangsfjellet. Foto: Rambøll (25.06.20)

1.1 Datagrunnlag og metode

Denne utredningen bygger på følgende intervjuer, rapporter og andre data:

- Informasjon gitt i møte med styret i reinbeitedistrikt 35 i Sørstraumen den 12. august 2020 (møtereferat vedlagt).
- Norut rapport 2/2015 Konsekvensanalyse for reindrift ifb. utbedring av eksisterende vei E6 over Kvæangsfjellet.
- Norut rapport 18/2016 Konsekvensanalyse for reindrift ifb. trasevalg for framtidig E6 over Kvæangsfjellet. Denne rapporten utgjorde KU for reindrift i Statens vegvesens reguleringsplaner som ble vedtatt i 2016.
- Naturrestaurering (2019). Reinens arealbruk ved E6 Kvæangsfjellet – analyser av arealbruk under og etter anleggsvirksomhet for GPS-merket rein.
- Reindriften arealbrukskart og ressursregnskap 2018–2019.
- Hensynssoner for reindrift (H520) i detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet Mettevollia–Rakkenes, vedtatt i juni 2015.
- Konesjonsvedtak for trinnvis utbygging av ny 420 kV ledning Balsfjord–Skaidi, Olje- og energidepartementet 30.04.15
- Regulert framtidig E6 i Statens vegvesens område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet, vedtatt i desember 2016 (utgjør nullalternativet for utredningen).
- Nettsidene: Utinord.no og Ut.no.
- Sametingets planveileder.

Det legges til grunn et godt kunnskapsgrunnlag om reindrift i saken. Distriktsstyret tilbudte seg dessuten å ettersende ytterligere informasjon/beskrivelser, men dette har ikke rukket fram til utredningen i denne omgang.

Distriktsstyret gjorde i møtet med utreder oppmerksom på at reindriftens arealbrukskart, slik de ligger tilgjengelige i Landbruksdirektoratets kartbaser, inneholder mye gammel informasjon og ikke er oppdaterte iht. dagens arealbruk.

Metode for utredningen baseres på Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser kap. 6 om ikke-prissatte konsekvenser. Metoden er gjort noe forenklet i framstillingen, da saken gjelder reguleringsendring samt at reindrift og E6 er konsekvensutredet to ganger tidligere for Statens vegvesen (Norut 2015 og 2016). Dette metodevalget er nærmere redegjort for i planprogrammet og planbeskrivelsen.

Distriktsstyret for reinbeitedistrikt (RBD) 35 ble i møte med utreder tilbudt å benytte samisk da utreder stilte med samisktalende medarbeider, men de valgte å holde møtet på norsk. Et sammendrag av utredningen er oversatt til nordsamisk.

2 Rammer og føringer for fagtemaet

2.1 Mål for reindriftspolitikken

Reindriftspolitikkenes tredelte målsetting om en økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindrift ble første gang trukket opp i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 28 (1991–92) *En bærekraftig reindrift*, jf. Innst. S. nr. 167 (1991–92). Målene skulle stå i innbyrdes sammenheng; økologisk bærekraft ga grunnlag for økonomisk bærekraft, og sammen ga økologisk og økonomisk bærekraft mulighet for å ivareta og utvikle kulturell bærekraft.

I den siste reindriftsmeldingen til Stortinget, heter det at Regjeringen vil videreføre målet om en bærekraftig reindrift, men prioritere økologisk bærekraft som en grunnleggende forutsetning for å ivareta reindriftskulturen fremover, og for utviklingen av næringen og potensialet for økt lønnsomhet. Med en næring som også er økonomisk lønnsom, vil grunnlaget for å oppnå målet om kulturell bærekraft være langt bedre enn i en situasjon med overbeite og dårlig inntjening (Meld.St. 32 (2016–2017) *Reindrift*).

2.2 Reindrift og konsekvensutredninger

Landbruksdirektoratet skriver i sin veileder til konsekvensanalyser for reindrift at reindriften har behov for store og sammenhengende områder for å kunne utøve sin næring. Direkte konsekvenser av omdisponering, inngrep og forstyrrende aktivitet kan være permanent tap av beiteland, eller hindringer i reinens trekk- eller flyttleier. Indirekte konsekvenser kan være midlertidig tap eller redusert bruk av omkringliggende beiteland, merarbeid for reineier og stress for reinen. Totaleffekten av mange små inngrep og forstyrrende aktiviteter er oftest større enn hva summen av de enkelte inngrep skulle tilsi. Oppstyking/fragmentering av reinbeiteland er en av de alvorligste truslene mot reindriftens arealgrunnlag, og lar seg vanskelig forene med reinens behov for sammenhengende friområder og flytt- og trekkområder, heter det i Landbruksdirektoratets KU-veileder.

Støy, økt trafikk og motorisert ferdsel knyttet til tiltak i reinbeiteland kan skape unnvikelsesadferd hos reinsdyret. Dette kan føre til at viktige arealer blir utnyttet i mindre grad eller i ytterste konsekvens går ut av bruk. I perioder av året – spesielt under brunst og kalving – er det særdeles viktig at det er ro i dyrets omgivelser. Det er også svært viktig at det tas hensyn til flyttingen mellom årstidsbeitene.

Reindriftsloven § 22 fastslår retten til fritt og uhindret å drive og forflytte rein. Stenging av flyttlei er forbudt.

I Landbruksdirektoratets KU-veileder heter det at planer og tiltak som foreslås lokalisert helt eller delvis innenfor reinbeiteområdene må særlig vurderes opp mot reindriftenes særverdiområder og minimumsbeiter når det gjelder vesentlige virkninger. Med særverdiområder menes flyttleier, brunstland, kalvingsland, sentrale luftingsområder, samt områder i og ved anlegg til merking, skilling og slaktning. Minimumsbeiter er det årstidsbeitet som begrenser distriktets reintall, og er et viktig grunnlag for fastsettelsen av øvre reintall for distriktet.

3 Situasjonsbeskrivelse

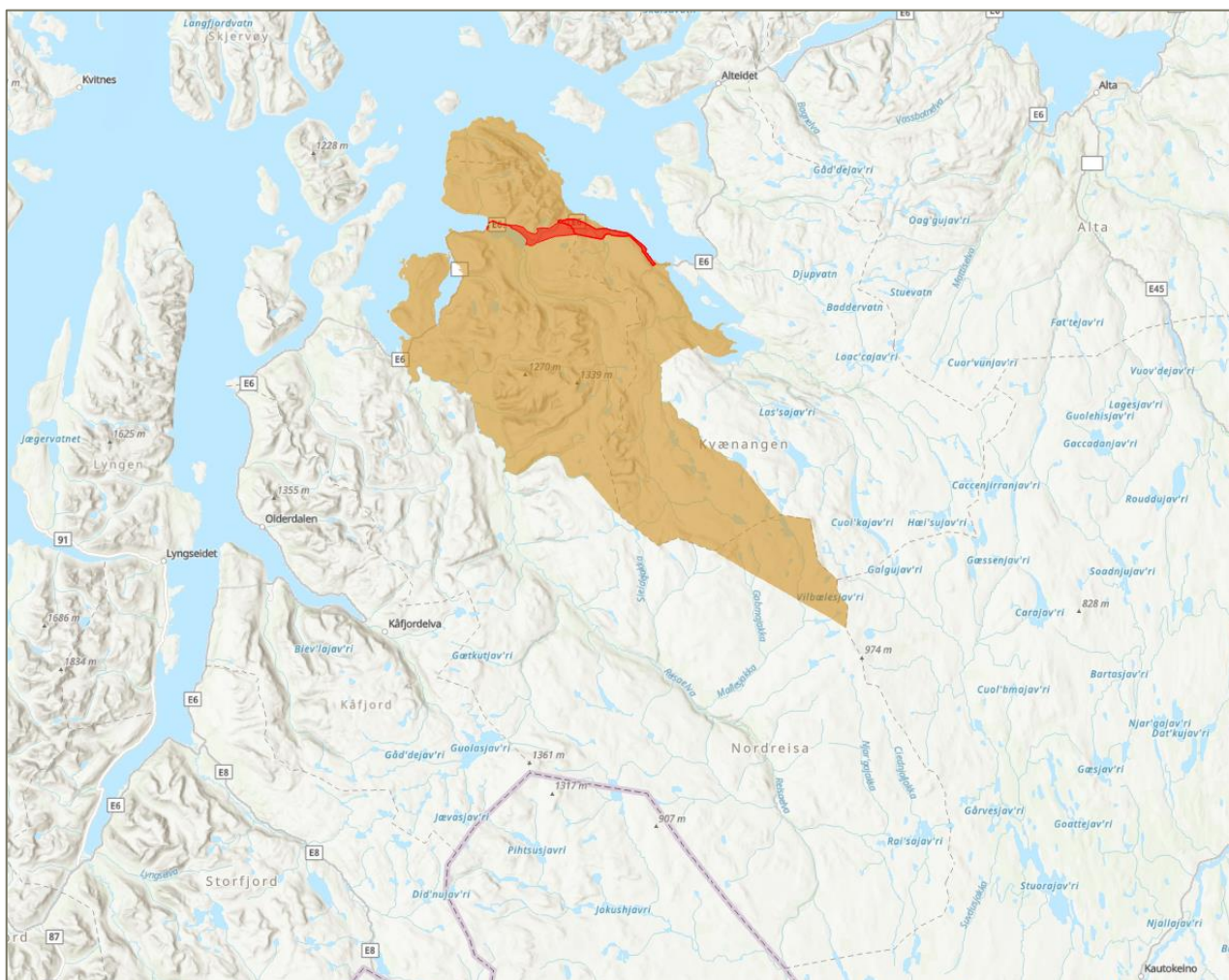
3.1 Reindrift i reinbeitedistrikt 35 Fávrosorda og med fokus på E6

Reinbeitedistrikt 35 Fávrosorda dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda ved Kautokeino og til kysten der Kvænangen og Reisafjorden møtes ved Haukøya. Distriktet består av 16 siidaandeler med 83 personer i siidaandelene, og har 1 sommersiida (Lanbruksdirektoratet 2019).

Tidligere konsekvensutredninger (OED 2015, Naturrestaurering 2019) beskriver at distriktet har alle de terrenget og beitetypene som karakteriserer gode områder vår, sommer og høst. Altså relativt lavtliggende og uforstyrrede områder med rike beiter som tidlig blir barmark og gir grunnlag for kalving i den sårbare perioden etter en lang vinter. Navitdalen med omegn er et eksempel på spesielt godt kalvingsland. Dyrene kan her følge snøsmeltingen og ny spiring oppover i terrenget utover kalvingsperioden. Oksfjordvassdraget (Storelva) er dessuten varig vernet mot kraftutbygging (verneplan III), blant annet begrunnet i reindriftsverdiene med intens beiteutnyttelse i vassdragsområdet.

Distriktet flytter hver vår fra vinterbeite ved Kautokeino nordvestover mot Kvænangsfjellet med et øvre reintall i vårflokken på 6400 dyr. Andelen simler i vårflokken er 83 %. RBD35 oppga i møte (jf. vedlagte referat) simleandelen til ca. 88 %. For driftsåret 2018/19 er det registrert kalvetilgang i distriktet på 4605 fødte og 3559 merket. Antall kalver til slakt og til påsett var 2318 (Lanbruksdirektoratet 2019).

Figur 2. Oversiktskart med reinbeitedistrikt 35 markert brunt og varslet planområde rødt. Kilde: Kilden/NIBIO/Rambøll. Figur 2 viser RBD35s utbredelse i areal, slik det er tilgjengelig i offentlig kartgrunnlag. I møtet med distriktsstyret ble utreder gjort oppmerksom på at distriktsgrensene på kartet ikke stemmer helt.



Figur 2. Oversiktskart med reinbeitedistrikt 35 markert brunt og varslet planområde rødt. Kilde: Kilden/NIBIO/Rambøll

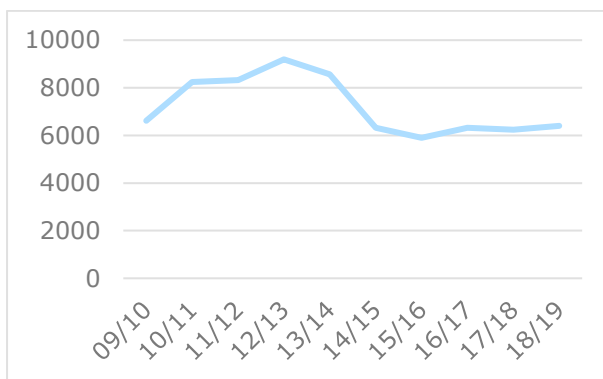
Reindriften i RBD35 har vært gjenstand for flere konsekvensanalyser det siste tiåret i samband med planlegging av utbedringstiltak og framtidig trase for E6 Kvænangsfjellet og Statnetts konsesjonssøknad for ny 420 kV-linje mellom Balsfjord og Skaidi. Disse utredningene (Naturrestaurering 2019, Norut 2016) inneholder i grove trekk lik beskrivelse av driftsåret i RBD35, oppsummert i etterfølgende avsnitt.

Vårflyttingen fra Kautokeino mot kysten starter typisk i siste halvdel av april. Okserainen skilles for seg og forlyttes til nord i distriktet, mens simleflokken drives mot kalvingsområdet mellom Reisadalen og Kvænangen. Etter kalvingen i slutten av mai er simlene relativt stasjonære de første ukene til kalvene blir sterke nok, men trekker etter hvert også nordover og høyere i terrenget ettersom våren i fjellet skrider fram. Utover sommeren beveger flokken seg i prinsippet fritt i området mellom Reisafjorden og Kvænangen, men bevegelsene varierer fra år til år basert på beitetilgang, snøforhold, temperatur, insektsplage/-stress, ulike typer barrierer og forstyrrelser samt aktiv gjeting. Når sommeren er på hell søker gjerne reinen ned i terrenget for beite, særlig for å finne sopp. Utover høsten holder vegetasjonen seg lengst i de våte og lavereliggende områdene, og dyrene vil derfor følge disse områdene (Naturrestaurering 2019, Norut 2016).

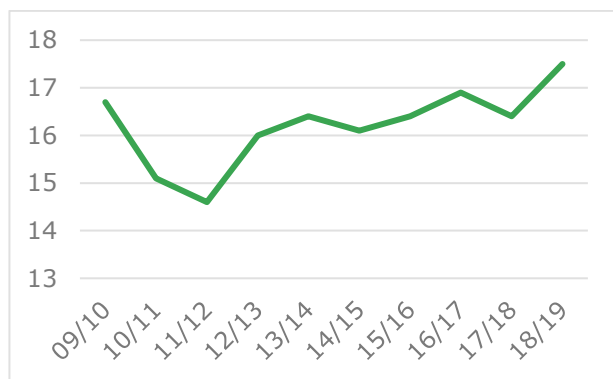
I august starter samlingen av reinen nord i distriktet og dyrene drives eller trekker naturlig sørover gjennom Oksfjorddalen–Storelidalen og andre drivleier. Ved sperre-/sommergjerdet i Navitdalen har distriktet gjerdeanlegg, og her skjer også kalvemerkingen påfølgende uker, før trekket videre sørover mot høstbeite og brunstområdene (bl.a. Reisadalen) fortsetter. Trekket mot vinterbeitene ved Kautokeino starter rundt 1. november (OED 2015, Naturrestaurering 2019).

RBD35 har i tillegg til reindriften også hatt tradisjon for salgsboder sommerstid på Gildetun rettet mot turister. Distriktsstyret ser ikke videre salgsaktivitet her som regningssvarende etter at ny vei er etablert og turister må ta en avstikker fra hovedveien ved Storsvingen for å nå Gildetun. De ønsker imidlertid fortsette med salgsvirksomheten, men på tilrettelagt annet sted vekk fra trekk-/flyttleier.

Figurene 3–8 under viser et utdrag av statistikk for RBD35 slik det framgår av siste tilgjengelige utgave av reindriften ressursregnskap (Lanbruksdirektoratet 2019), samt reindriften arealressurskart (NIBIO/Kilden).



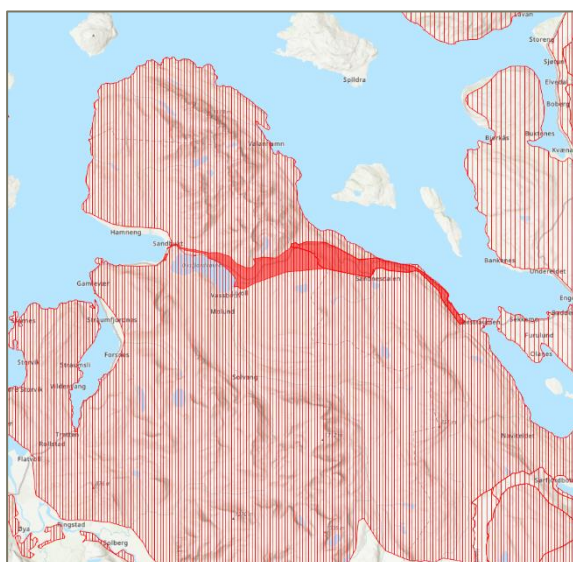
Figur 3. Reintall i sluttstatus (pr. 31. mars) for RBD35. Kilde: Landbruksdirektoratet/ Ressursregnskap for reindriftnæringen



Figur 4. Gjennomsnittlig slaktevekt kalv (kg) for RBD35. Kilde: Landbruksdirektoratet/ Ressursregnskap for reindriftnæringen



Figur 5. Vårbeite: Kalvingsland (tett grønn skravur). Planområdet markert med gjennomiktig rødt fyll. Kilde: NIBIO/Kilden



Figur 6. Sommerbeite: Høyereliggende områder og luftingsområder (tett rød skravur) og lavereliggende sommerland (rød skravur med mer luft). Planområdet markert med gjennomiktig rødt fyll. Kilde: NIBIO/Kilden

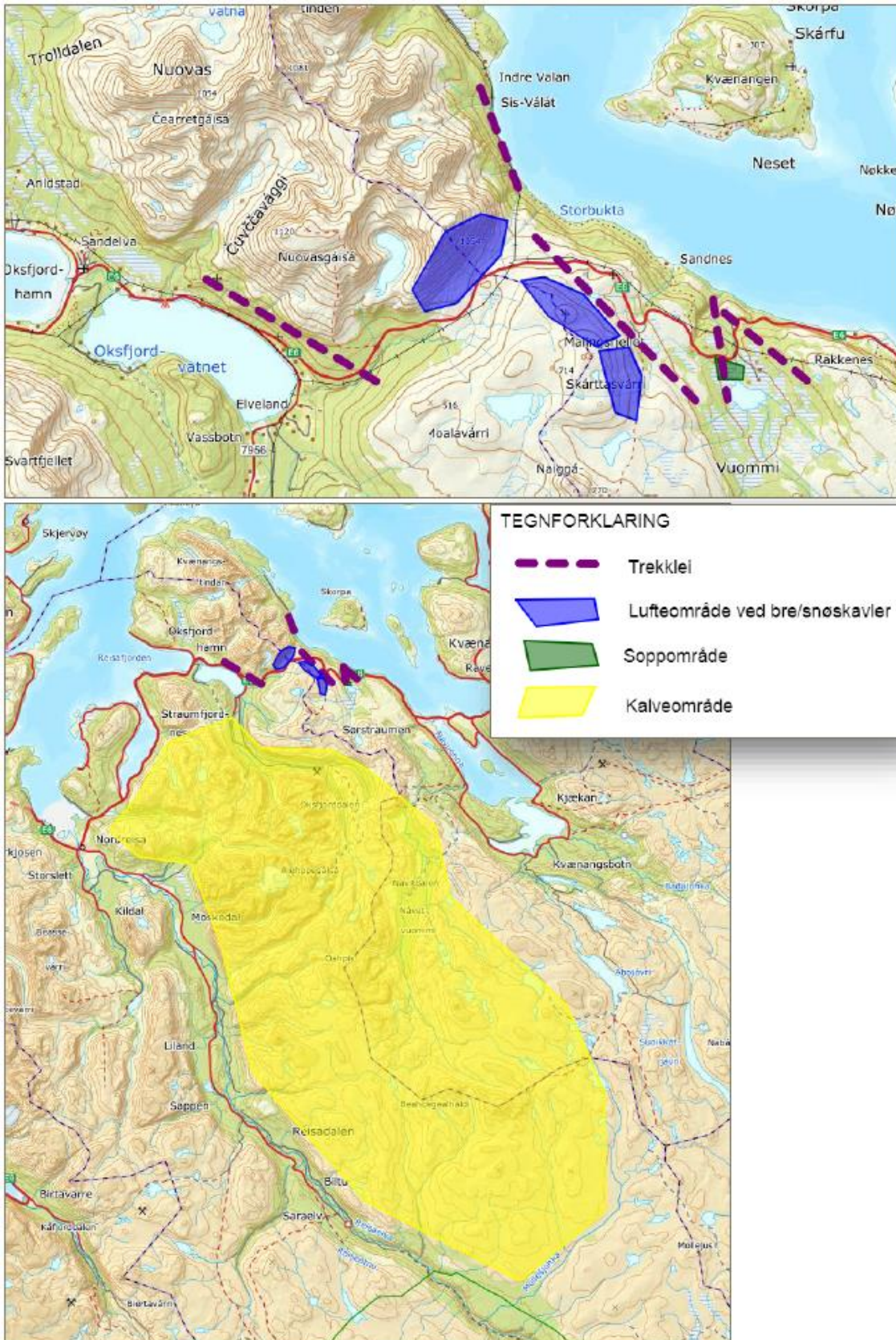


Figur 7. Høstbeite: Parringsland (tett rosa skravur) og tidlig høstland (rosa skravur med mer luft). Planområdet markert med gjennomiktig rødt fyll. Kilde: NIBIO/Kilden



Figur 8. Reindriftsanlegg og samlingsområder: Trekkleier (svarte linjer), flyttleier (polygoner med gul krysskravur) og beitehager (polygoner med oransje prikker), gjeterhytter (svarte firkanter), sperregjerder (svart linje med sirkler), reindriftsvei (svartstiplet dobbel linje). Planområdet markert med gjennomskiktig rødt fyll. Kilde: NIBIO/Kilden

RBD35 har i møte med utreder gitt informasjon om arealbruken med fokus på plan- og influensområdet til E6. Skissemessig ble geografisk informasjon kartfestet som vist på figur 9 under. Det understrekes at hovedfokuset i møtet med distriktsstyret lå på området langs og ved E6.



Figur 9. Kartskisse for stedfestbar informasjon gitt i møte med RBD35 12.08.20. Kilde: RBD35/Rambøll

E6 over Kvænangsfjellet utgjør fra før et stort inngrep med en betydelig barriereeffekt for reinen hvis naturlige trekkveier er på hver side av Kvænangstindan ut på Nuovas-halvøya for beite i sommermånedene. RBD35 opplyser at veiens barriereeffekt etter vegvesenets utbedringstiltak i 2016 har forverret seg ved at veiarealet er utvidet (bl.a. fresefelt) og at rekkverk er ført opp uten åpninger som reinen kan benytte.

Nord-Troms Friluftsråds initiativ «Ut i Nord» har hatt positiv respons fra lokalbefolkning og besøkende på turforslagene de publiserer på egen nettside. Også den nasjonale turforslagsiden Ut.no inneholder turer på og ved Kvænangsfjellet. For reindriften i området medfører dessverre økt menneskelig aktivitet i form av friluftsliv en ulempe og kilde til stress og unnvikelse for dyrene. Tilretteleggingen for friluftsliv og turmål i området, kombinert med den økte aktiviteten som tilretteleggingen har medført, utgjør en betydelig kilde til stress og unnvikelse for reindrift i og ved planområdet i dag. Metoden for denne konsekvensutredningen vil ha vanskelig for å fange opp negative virkninger av, og barriereeffekter ved, menneskelig aktivitet utover det som direkte følger av veibyggingen og som ikke er fysiske tiltak (som f.eks. friluftsliv).

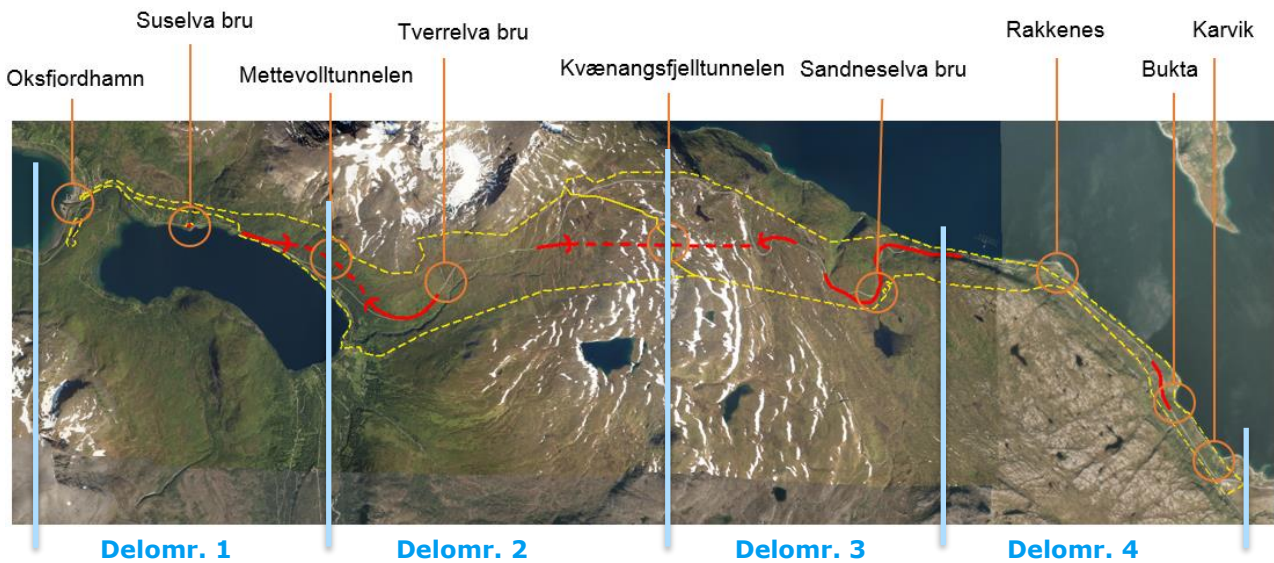


Figur 10. Utsnitt av turmål i området langs E6 over Kvænangsfjellet. Kilde: Utinord.no og Ut.no

4 Delområder og verdi

Planforslaget utgjør utredningsalternativet (alternativ 1) som skal vurderes opp mot Statens vegvesens reguleringsplan fra 2016 som referanse-/nullalternativ. I konsekvensvurderinger inngår foruten planområdet, også influensområdet der tiltaket kan anses for å ha virkning utover planområdet. På bakgrunn av rådende kunnskap om unnvikelsessoner for rein langs trafikkert vei (Naturrestaurering 2019, Skarin og Åhman 2014), settes influensområdet til ca. 1000 m på hver side av vei i dagen i et normalt driftsår. I anleggsperioden med mye støy og aktivitet, vil en måtte påregne noe større unnvikelsessoner.

Planområdet er for konsekvensvurderingen av reindrift hensiktsmessig å dele inn i fire delområder. Inndelingen er gjort på bakgrunn av identifiserte reindriftsverdier og planlagte tiltak i reguleringsplanen. Figuren under viser inndelingen i delområder som følger vurderingene for henholdsvis verdi, og påvirkning og konsekvens.


Tabell 1. Verdivurdering delområder

Delområde-id	Begrunnelse for verdi	Verdi
1	<p><u>Oksfiordhamn–Mettevolltunnelen</u> Delområdet berører trekklei på undersiden av Nuovasgáisá mot sommerbeiter ved Reisafjorden og nordover mot Haukøya. Tilgang til beiteområdene nord for E6 vurderes som viktig da arealene utgjør en betydelig andel av kystnært beite i distriktet. Disse delene utgjør da en del av distriktets minimumsbeite for reindrift.</p>	Uten bet. Noe Middels Stor Svært stor ----- ----- ----- ----- ----- ▲
2	<p><u>Mettevolltunnelen–Kvæangsfjelltunnelen</u> Delområdet omfatter trekklei på undersiden av Nuovasgáisá mot sommerbeiter ved Reisafjorden og nordover mot Haukøya. Tilgang til beiteområdene nord for E6 vurderes som viktig da arealene utgjør en betydelig andel av kystnært beite i distriktet. Disse delene utgjør da en del av distriktets minimumsbeite for reindrift. I tillegg ligger det sentrale luftingsområder over tregrensa i delområdet. Disse områdene utgjør særverdiområder for reindrift der reinen kan kjøle seg ned ved snøskavler og komme bort fra den verste insektsplagen.</p>	Uten bet. Noe Middels Stor Svært stor ----- ----- ----- ----- ----- ▲
3	<p><u>Kvæangsfjelltunnelen–Rakkenes</u> Delområdet berører trekklei på østsiden av Malingsfjellet (Skárttasvárrí) mot sommerbeiter ved foten av Kvæangstindan og nordover mot Haukøya. Viktig trekklei følger dessuten Sandneselv-vassdraget med rik beitetilgang, særlig om høsten med mye sopp bl.a. i området ved Sandnesvannet (Skárttasjávri). Tilgang til beiteområdene nord for E6 vurderes som viktig da arealene utgjør en betydelig andel av kystnært beite i distriktet. Disse delene utgjør da en del av distriktets minimumsbeite for reindrift. I tillegg ligger det sentrale luftingsområder over tregrensa i delområdet. Disse områdene utgjør særverdiområder for reindrift der reinen kan kjøle seg ned ved</p>	Uten bet. Noe Middels Stor Svært stor ----- ----- ----- ----- ----- ▲

	snøskavler og komme bort fra den verste insektsplagen.																
4	<u>Rakkenes-Karvik</u> Delområdet omfatter kystnært sommerbeite ved Kvæningen, men vurderes ut fra topografi og beskaffenhet ikke inkludere minimumsbeiter eller særverdiområder for reindrift.	<table border="1"> <tr> <td>Uten bet.</td> <td>Noe</td> <td>Middels</td> <td>Stor</td> <td>Svært stor</td> </tr> <tr> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">▲</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Uten bet.	Noe	Middels	Stor	Svært stor	-----	-----	-----	-----	-----			▲		
Uten bet.	Noe	Middels	Stor	Svært stor													
-----	-----	-----	-----	-----													
		▲															

5 Påvirkning og konsekvens

Påvirkning er et uttrykk for endringer som planforslaget eller det foreslåtte tiltaket vil medføre og relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (nullalternativet), som per definisjon har ingen påvirkning og konsekvens.

Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta jf. håndbok V712 figur 6-6. Konsekvensskalaen går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert.

Tabell 2. Vurdering av påvirkning og konsekvens delområder

Del-område-id	Verdi	Påvirkning (=▲)	Konsekvens																				
1	Stor	<table border="1"> <tr> <td>Sterkt forringet</td> <td>Foringet</td> <td>Noe forringet</td> <td>Ubetydelig endring</td> <td>Forbedret</td> </tr> <tr> <td>▼ Ødelagt</td> <td></td> <td>Ingen endring ▼</td> <td></td> <td>Stor forbedring ▼</td> </tr> <tr> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">▲</td> <td></td> </tr> </table> <p>Planforslaget medfører en betydelig tilbakeføring av areal til LNFR-areal da veilinja skal følge dagens vei fra Oksfjordhamn til forbi Suselva, og ikke følge regulert trase oppe i lia. Mettevolltunnelens portaler er endret en god del, særlig vestre, da tunnelen kortes ned. Konsekvensgrad settes til 1 pluss i tråd med konsekvensvifta i håndbok V712.</p>	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret	▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼	-----	-----	-----	-----	-----				▲		1 pluss (+)
Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret																			
▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼																			
-----	-----	-----	-----	-----																			
			▲																				
2	Svært stor	<table border="1"> <tr> <td>Sterkt forringet</td> <td>Foringet</td> <td>Noe forringet</td> <td>Ubetydelig endring</td> <td>Forbedret</td> </tr> <tr> <td>▼ Ødelagt</td> <td></td> <td>Ingen endring ▼</td> <td></td> <td>Stor forbedring ▼</td> </tr> <tr> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">▲</td> <td></td> </tr> </table> <p>Planforslaget innebærer noe mer bruk av dagens veilinje mellom Mettevolltunnelen og Kvæangsfjelltunnelen. Tunnelportalene er i hovedtrekk plassert som i gjeldende reguleringsplan. Påvirkningen av planforslaget og unnvikelsessonene vurderes i hovedtrekk å samsvare med regulert vei i nullalternativet. Konsekvensgrad settes til ingen/ubetydelig (0) i tråd med konsekvensvifta i håndbok V712.</p>	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret	▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼	-----	-----	-----	-----	-----				▲		Ingen/ubetydelig (0)
Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret																			
▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼																			
-----	-----	-----	-----	-----																			
			▲																				
3	Svært stor	<table border="1"> <tr> <td>Sterkt forringet</td> <td>Foringet</td> <td>Noe forringet</td> <td>Ubetydelig endring</td> <td>Forbedret</td> </tr> <tr> <td>▼ Ødelagt</td> <td></td> <td>Ingen endring ▼</td> <td></td> <td>Stor forbedring ▼</td> </tr> <tr> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">▲</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Østre tunnelportal på Kvæangsfjelltunnelen er tilsvarende plassert som i gjeldende plan. Mot Rakkenes følger planforslaget noe mer dagens vei, men med kurveutbedringer. Tunnel under Rakkenesfjellet utgår. Det samme gjør ny bru over Sandneselva. I Sandnesdalen trekkes veilinja lenger sør enn dagens/regulert trase og inn på myrområdet på nordsiden av Sandnesvannet. Planforslaget medfører et betydelig deponiområde for overskuddsmasser på nordsiden av veien og mot Sandneselva, men planen stiller krav til utforming og revegetering av deponiet. Sammenliknet med fjordbunndeponiet i nullalternativet, utgjør et landdeponi her en ulempe for reindriften i delområdet. Foreslått deponiområde utgjør særverdiområder for reindrift og berører et</p>	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret	▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼	-----	-----	-----	-----	-----			▲			2 minus (--)
Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret																			
▼ Ødelagt		Ingen endring ▼		Stor forbedring ▼																			
-----	-----	-----	-----	-----																			
		▲																					

		viktig trekkområde for reinen mellom kystnært beite og lufteområdet i høylandet. Forutsatt god landskapstilpasning og oppbygging av massene med et jorddekt topplag, vil beitet kunne ta seg opp igjen etter en 5–10 årsperiode. Foreslått veiføring over myr medfører en forringet situasjon for reindrift da området er trekkområde og bl.a. soppområde om høsten. Konsekvensgrad settes samlet sett til 2 minus i tråd med konsekvensvifta i håndbok V712.																
4	Middels	<table border="0"> <tr> <td>Sterkt forringet</td> <td>Forringet</td> <td>Noe forringet</td> <td>Ubetydelig endring</td> <td>Forbedret</td> </tr> <tr> <td>▼ Ødelagt</td> <td></td> <td></td> <td>Ingen endring ▼</td> <td>Stor forbedring ▼</td> </tr> <tr> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> <td> ----- </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">▲</p>	Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret	▼ Ødelagt			Ingen endring ▼	Stor forbedring ▼	-----	-----	-----	-----	-----	Ingen/ubetydelig (0)
Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret														
▼ Ødelagt			Ingen endring ▼	Stor forbedring ▼														
-----	-----	-----	-----	-----														
		Med unntak av at tunnel gjennom Rakkenesfjellet utgår, medfører planforslaget ingen større endringer sammenliknet med nullalternativet. Tunnel er i utgangspunktet å foretrekke av hensyn til reindriftsinteressene, men må vektas mot terrenginngrep fram mot portal som ville måtte medfølge. Veiutbedringsområdet ved Bukta påvirker ikke særverdiområder for reindrift. Konsekvensgrad settes til ingen/ubetydelig (0) i tråd med konsekvensvifta i håndbok V712.																

6 Oppsummering og sammenstilling av konsekvens

Dagens E6 krysser distriktet øst-vest og utgjør en barriere for trekk til og fra området nord for veien (Nuovas-halvøya). Planforslaget berører derfor reinens tilgang til minimumsbeiter om sommeren, naturlige trekk-/flyttleier mellom årstidsbeitene og særverdiområder for reindrift som bl.a. sentrale lufteområder i veiens influensområde. Det må oppsummeres med at influensområdet for E6 i sum inneholder reindriftsområder av stor verdi (delområde 2 og 3 svært stor verdi).

Forslaget til reguleringsendring for E6 inneholder endringer jf. gjeldende regulering (0-alternativet) i veiløsning som fordelt på delområder slår ulikt ut hva gjelder konsekvenser for reindrift. For eksempel teller mindre nybygging av vei i flyttleier positivt, mens kortere tunneler og massedeponi i viktige flyttleier og beiteområder er negativt.

Tabell 3. Sammenstilling av konsekvensvurderingen

Delområde	Alternativ 0	Alternativ 1
1 Oksfjordhamn–Mettevolltunnelen	Ingen (0)	1 pluss (+)
2 Mettevolltunnelen–Kvænanangsfjelltunnelen	Ingen (0)	Ingen/ubetydelig (0)
3 Kvænanangsfjelltunnelen–Rakkenes	Ingen (0)	2 minus (--)
4 Rakkenes–Karvik	Ingen (0)	Ingen/ubetydelig (0)
Avveining		Delområde 2–3 tillegges mest vekt.
Samlet vurdering	Ingen konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2
Forklaring til rangering	Alt. 0 har klart mindre negativ konsekvens enn alt. 1 i og med at delområde 2–3 tillegges mest vekt.	
Beslutningsrelevant usikkerhet	Liten	Liten

Sammenstillingen av konsekvensvurderingen av delområdene jf. tabell over, gir samlet sett en vurdering der planforslaget (alternativ 1) har middels negativ konsekvens for reindrift. Delområdene 2 og 3 er vektet høyest da områdene både representerer viktige trekkområder mot sommerbeite og er luftområder høysommerstid. Delområde 3 innehar i tillegg et viktig soppområde seinsommer-tidlig høst. Konsekvensgraden for delområde 3 vil etter utreders mening kunne reduseres ytterligere dersom

foreslått deponiområde i Sandnesdalen utgår eller veilinja trekkes nærmere dagens vei i myrområdet ved Sandnesvannet.

6.1 Vurdering av samlet virkning for RBD35

Det følger av KU-forskriften at de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet skal vurderes. Utreder legger i den forbindelse, jf. intervju med distriktsstyret og OED 2015, til grunn at følgende planer og tiltak må inngå i en vurdering av samlet virkning, utover planforslaget for E6:

- Statnetts nye 420 kV-linje som passerer distriktet parallelt med eksisterende linje mellom Reisadalen og Kvænangsbotn.
- Hyttefelt/fritidsbebyggelse
- Andre kjøreveier og skogsbilveier
- Småkraftverk

I tillegg kan nevnes tilgang til beiteressurser på tidligere innmark som kommer reindriften til gode. Landbruket i regionen har siste tiårene opplevd en stor nedgang i antall bruk, og mange beiteområder for småfe holdes ikke lenger i hevd eller preges av gjengroing. Gitt dagens situasjon, oppnår reinen et positivt tilfang i beiteressurser i lavlandet de tidligere var utelukket fra.

Utreder vurderer at planforslaget for E6 over Kvænangsfjellet medfører en ulempe for reindriften ved at særlig området i Sandnesdalen forringes sammenliknet med dagens vei og regulert ny vei iht. gjeldende reguleringsplan (nullalternativet). Dersom ikke skadereduserende tiltak gjennomføres, vil en kunne forvente redusert beite og forsterket forstyrrelse og unnvikelse for dyrene på østsiden av Kvænangsfjellet. I verste fall vil reinen på grunn av veiens barriereeffekt utelukkes fra eller stenges inne på sommerbeite og luftelandsområder nord for E6 (Nuovas-halvøya), eller at mer aktiv gjeting og driving må iverksettes for å kompensere for barrieren. Etter en samlet vurdering av planforslaget, sammenstilt med alle inngrep i reinbeitedistriktet, er det utreders mening at det likevel vil være mulig for reindriftsutøverne å drive reindrift på en regningsvarende måte.

6.2 Usikkerhet

Et relativt godt datagrunnlag gir liten usikkerhet om verdiene i området. Tiltaket som planforslaget medfører, er prosjektert og gir gode føringer for veitrase og tilhørende terrenginngrep. Det knytter seg noe usikkerhet til merulempen reindriften vil oppleve i anleggsperioden, men en viss merulempe er påregnelig.

6.3 Skadereduserende tiltak

Tidligere reindriftsfaglige utredninger for E6 Kvænangsfjellet har pekt på følgende viktige skadereduserende tiltak (Norut 2016):

- Tiltak som hindrer rein å trekke inn i tunnel. Anbefalt løsning: Rørferister tilsvarende som ved Skjåholmen tunnel på rv. 94.
- Gjerde som freder område mellom ferist og tunnelåpning/-portal.
- Etablering av samarbeidsordning mellom Nye veier (byggherre), entreprenør og RBD35 i forkant av og gjennom hele anleggsperioden for å avklare og avtale viktige hensyn for reindriften.

Utreder anbefaler at tiltaket videreføres i detaljplanleggingen av veianlegget/tunnelene. I tillegg anbefaler utreder at følgende skadereduserende tiltak vurderes og legges til grunn for reguleringsplan og inn mot bygge- og anleggsfasen:

- Rekkverk langs dagens vei som ikke inngår i ny vei, fjernes og gjenbrukes annet sted.
- Rekkverk langs ny vei unngås så langt som mulig ved bruk av slakere helning på grøfter, fyllinger mm.

- Der rekkverk likevel må benyttes, må det sikres åpninger med jevne mellomrom slik at reinen kan passere.

6.4 Kompenserende tiltak

Distriktsstyret ytret i møte med utreder et ønske om at bortfallet av egnet sted for salgsboder på Gildetun kompenseres med tilrettelegging for salgsboder ved en annen rasteplass langs framtidig E6.

Andre kompenserende tiltak er ikke vurdert i denne utredningen.

7 Oppfølgende undersøkelser

RBD35 har deltatt og deltar i prosjekter i regi av Naturrestaurering med kartlegging av reinens bevegelsesmønster ved hjelp av GPS-merket rein (e-bjeller). Et av disse prosjektene hadde til formål å undersøke reinens unnavikelsesmønster som følge av anleggsarbeid på E6 i 2016 (Naturrestaurering 2019).

Rambøll anbefaler at kunnskapen fra kartleggingen 2016–2018 suppleres med ny kunnskap i forkant av, under og etter anleggsarbeidet for framtidig E6 over Kvæangsfjellet. Dette vil bidra til mer kunnskap om reinens unnavikelsessoner langs en hovedvei som E6 og under et større anleggsarbeid.

Referanser

Landbruksdepartementet (1992) *St.meld. nr. 28 (1991–92) En bærekraftig reindrift.*

Landbruks- og matdepartementet (2017) *Meld.St. 32 (2016–2017) Reindrift – Lang tradisjon – unike muligheter.*

Landbruksdirektoratet (2019) *Ressursregnskap for reindriftnæringen 2018–2019.*

Landbruksdirektoratet (?) *Reindrift – Konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.*

Naturrestaurering (2019) *Reinens arealbruk ved E6 Kvæangsfjellet – analyser av arealbruk under og etter anleggsvirksomhet for GPS-merket rein.*

Norut (2015) *Rapport 2/2015 Konsekvensanalyse for reindrift ifb. utbedring av eksisterende vei E6 over Kvæangsfjellet.*

Norut (2016) *Rapport 18/2016 Konsekvensanalyse for reindrift ifb. trasevalg for framtidig E6 over Kvæangsfjellet. Denne rapporten utgjorde KU for reindrift i Statens vegvesens reguleringsplaner som ble vedtatt i 2016.*

Olje- og energidepartementet (2015). *Konsesjonsvedtak av 30.04.15 for trinnvis utbygging av ny 420 kV ledning Balsfjord–Skaidi.*

Skarin, Anna og Birgitta Åhman (2014). *Do human activity and infrastructure disturb domesticated reindeer? The need for the reindeer's perspective.* Polar Biology 37:1041–1054.

Vegdirektoratet (2018) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser.*

Vedlegg

1. Referat fra utreders (Rambøll) møte med styret i reinbeitedistrikt 35 den 12. august 2020