

Dokumenttype
Konsekvensutredning

Dato
10.05.2024

E8 STORSKREDA-KANTORNES KU REINDRIFT

INNHALDSFORTEGNELSE

0.	SAMMENDRAG	3
1.	INNLEDNING	4
1.1	Planarbeidets bakgrunn	4
1.2	Om konsekvensutredning for reindrift	4
1.3	Områdebeskrivelse	4
1.4	Planområdet og planlagte tiltak	4
1.4.1	Tilleggsvurdering knyttet til skredvoll nedenfor Stortinden	6
1.5	Influensområde	8
2.	METODE	9
2.1	Trinnvis fremgangsmåte	9
2.2	Registreringskategori reindrift	9
2.3	Vurdering av verdi	9
2.4	Vurdering av påvirkning	10
2.5	Vurdering av konsekvens	11
2.6	Samla belastning (kumulative effekter)	12
3.	NATURGITTE FORHOLD	13
4.	REINBEITEDISTRIKT 17/ 18/ 27 – MEAVKI- STUORANJÁRGA / MAUKEN-TROMSDALEN	14
4.1	Fakta om distriktet	14
4.2	Årstidsbeiter og flytting	14
4.3	Reintall	17
4.4	Reindriftsinteresser i plan- og influensområdet	17
5.	VURDERING AV VERDI	18
5.1	Innledning	18
5.1.1	Datagrunnlag	18
5.1.2	Inndeling i delområder	18
5.2	Verdivurdering av delområdene	19
5.2.1	Delområde A	19
5.2.2	Delområde B	20
5.2.3	Utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden	21
6.	VURDERING AV PÅVIRKNING	22
6.1	Innledning	22
6.2	Nullalternativet (referansesituasjon)	22
6.3	Påvirkningsvurdering av delområder	22
6.3.1	Delområde A	22
6.3.2	Delområdet B	24
6.3.3	Utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden	25
7.	KONSEKVENSVURDERING	26
7.1	Sammenstilling av konsekvens	26
7.2	Usikkerhet	26
8.	SAMLA BELASTNINGER	27
9.	AVBØTENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK	29
10.	MILJØOPPFØLGNING OG FØR-/ETTERUNDERSØKELSER	29
11.	KILDER OG REFERANSER	30

0. SAMMENDRAG

Denne rapporten inneholder konsekvensutredning (KU) for deltema reindrift i samband med detaljregulering for E8 Storskreda – Kantornes som utarbeides av Statens vegvesen.

Metode og usikkerhet

Konsekvensutredningen er utført som en konsekvensanalyse for ikke-prissatte temaer, jf. kapittel 6 i Statens vegvesens håndbok V712. Kunnskapsgrunnlaget i saken vurderes som rimelig godt, så usikkerhet vurderes ikke å ha nevneverdig betydning for vurderingene. Annet enn å opprettholde god dialog med reinbeitedistrikt 17/18/27 – Meavki-Stuoranjárga / Mauken-Tromsdalen, anses det ikke å være grunn til nærmere undersøkelser eller miljøoppfølging i ettertid.

Registreringer

Planområdet er, ifølge NIBIOs karttjeneste Kilden, betegnet som sommerbeite, vårbeite og høstbeite, i tillegg er det viktige flytt- og trekkleier ifølge reinbeitedistriktet. Selve planområdet er ansett som viktig av distriktet i forbindelse med flytting over E8.

Verdivurdering

Delområde A er vurdert til å ha **stor til svært stor verdi**, delområde B er vurdert til å ha **middels til stor verdi** og området ved utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden vurderes å ha **middels verdi**.

Påvirkning

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli **noe forringet** for delområde A og **ubetydelig forringet** for delområde B og utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden.

Konsekvenser

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som **noe negativ**. Delområde A og B får noe negativ konsekvens og utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden får ubetydelig konsekvens. Nullalternativet rangeres derfor foran utbyggingsalternativet.

Det har vært flere møter med reinbeitedistriktet for å få den informasjonen som trengs til en slik utredning. Reinbeitedistriktet trekker frem at flytting av rein over E8 og trafikksikkerhet er viktig. Utbedring av eksisterende vei vil medføre at reinen blir mer synlig slik at det blir mindre påkjørsler. De ønsker å være en del av prosessen videre for å kunne være med på å lage det beste resultatet.

Avbøtende tiltak

Det foreslås følgende tiltak som avbøting for reindriften i området:

- Vegen utformes med slake grøfter og skråninger slik at rein kan passere lett og ikke skader seg. Spesielt gjelder dette i områder med flyttleier og trekkleier.
- Det er spesielt viktig å ha en dialog med distriktet under anleggsperioden og dersom det planlegges andre støyende aktiviteter.
- Tiltaksområdene må sikres slik at reinen ikke kommer til skade i anleggsperioden.
- Behovet for gjerde på toppen av skredvollene vurderes i samarbeid med reinbeitedistriktet.
- Skogen ryddes og tynnes ut i området hvor flyttleia passerer E8 etter dialog med reinbeitedistriktet.
- Vegetasjonsrydding langs E8 for å redusere faren for påkjørsler av rein og annet vilt.
- For å sikre flyttleie forutsettes etablering av åpning i midtrekkverket.
- Drift og vedlikehold. Det bør lages en plan for skogrydding knyttet til flyttleie, samt fjerning av vegetasjon langs E8.

1. INNLEDNING

1.1 Planarbeidets bakgrunn

Rambøll Norge AS og Henning Larsen Architects AS, avd. Alta, utarbeider konsekvensutredning for temaet reindrift som en del av detaljregulering for E8 Storskreda – Kantornes, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen.

Bakgrunnen for prosjektet er de mange ulykkene som har vært på strekningen. Målsettingen med prosjektet er å bidra til økt samfunnsikkerhet i forbindelse med sikring mot skred, økt trafiksikkerhet med etablering av midtrekkverk og dermed bedre regularitet på innfartsvegen til Tromsø. For fullstendig beskrivelse av planlagte tiltak, se planbeskrivelsen.

1.2 Om konsekvensutredning for reindrift

Iht. Kilden/NIBIO, er det registrert flyttleie, trekkleie og beiteområder i planområdet. Det vurderes derfor at det må utarbeides konsekvensutredning for tema reindrift etter forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854), og denne må avklare interessene og relevante, avbøtende tiltak.

1.3 Områdebeskrivelse

Planområdet går langs E8 fra Storskreda i nord og avslutter like sør for fylkesvegkrysset på Kantornes i Balsfjord kommune. Det ligger ca. 52 km fra Nordkjosbotn sentrum og ca. 41 km fra Tromsø sentrum.

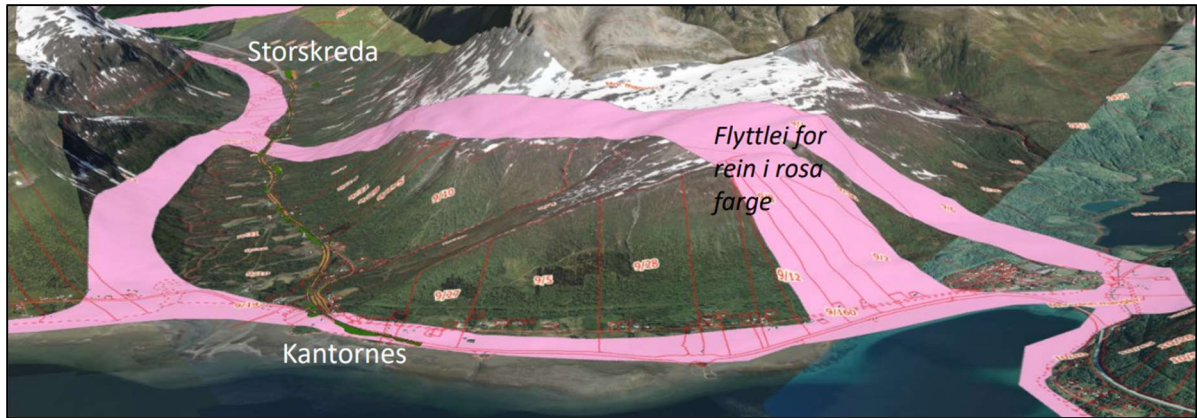
1.4 Planområdet og planlagte tiltak

Planområdet går langs E8 og er på om lag 2516 daa. Området rundt består for det meste av uberørt natur i tillegg til diverse skredtiltak. Planområdet vil som sagt starte ved Storskreda i nord og avslutter like sør for fylkesvegkrysset på Kantornes. Mot vest vil planområdet avgrensnes mellom dagens E8 og Lavangselva.

Det ligger ingen reguleringsplaner i kommunens digitale planarkiv i dette området. Nærmeste reguleringsplan av nyere tid ligger i Laksvatnbukt (Plan-ID 101, «9 – Laksvatn») og har ingen betydning for dette planarbeidet. Gjeldende kommuneplan er kommuneplanens arealdel, vedtatt 29.06.2023. Dagens E8 er regulert som samferdsel (linjesymbol). Areal langs E8 er hovedsakelig avsatt til arealformålet LNFR, men det er også noe areal som er regulert til fritids- og turistmål i den sørlige delen av planområdet. Faresone for ras- og skred dekker dagens E8 og tilstøtende areal ca. fra Bakkevoll og helt til kommunegrensa. Litt nord for Bakkevoll er flyttleie for rein avsatt med hensynssone.

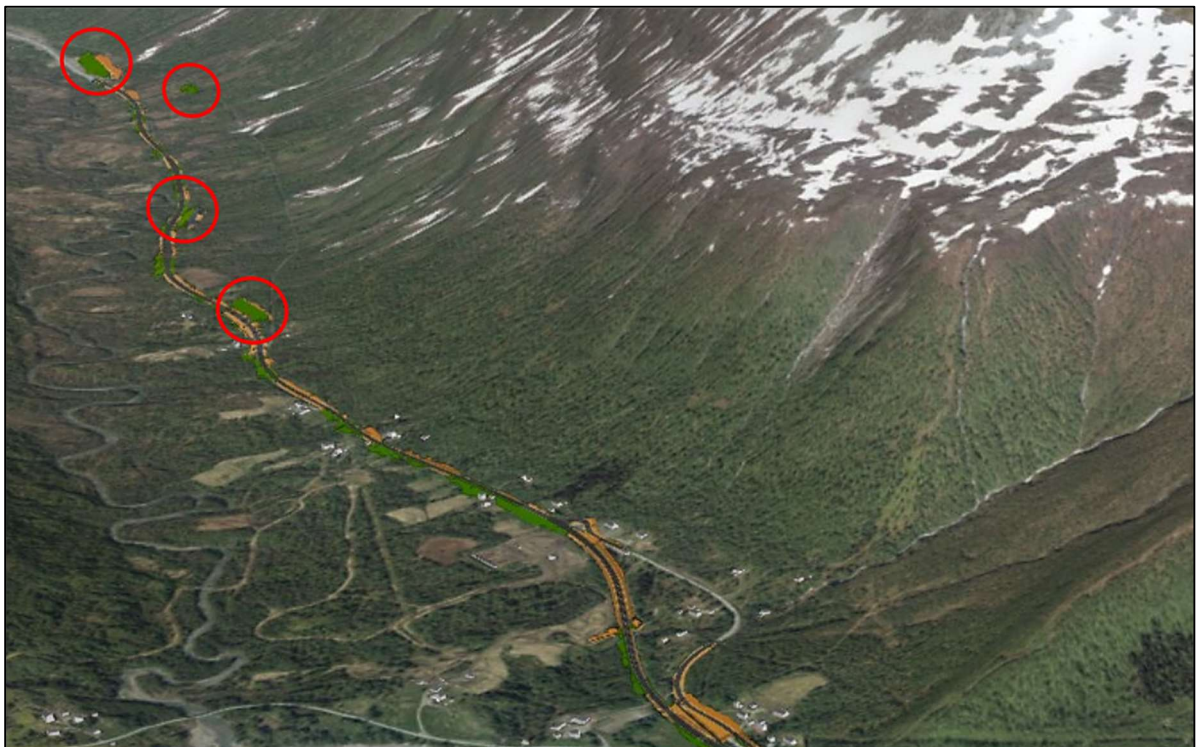


Figur 1 Ortofoto av planområdet. Planavgrensningen vist med gul linje.



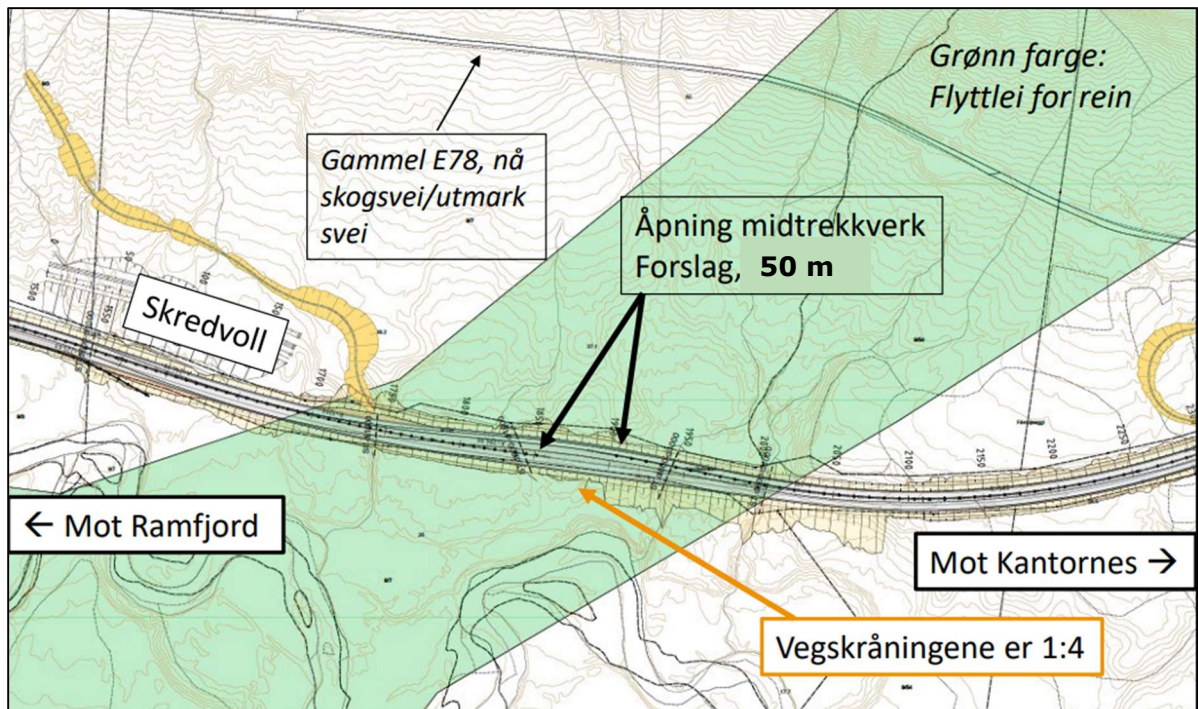
Figur 2 Oversiktsbilde som viser hvor flyttleia går, markert i rosa. Illustrasjon: Statens vegvesen

Dagens E8 har hatt mange ulykker på denne strekningen. Målsettingen med prosjektet er, som nevnt før, å bidra til økt samfunnssikkerhet i forbindelse med sikring mot skred, økt trafiksikkerhet med etablering av midtrekkverk og dermed bedre regularitet på innfartsvegen til Tromsø.



Figur 3 Oversiktskart som viser hvor de ulike skrediltakene er tenkt plassert innenfor planområdet. Illustrasjon: Statens vegvesen

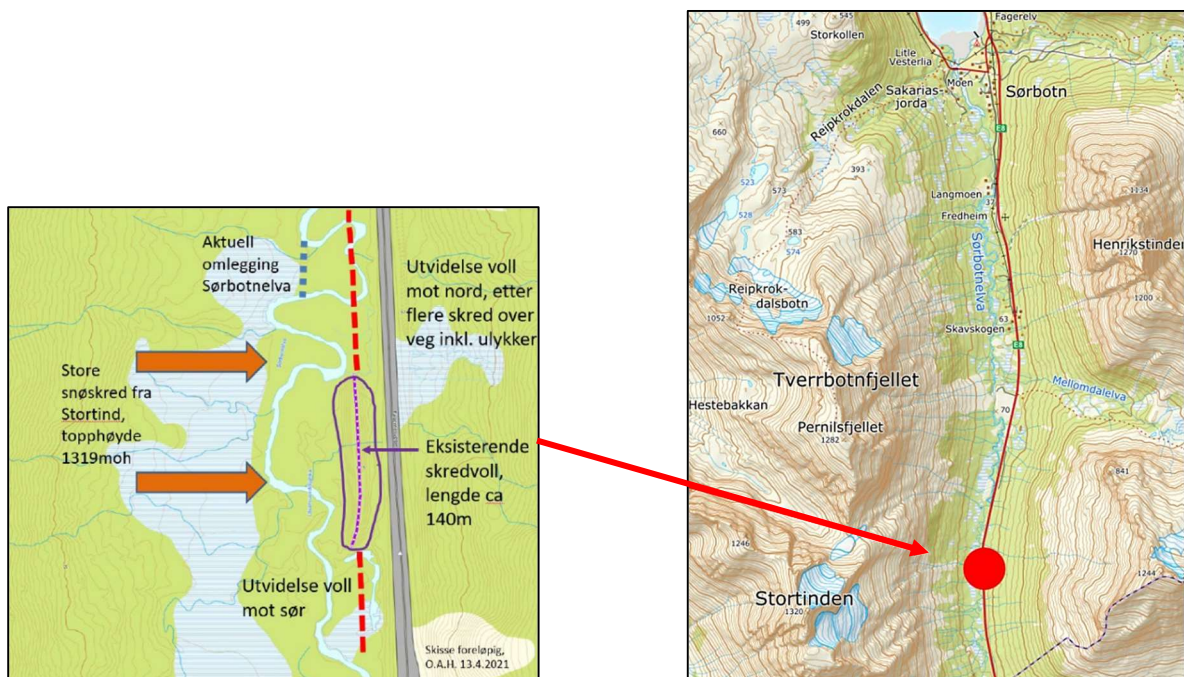
Det er planlagt å etablere et krysningspunkt med åpning i midtrekkverket hvor flyttleia for reinen er. Figuren under viser en illustrasjon på hvordan denne er tenkt utformet. Det er strenge krav når det kommer til åpning i rekkverket på slike veier, men det er forsøk å lage åpningen så stor som mulig for at det skal være mulig for reinen og andre dyr å trekke gjennom her.



Figur 4 Forslag til plassering av åpning i midtrekkverket. Illustrasjon: Statens vegvesen

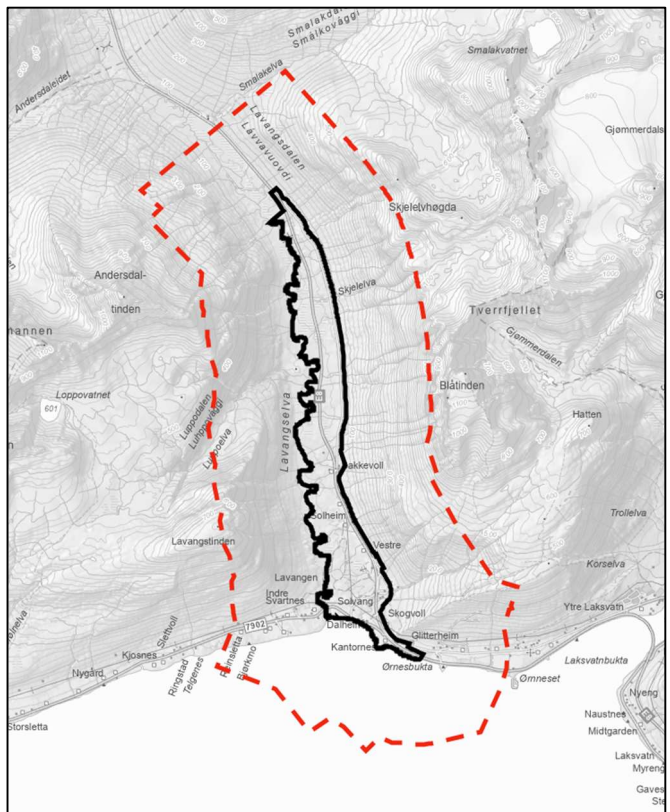
1.4.1 Tillegsvurdering knyttet til skredvoll nedenfor Stortinden

Det er også planlagt å utvide skredvollen nedenfor Stortinden, i Tromsø kommune, på grunn av store snøskred fra Stortinden. Hovedsakelig er det snøskred som er utfordringen på den relativt høyt trafikkerte innfartsvegen til Tromsø. Denne skredvollen inngår ikke i planområdet, men konsekvensen for reindrift vurderes i denne utredningen. Det utarbeides en egen plan for skredsikringen. Sikring av E8 er gjort for noen snøskred, men ettersom kravet til sikringsnivå har økt er det behov for videre skredsikring for flere snøskredområder. Ett av disse er nedenfor Stortinden. Etter flere skred er det nå forslag om utvidelse og forsterkning av skredvollen på vestsiden av E8, hvor det i tillegg skal områdestabiliseres og elveløpet skal omlegges. Under vises figurer som illustrerer planlagte tiltak.



1.5 Influensområde

På grunn av det planlagte tiltakets størrelse og omfang, vurderes det at tiltaket kan få virkninger utenom planområdet. Dette inkluderer blant annet trafikk, anleggsperioden, de visuelle kvalitetene i området, endringer i naturen/terreng som kan være med på å endre bruken i området og støy fra veien. Støy og menneskelig aktivitet er generelt det som er til størst plage for reinen. Dersom et område har vedvarende og jevnt over mye støy, for eksempel støy fra veien, kan reinen trekke unna og området kan vurderes som ubrukelig for reindriften. Influensområdet som er benyttet i utredningen knytter seg til området hvor det anses som påregnelig at reinen kan se, høre eller bli direkte påvirket av tiltaket. Tiltaket vil kunne influere på områder utenfor det som er definert som influensområde gjennom endret bruk av arealer utenfor avgrensningen. Faktorer som terreng og landskapsformer spiller en stor rolle for hvor langt støyende aktivitet bærer i terrenget, men erfaring tilsier at støyende aktivitet kan påvirke reinen opptil 1 km unna. Det er planlagt tiltak i store deler av planområdet. Influensområdet er satt til 1 km fra plangrensen. Skredvollen nedenfor Stortinden er ikke en del av influensområdet, men vurderes separat og vurderes sammen med øvrige konsekvenser.



Figur 7 Planområdet vist med svart linje og influensområdet er vist med rød stiplede linje.

2. METODE

Konsekvensutredningen følger KU-forskriften og baserer seg metodisk på utredning av ikke prissatte konsekvenser i Håndbok V712 (Statens vegvesen 2021), kapittel 6.2. Tre begreper står sentralt i utredningen; verdi, påvirkning og konsekvens. I det følgende vil den trinnvise fremgangsmåten i utredningen, samt en grundigere beskrivelse av de tre begrepene, presenteres. Det har vært mulig å kommunisere på samisk, men møtene har vært på norsk.

2.1 Trinnvis fremgangsmåte

Utredningen er lagt opp i henhold til følgende trinnvise fremgangsmåte:

1. Innsamling av datagrunnlag: Kildesøk og innhenting av ny kunnskap. Bredden og kvaliteten i datagrunnlaget vurderes.
2. Inndeling i delområder: Planområdet og relevante deler av influensområdet deles inn i mindre områder (delområder) i henhold til registreringskategoriene for temaet.
3. Vurdering av verdi delområder: Delområdene gis en begrunnet verdivurdering.
4. Vurdering av påvirkning delområder: Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på et delområde. Det gir en begrunnet vurdering av hvordan delområdene påvirkes som følge av tiltaket. Påvirkning skal vurderes i forhold til referansesituasjonen (nullalternativet).
5. Vurdering av konsekvens delområder: Konsekvensen for delområdet bestemmes ved å sammenstille delområdets verdi med påvirkning av tiltaket. Konsekvensgraden fastsettes ved bruk av «konsekvensvifta».
6. Samlet konsekvensvurdering: Samlet konsekvens vurderes for hvert alternativ.
7. Rangering alternativer: Alternativene rangeres fra best til dårligst.
8. Usikkerhet og avbøtende tiltak: Det redegjøres for beslutningsrelevant usikkerhet og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene.

2.2 Registreringskategori reindrift

I Statens vegvesens håndbok V712 går deltema reindrift inn under fagtema naturressurser. Ifølge håndboka inngår beiteområder fordelt på årstidsbeiter, kalvingsområder, trekkleier, flyttleier, faste installasjoner/anlegg, oppsamlingsområder og andre viktige funksjonsområder og samvirkning mellom disse i registreringsgrunnlaget for reindrift, jf. tabell 6-28 i håndbok V712.

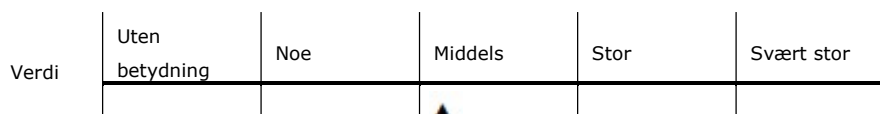
2.3 Vurdering av verdi

Med verdivurdering menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Kriteriene for verdisetting av delområder for reindrift er gitt i tabell 6-29 i vegvesenets håndbok V712, gjengitt som Tabell 1 under:

Tabell 1 Verdikriterier for reindrift. Kilde: Statens vegvesen håndbok V712, 2021

Regis- trerings- kategori	Del- kategori	Ubetyde- lig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Reindrift	Flyttlei, trekklei og anlegg		Gjerder og anlegg ikke i bruk	Mindre brukte trekkleier Mindre viktige gjerder og anlegg	Alternative flyttleier Trekkleier Gjerder og anlegg med alternativ	Aktive flyttleier Gjerder og anlegg uten alternativ
	Beiteområder og kalvingsområde			Mindre viktige beiteområder	Særlig viktige beiteområder	Kalvingsområder Beiteareal som er minimumsfaktor

Verdien begrunnes med tekst og er illustrert på en femdelt skala som rangeres fra uten betydning til svært stor verdi:



Figur 8 Skala for vurdering av verdi. Pilen flyttes langs skalaen for å nyansere verdivurderingen.

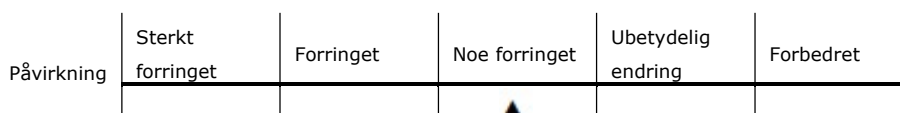
2.4 Vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket/planforslaget vil medføre på et delområde. Endringene kan være både positive og negative. Veiledning for vurdering av påvirkning er gitt i tabell 6-31 i vegvesenets håndbok V712, gjengitt i tabell 2 under:

Tabell 2 Veiledning for vurdering av påvirkning Kilde: Statens vegvesens håndbok V712, 2021.

Tiltakets påvirkning	Reindrift
Ødelagt/sterkt forringet	Stenging av flyttlei. Inngrep i kalvingsområder som gjør disse ubrukelige. Inngrepet avskjærer eksisterende beiteområder for framtidig bruk.
Forringet	Mindre inngrep i kalvingsområder som tilnærmet kan brukes som før. Betydelig arealbeslag eller tap av beite. Sperring av trekklei med få alternative trekkmuligheter.
Noe forringet	Arealbeslag eller tap av beite i noe omfang. Sperring av trekklei med flere alternative trekkmuligheter.
Ubetydelig endring	Ingen eller minimal andel av beiteområde blir berørt.
Forbedret	Nye/tidligere beiteområder blir gjort mer tilgjengelig. Tidligere flyttlei og trekklei kan åpnes.

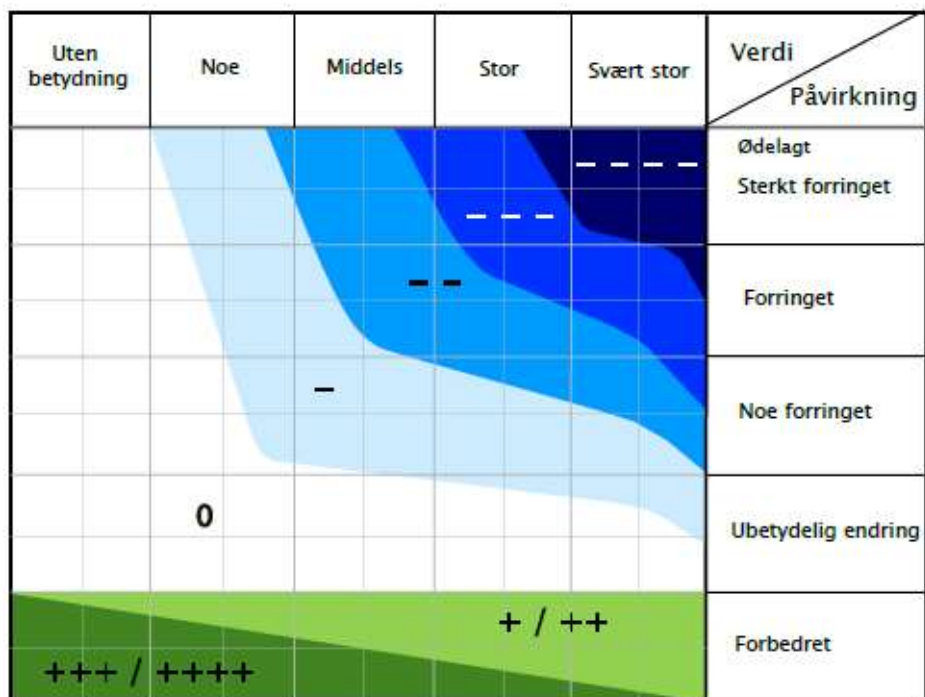
Påvirkningen beskrives med tekst og begrunnes med bakgrunn i veilederen for vurdering av påvirkning. Påvirkningen illustreres på en femdelt skala som rangeres fra forbedret til sterkt forringet:



Figur 9 Skala for vurdering av påvirkning. Pilen flyttes langs skalaen for å nyansere påvirkningsvurderingen.

2.5 Vurdering av konsekvens

Konsekvensgrader for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta gitt i figur 6-6 i Statens vegvesens håndbok V712, gjengitt i figur 6 under:



Figur 10 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen (Statens vegvesens håndbok V712 2021).

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 11 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder (Statens vegvesens håndbok V712 2021).

Deretter sammenstilles konsekvens for alle delområder og hvert alternativ gis en samlet konsekvens. Alternativene rangeres for å tydeliggjøre hvilke alternativer som utreder mener er best og dårligst. Det beste alternativet rangeres som nummer 1 og rangeringen begrunnes.

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (-) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 12 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ (Statens vegvesens håndbok V712 2021).

2.6 Samla belastning (kumulative effekter)

Konsekvensutredning for reindrift skal, ifølge forskrift om konsekvensutredninger § 21, vurdere de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet. Per i dag finnes det ikke en standardisert metodikk for vurdering av samlet belastning på reindrift, og Håndbok V712 fanger ikke dette opp heller. I denne utredningen er vurderingen om samla belastning basert på tilgjengelig informasjon om tiltak og planer i Balsfjord, og erfaringsmessig skjønn.

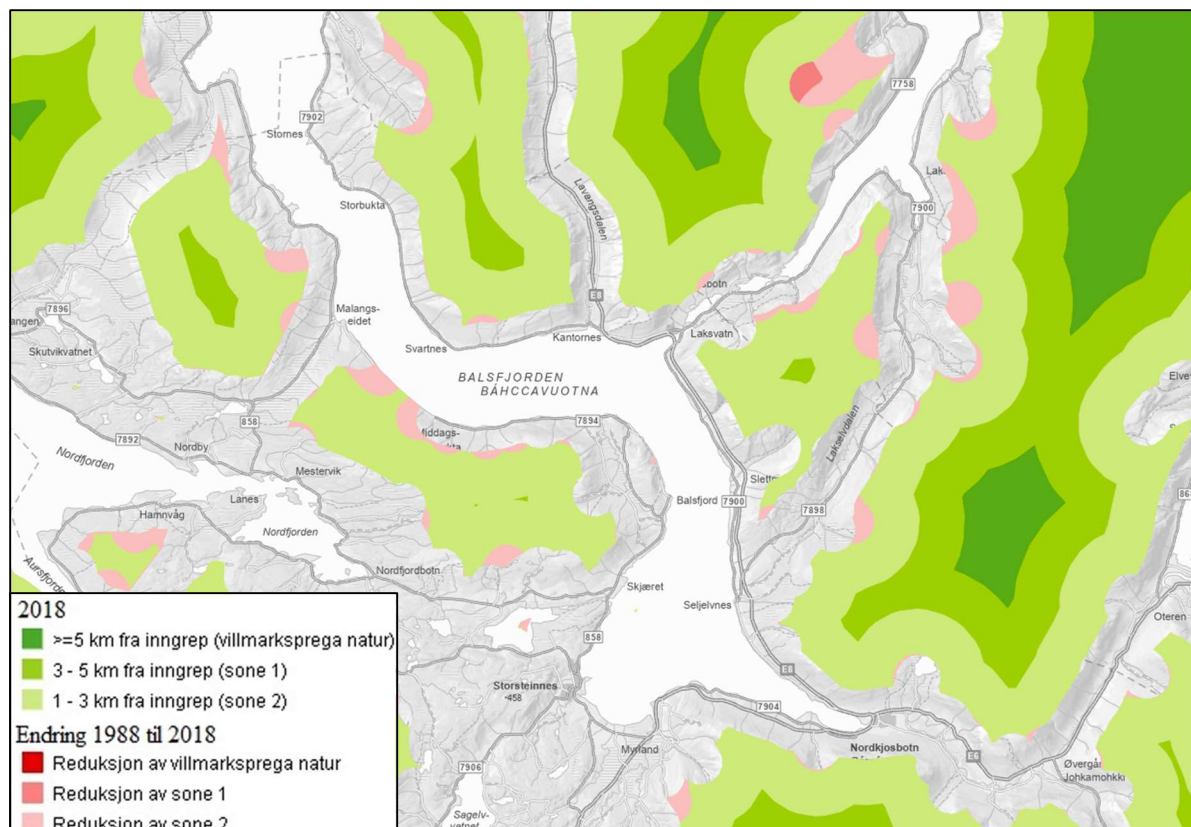
Samla belastning for reinbeitedistrikt 17/18/27 – Meavki-Stuoranjárga / Mauken-Tromsdalen, skal vurderes ut fra planer og tiltak innenfor distriktsgrensa.

3. NATURGITTE FORHOLD

Balsfjord kommune ligger i midten av Troms, og grenser til Tromsø kommune i nord og øst, Storfjord kommune sørøst og Målselv kommune i sør og vest.

I det nasjonale referansesystemet for landskap er Norge delt inn i 45 landskapsregioner. Den delen av Balsfjord kommune som planområdet ligger i tilhører landskapsregion 36 høg fjellet i Nordland og Troms. Hovedformene i landskapet for 36 består av fjellområder med høg alpin karakter og stor variasjon i landformer; fra alpine til glasiale, paleiske eller vidder.

Balsfjord kommune har relativt store arealer med inngrepsfri natur (INON):



Figur 13 Inngrepsfri natur (INON). Kilde: Miljøatlas/Miljødirektoratet. Planområdet er ved området markert Lavangsdalen.

4. REINBEITEDISTRIKT 17/ 18/ 27 – MEAVKI-STUORANJÁRGA / MAUKEN-TROMSDALEN

4.1 Fakta om distriktet



Reinbeitedistrikt 17/18/27 – Meavki-Stuoranjárga / Mauken-Tromsdalen. Distriktet inneholder både distrikt 27 – Mauken, distrikt 17-Tromsdalen og distrikt 18 Andersdalen/Stormheimen. Distriktet er i deler av Balsfjord kommune, Tromsø kommune og Målselv kommune. Ifølge ressursregnskapet 2021/2022, har reinbeitedistriktet 2 siidaer med 9 siidaandeler, og totalt 29 personer tilknyttet distriktet. I distriktsstyret er alle siidaene representert og formann er Johan Anders Oskal.

Det er registrert vårbeite, sommerbeite og høstbeite i og i nærheten av planområdet.

Ettersom det planlagte tiltaket er lokalisert ved Storskreda-Kantornes, vil denne utredningen hovedsakelig konsentrere seg om reindriften her. Det er likevel viktig å huske på at en reduksjon i beiteareal kan få ringvirkninger for hele distriktet, selv om avstandene er store. Dette vil bli presisert i kapittelet om samla belastninger.

4.2 Årstidsbeiter og flytting

Informasjonen under er hentet fra kilde.nibio.no, distriktsplan for Meavki/Stuoranjárga orohat - Mauken/Tromsdalen reinbeitedistrikt og intervjuer med distriktet.

Vårbeite

Vårbeite ligger i hovedsak ved Stuoranjárga og i Stormheimen/Andersdal. Under vårflyttingen fra vinterbeite til vårbeite bruker distriktet en flyttvei fra Mauken til oppsamlingsområdet ved Heia, før flokken settes i gjerde her. For skilling og videre flytting til vår/sommerbeiteområdene. Flyttinga følger reinsens fart mot Balsnes i Malangen, og det legges inn hviledager og beitende vandring. Dette skjer vanligvis slutten av april, avhengig av når prammen, som frakter rein, har avgang. Derifra flyttes rein videre med pram. De senere år, er rein blitt fraktet med bil, fra gjerde på Heia, og til Stuoranjárga og Stormheim/Andersdal områdene.

Kalvingsområder

Lavtliggende områder i Stuoranjárga og Stormheimen/Andersdalen blir i dag mest brukt som kalvingsområder da disse blir tidlig bart. Dette er godt egnet som kalvingsland. Kalvingsområder er særdeles verdifulle, som beiteområde og bør behandles med særlig aktsomhet. Kalvingsperioden er fra begynnelsen av mai til juni. I denne perioden er simlene veldig sårbare for forstyrrelser, som eksempelvis hundekjøring, friluftaktiviteter o.l., som kan medføre tap av kalv, ved at simle og kalv kommer bort fra hverandre, når de blir forstyrret av ferdsl.

Sommerbeiter

Reinflokkene oppholder seg om sommeren nord for Balsfjord i distrikt Tromsdal/ Andersdal/ Stormheim. I sommerbeiteområdet er det gode beiteforhold. Beitene her er veldig frodige. I tillegg er det lite insekter her. I slutten av juli, ved kjøligere vær og regn, begynner flokken å slippe seg ned i de mange skogsdalene som er i distriktet, for å finne sopp. Reinen fortsetter i august og september å bruke dalene/skogsområdene og høgfjellet, avhengig av været og temperaturene. Sommerbeitene anses som gode.

Høstbeite

På høsten er det slaktesesong og brunsttid for reinen. Høstbeiting foregår både før og etter slakting og flytting fra sommerbeiteområdene. Høstflyttingen starter vanligvis i september/oktober, med at den reinen som går i Tromsdalen-området samles og føres ned til Tønsnes, den andre siidaen Vuovlevåre siida, har tilhold i Stormheim, samler sin rein i gjerde i Lavangsdalen, for pramming og/eller biltransport til vinterbeitene. Reinen slippes ved Balsnes. Man lar de beite på Malangshalvøya så lenge beiteforholdene gjør det mulig. Etterpå flyttes de til de indre deler av vinterbeite.

Parringsområde

Parringsområdene er sammenfallende med mye av høstbeiteområdet. Høsten deles inn i to perioder, før og etter brunst. I brunsttiden lar man reinen være uforstyrret, og man har ikke noen store arbeidsoperasjoner med rein i denne tiden. Brunstperioden varer fra slutten av september til slutten av oktober. Flokken deler seg i mindre flokker og bukkene danner harem. Det er viktig at flokken får nødvendig ro og ikke blir forstyrret under brunsten. Etter brunsten samles flokken i gjerde for slakting og flytting. Da flyttes flokken mot senhøst/tidligvinter beiteområdene i Malangen.

Vinterbeite

Vinteren er den tøffeste tida for reinen, og distriktets minimumsbeiter er vinterbeiter. Da det i dag er store arealinngrep (forsvaret og Myrefjell) som er lokalisert i de sentrale vinterbeitene, er man svært sårbar for arealinngrep og forstyrrelser. Under vanskelige vinterforhold er det behov for tilleggsføring. Som tilleggsfôr benyttes rundballer og kraftfôr. Vinterbeitene innenfor Mauken reinbeitedistrikt, er normalt stabilt gode, men kan påvirkes av snømengde, nedbør, klima og temperatur. Vekslede klima og vekslende beiteforhold kan også medføre at distriktet må vurdere å innarbeide en viss grad av fleksibilitet i beitebruksreglene. Endrede driftsforhold kan også tilsi at bruksregler må revideres etter hvert.

Flyttleier

Distriktet har to hovedflyttinger i løpet av året, om våren fra vinterbeite til vår- og sommerbeite, og om høsten, fra sommer- høstbeite til vinterbeite.

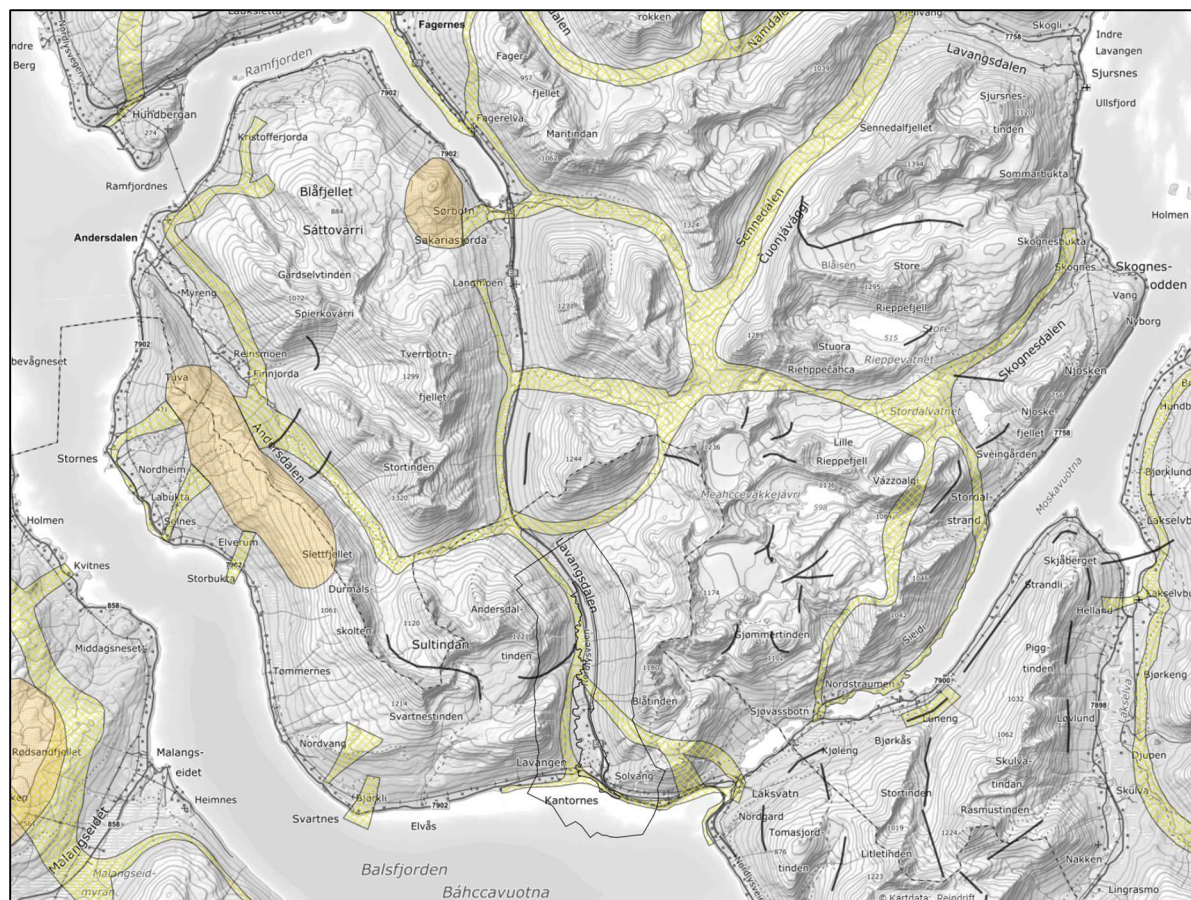
Høstflyttingen starter vanligvis i oktober/november med at den reinen som går i Tromsdalen-området samles og føres ned til Vågnes og Lavangsdalen for pramming og/eller biltransport. Reinen som prammes/biles slippes ved Malangen og Blåtind. Flokken trekker så inn mot Mauken. Hovedmassen av flokken når fram hit vanligvis ett par måneder etter flytting, ca. desember/januar. Innenfor dette området går reinen fritt resten av vinteren.

Når reinen føres med bil fra sommerbeitene, skjer dette vanligvis noe senere på høsten/forvinteren. Årsaken til at man drøyer så lenge med å ta i bruk de indre vinterbeitene områdene er at man vil spare disse lengst mulig, da det er her man finner de beste og sikreste vinterbeitene. I begynnelsen av april trekkes reinen mot Blåtindområdet, den blir så samlet med tanke på vårflytting. Reinen samles så videre opp mot Skredfjellet og drives deretter til Balsnes for flytting til sommerbeitet med enten pram eller med biltransport. Vårflyttingen kan av ulike årsaker også foregå med biltransport fra gjerdeanlegget på Heia. Flyttleiene fra Svartnes gjennom Andersdalen, Lavangsdalen, Mellomdalen, Smaladalen til Stormheimen og videre til Tromsdalshalvøya og retur vil i fremtiden bli mer og mer viktig.

Trekkleier

Reinens vandring etter trekkleier er svært sårbar for ytre påvirkninger. Det er viktig at disse trekkleiene ikke blir blokkert. Utbyggingstiltak plassert på og ved trekkleier kan skape barriereeffekt og fragmentere reinbeitelandet slik at ubebygde og uforstyrrede områder ikke kan benyttes. Særlig vil trange dalfører fungere som flaskehals for rein som skal opp og ned til beiteområder. Disse dalførene er ofte eneste passasje mellom beiteområdene og en hindring på et slikt område vil påvirke reinens trekkmuligheter. Distriktet opplever at det blir færre og færre alternative flytt- og trekkleier som følge av arealinngrep, og dette får store negative konsekvenser for reindriften. Flytt- og trekkleier må derfor reguleres gjennom plan- og bygningsloven som

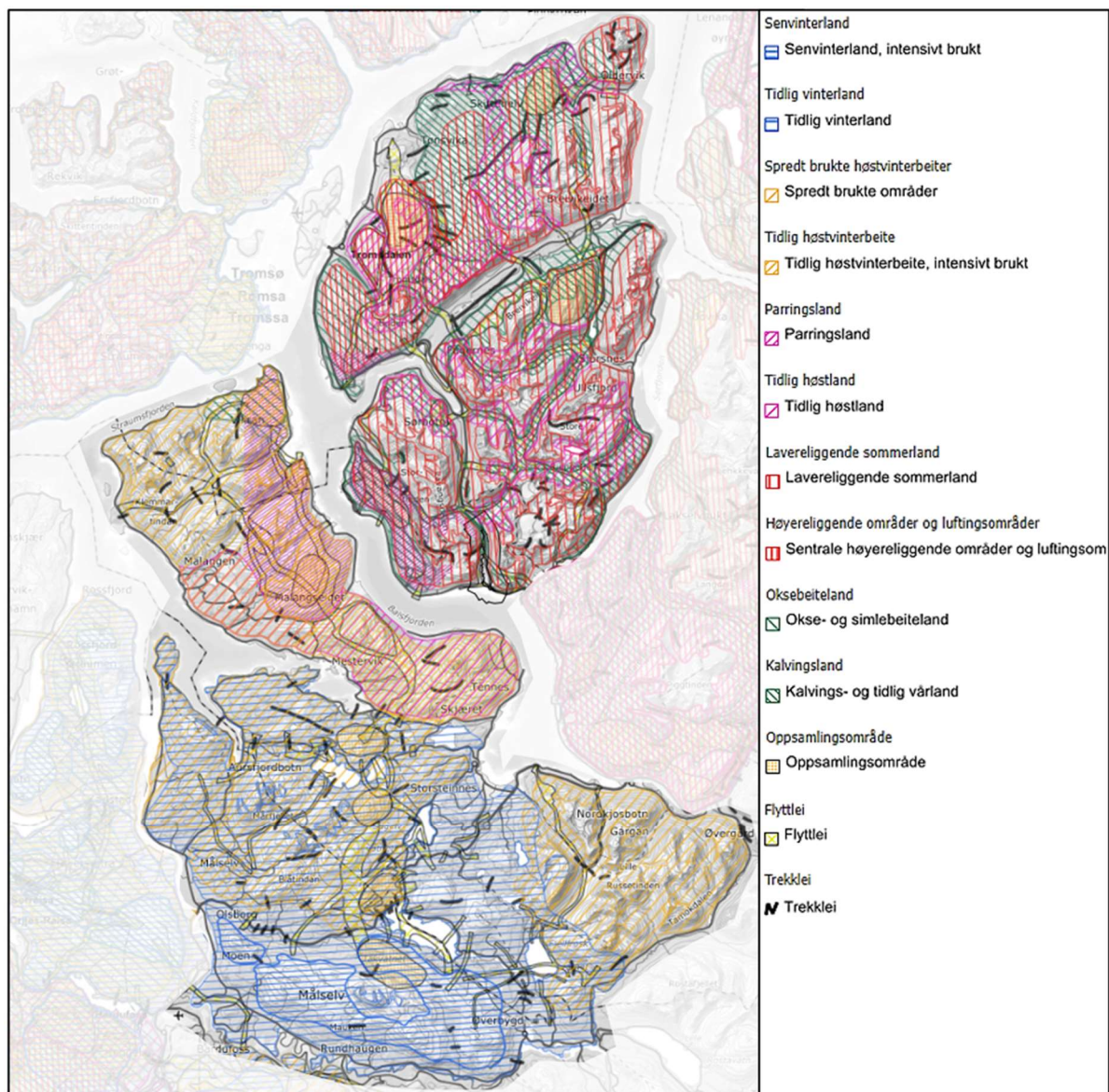
spesialområder for reindrift. Selv om flytteveger og trekkleier har forskjellige benevnelser, betyr ikke det at de ikke er like viktige. Flyttveger benyttes når man flytter rein fra et årstidsbeite til et annet, disse flyttvegene benyttes hvert år, og flytting skjer ofte etter samme rute, men avhenger av både vær og føreforhold, menneskelig aktivitet og fysisk avstengning. Trekkleiene er de rutene hvor reinen selv trekker, både innenfor ett årstidsbeite, og mellom årstidsbeitene.



Figur 14 Flyttleier (gult), trekkleier (svart tykk strek) og oppsamlingsområde (oransje) i og i nærheten av planområdet (svart strek sammen med influensområdet). Kilde: Kilden/NIBIO

Slaktning og kjøttproduksjon

Hovedslaktninga skjer i september/oktober i gjerdeanleggene på Vågnes og i Lavangsdalen. Distriktets reineiere sender slaktedyrene til reinslakteri, men har videreforedlingsanlegg hvor det lages både tradisjonelle og nyutviklede kjøttprodukter av høy kvalitet.



Figur 15 Oversiktskart over årstidsbeiter og flyttings-/samlingsområder til RBD 17/18/27, med tegnforklaring. Kilde: Kilden/NIBIO

4.3 Reintall

Ifølge ressursregnskapet 2021/2022 er øvre reintall for distriktet er 2500 dyr. Det faktiske reintallet i 2021/2022 var noe lavere per 31. mars, med 2478 dyr. Reintallet til distriktet har variert noe de siste 10 årene, med laveste antall i 2013/2014 på 1958 dyr og høyeste antall i 2021/2022 med 2478 dyr. Flokks sammensetningen var på 7 % okserein, 74 % simlerein og 19 % kalver i 2021/2022.

4.4 Reindriftsinteresser i plan- og influensområdet

På kilden/nibio er det registrert at selve planområdet inngår i reinbeitedistrikt 17/18/27 Stuanjårga / Tromsdalen/ Meavki / Mauken sitt vårbeite – oksebeiteland, høstbeite – tidlig høstland og sommerbeite – lavereliggende sommerland. Ifølge reinbeitedistriktet er området helårsbeite.

Distriktet har flere flyttleier og trekkleier som går gjennom planområdet. Flyttlei beskriver lengre leier eller traséer i terrenget der reinen enten drives/ledes/føres eller trekker selv mellom årstidsbeitene. Trekkleier viser leier der reinen trekker av seg selv, enkeltvis eller i flokk, mellom ulike områder hvor den beiter.

5. VURDERING AV VERDI

5.1 Innledning

Med verdivurdering menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Det er gjort verdivurderinger av de områder som inngår i planområdet og influensområdet. Verdivurderingen inneholder delområder innenfor planområdet og influensområdet som datagrunnlaget har gitt grunn til å kategorisere.

5.1.1 Datagrunnlag

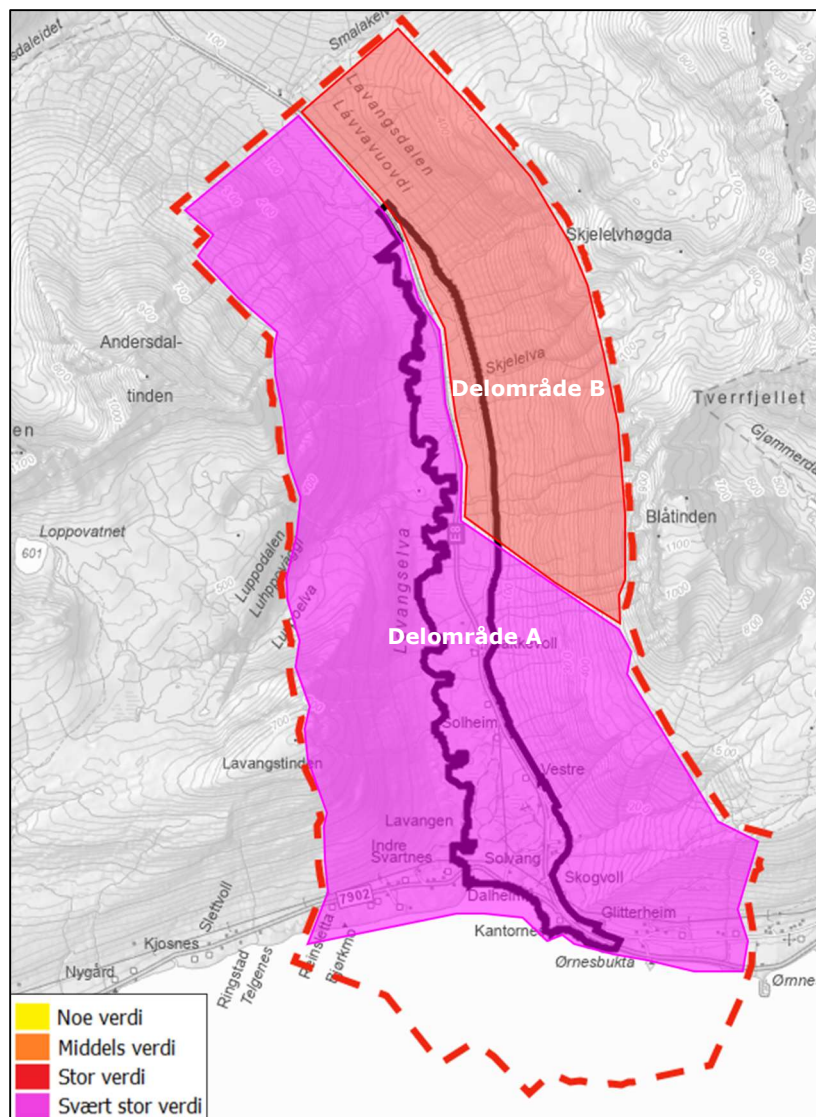
Datagrunnlaget utgjøres av offentlige databaser, møter/dialog med berørt distrikter, befarings, regionale/statlige myndigheter og kommunene, innspill i planprosessen og lokalkunnskap.

For oversikt over gjerder, anlegg, trekk- og flyttleier, årstidsbeiter mm., er NIBIOs karttjeneste Kilden benyttet, RBD sin driftsplan og informasjon fra RBD. Informasjonen er supplert med offentlig informasjon fra blant annet Statsforvalteren i Troms, Troms fylkeskommune og Landbruksdirektoratet. Møtene og dialogen med reinbeitedistriktet vært svært viktig i datainnhenting.

27.06.2023 ble det gjennomført et fysisk møte og befarings på planområdet med reinbeitedistrikt 17/18/27. 08.12.2022 ble det gjennomført et møte på Teams med styreleder for reinbeitedistriktet som omhandlet deres bruk av området. 18.01.2024 ble det gjennomført et nytt fysisk møte med reinbeitedistriktet hvor endringer og nye løsninger i prosjektet ble presentert. Distriktet har vært tilgjengelige for supplerende informasjon og dialog i forbindelse med dette arbeidet.

5.1.2 Inndeling i delområder

Områdeinndelingen er gjort på bakgrunn av verdivurderingen som følger i de neste underkapitlene, som er en følge av møtene med reinbeitedistriktet og annen informasjon. Området er delt inn i to delområder; A og B. Delområde A følger hovedsakelig de områdene hvor flyttleia går og delområde B er resterende areal. Delområde A er vurdert til å ha **stor til svært stor verdi** på grunn av blant annet viktige flyttleier og trekkleier, og delområde B er vurdert til å ha **middels/stor** verdi. Områdeinndelingen er vist i figuren på neste side.

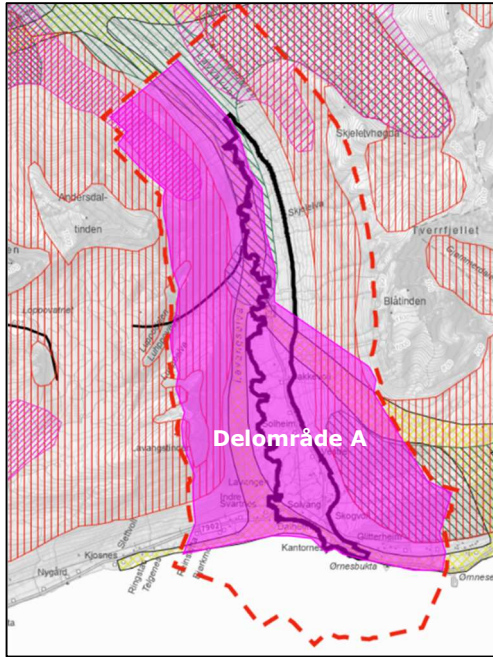


Figur 16 Delområde A vist med lilla farge (stor til svært stor verdi). Delområde B vist med rød farge (middels til stor verdi). Planområdet vist med svart linje. Influensområdet vist med rød stiptet linje.

5.2 Verdivurdering av delområdene

5.2.1 Delområde A

Området er, ifølge NIBIOs karttjeneste Kilden, betegnet som **sommerbeite** - lavereliggende sommerland, mindre sentrale og/eller mindre intenst brukte områder, **vårbeite** - oksebeiteland og øvrig vårland, der okserein og fjorårskalver oppholder seg i kalvingstida. Hit kan også kalver med simler trekke seinere på våren, **høstbeite** - parringsland, de deler av høstområdet der oksereinen samler simleflokken til parring under brunsten. I tillegg er det flyttlei og trekklei i delområdet.



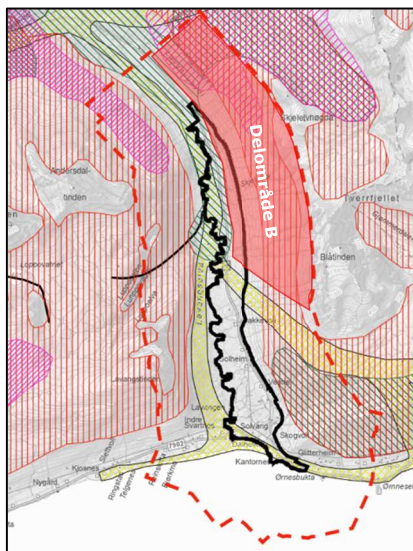
Figur 17 Delområdet A er vist med lilla farge. Sommerbeite vist med rød skravur, vårbeite er vist med grønn skravur, høstbeite i lilla skravur, trekklei er vist med svart linje og flyttleiene i gul skravur. Kilde: Kilden/NIBIO

RBD 17/18/27 bruker dette området som sommerbeite, vårbeite og høstbeite. Dette området har viktige flytt- og trekkleier som reinbeitedistriktet må bruke for å flytte reinen over E8. Det er en del utfordringer med å flytte reinen over E8 på grunn av mye trafikk og at det tas lite hensyn til både flytting og reinen i området. På bakgrunn av denne informasjonen, og verdikriteriene i Tabell 1 i kapittel 2.3, vurderes verdien av delområde A til å ha stor til svært stor verdi for reindrift.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
				▲	

5.2.2 Delområde B

Området er, ifølge NIBIOs karttjeneste Kilden, betegnet som **sommerbeite** - lavereliggende sommerland, mindre sentrale og/eller mindre intenst brukte områder, **vårbeite** - oksebeiteland og øvrig vårland, der okserein og fjorårskalver oppholder seg i kalvingstida. Hit kan også kalver med simler trekke seinere på våren, **høstbeite** - parringsland, de deler av høstområdet der oksereinen samler simleflokken til parring under brunsten.



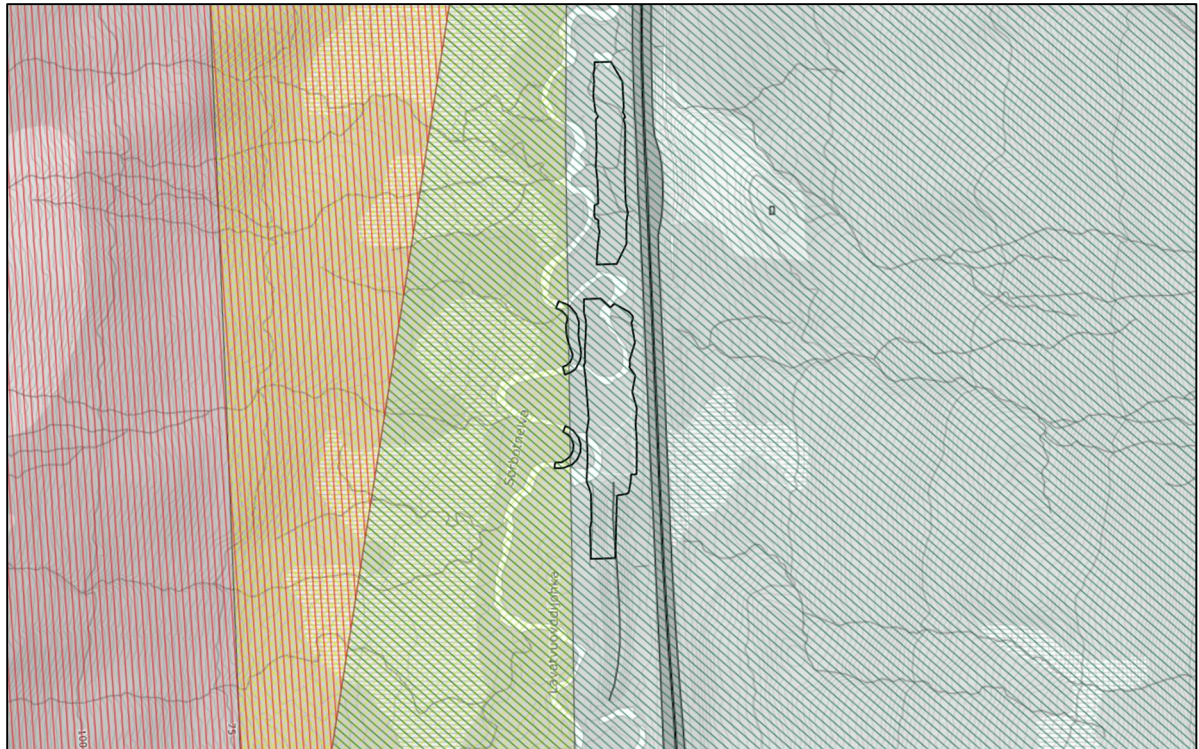
Figur 18 Delområdet B er vist med rød farge. Sommerbeite vist med rød skravur, vårbeite er vist med grønn skravur og høstbeite i lilla skravur. Kilde: Kilden/NIBIO

RBD 17/18/27 bruker dette området som sommerbeite, vårbeite og høstbeite. På bakgrunn av denne informasjonen, og verdikriteriene i Tabell 1 i kapittel 2.3, vurderes verdien av delområde A til å ha middels til stor verdi for reindrift.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲		

5.2.3 Utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden

Området er, ifølge NIBIOs karttjeneste Kilden, betegnet som **vårbeite** - oksebeiteland og øvrig vårland, der okserein og fjorårskalver oppholder seg i kalvingstida. Hit kan også kalver med simler trekke seinere på våren og på vestsiden av området er det betegnet som **sommerbeite** - lavereliggende sommerland, mindre sentrale og/eller mindre intenst brukte områder. I tillegg er det en flyttleie som går rett på vestsiden av tiltaket.



Figur 19 Oversiktsbilde som viser vårbeite (markert med grønn skravur), sommerbeite (markert med rød skravur), flyttleia (markert med gul skravur) og tiltakene (markert med svarte linjer).

På bakgrunn av verdikriteriene i Tabell 1 i kapittel 2.3, vurderes verdien av dette området til å ha middels verdi for reindrift.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲		

6. VURDERING AV PÅVIRKNING

6.1 Innledning

I det følgende gis en vurdering av påvirkningen de planlagte tiltakene medfører delområdene som er verdivurdert over. Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket/planforslaget vil medføre på et delområde, og endringene kan være både positive og negative.

Som i verdivurderingen er vurderingen av påvirkning innenfor hvert delområde først foretatt tematisk, og deretter gitt samlet for hvert delområde.

Påvirkningen vurderes i forhold til nullalternativet (referansesituasjonen). Vurderingen bygger på kunnskap om verdiene i delområdene, kunnskap om tiltakets fysiske utforming og kunnskap om hvordan tiltaket påvirker verdiene i delområdene. Vurdering av påvirkning angis på en glidende skala fra ødelagt/sterkt forringet til forbedret, som vist i metodekapitlet.

6.2 Nullalternativet (referansesituasjon)

Nullalternativet beskriver forholdene framover dersom detaljreguleringens oppgradering av E8 ikke bygges ut, det tar utgangspunkt i dagens situasjon. Reindriftsinteressene identifisert og verdisatt over vil altså ikke forringes dersom oppgradering av E8 ikke realiseres.

I henhold til Håndbok V712 har nullalternativet per definisjon konsekvensen 0. Konsekvensen for delområdene illustrer derfor tiltakets påvirkning på området målt opp mot referansesituasjonen.

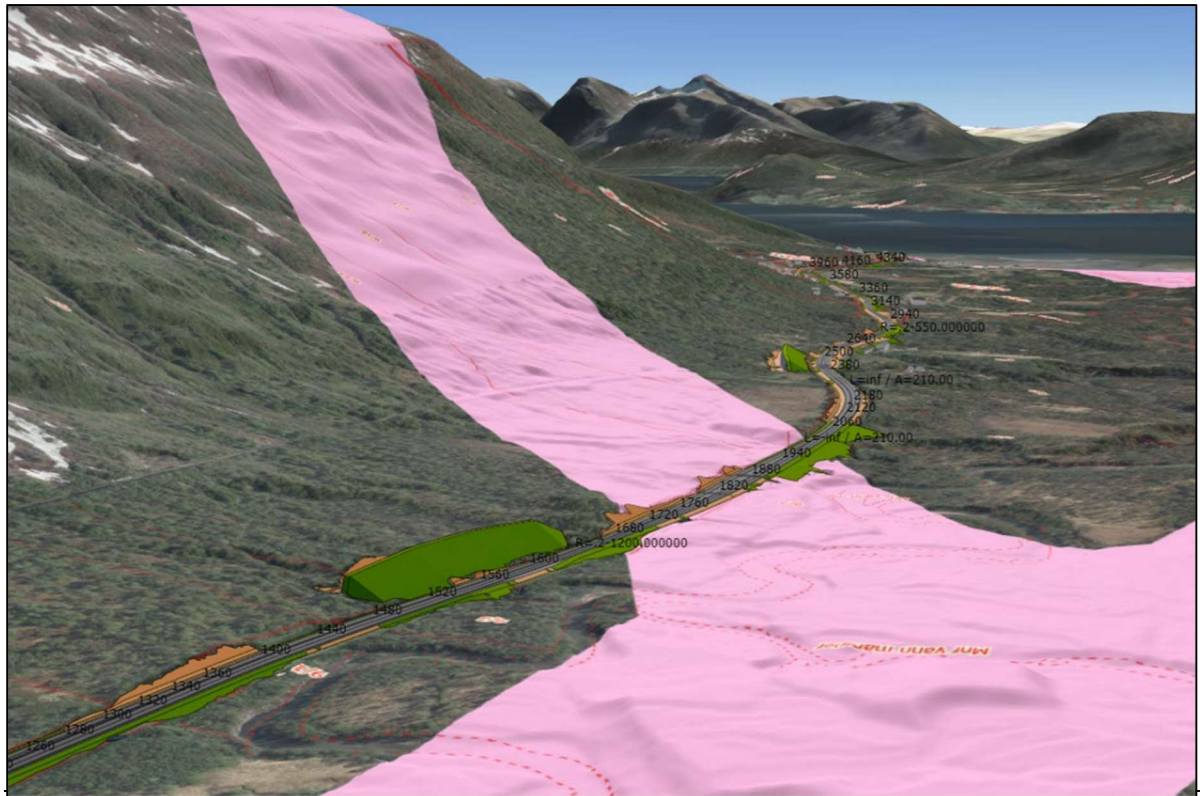
Slik situasjonen er i dag anser reinbeitedistriktet det som svært utfordrende å flytte reinen over E8. De har tidligere fått hjelp fra politiet til å stanse og dirigere trafikken, dette får de ikke hjelp til lenger. Distriktet opplever at når de skal flytte reinen over veien, er det vanskelig å få biler til å stoppe og ikke presse seg frem.

6.3 Påvirkningsvurdering av delområder

6.3.1 Delområde A

Delområde A er som nevnt tidligere et viktig område for RBD, særlig på grunn av flyttleia som krysser E8. Det er derfor veldig viktig for distriktet at dette området og området rundt kan brukes til flyttleie og beite. Den nye vei-traséen vil følge store deler av eksisterende vei. Det vil være en del nye fyllinger og skjæringer, i tillegg skal det etableres skredvoller, oppgradering av eksisterende skredvoller, erosjonssikring og det etableres midtrekkverk med en 50 meters åpning slik at reinbeitedistriktet kan flytte over E8. Det vil bli en del terrenginngrep og arealbeslag som følge av tiltaket.

Figuren under illustrerer hvor flyttleia går (markert i rosa) og hvordan tiltaket er tenkt utformet. Åpningen i rekkverket er plassert i det området flyttleia krysser E8.



Figur 20 Illustrasjon på hvordan tiltaket er tenkt utformet der hvor flytteleia (markert i rosa) krysser E8.
Illustrasjon: Statens vegvesen

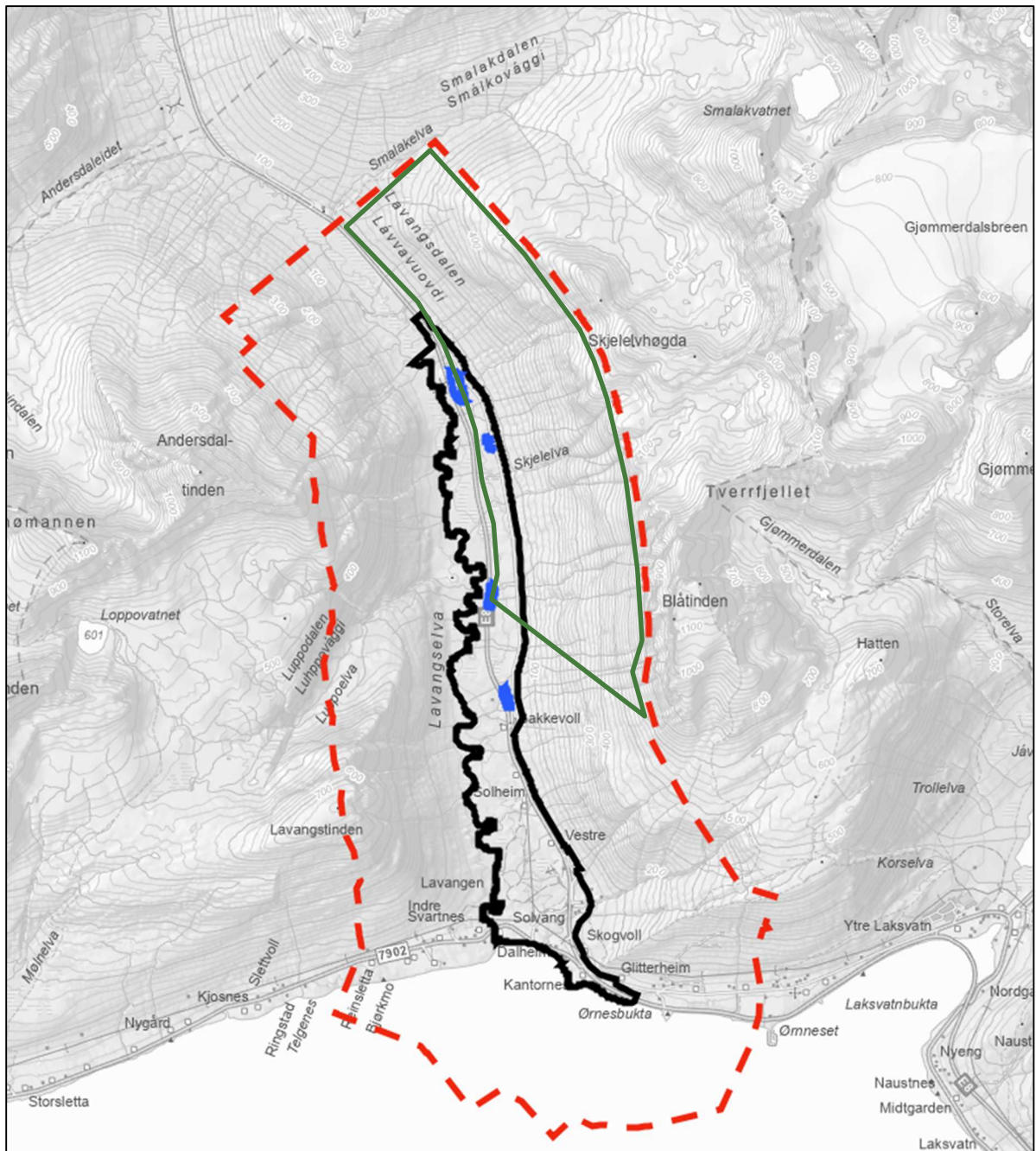
Det vurderes som positivt at skjæringene og fyllingene blir slakere og at det etableres åpning i midtrekkverket. Skjæringene og fyllingene kan ikke være for bratte slik at reinen ikke kan komme seg bort fra området og at det blir uoversiktlig eller at reinen blir ledet langs veien. Det anbefales at skogen inn mot krysningpunktet ryddes for å øke trafikksikkerheten. Innenfor hele planområdet bør vegetasjonen nærmest veien fjernes av hensyn til rein og annet vilt.

Samlet sett vurderes det at utbyggingen vil ha noe negativ påvirkning for reindriften i delområdet. Dersom fyllingene er slake, skjæringene er slik at reinen kan passere i området, bedre oversikt, økt trafikksikkerhet og bedre sikt, samt at åpningen i rekkverket fungerer på en hensiktsmessig måte for reinen å krysse E8, kan dette redusere de negative påvirkningene for reindriften. Det vil bli mer oversiktlig og bedre trafikksikkerhet som følge av tiltaket. Anleggsperioden vil være forstyrrende for reindriften, det er derfor viktig med god kommunikasjon. Det vurderes at utbyggingen vil medføre noe forringet endring for reindriften i delområdet, dersom det som er nevnt over blir ivarettatt.

Påvirkning	Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
			▲		

6.3.2 Delområdet B

I delområde B er de største endringene tiltakene med skredvollene. Den nye vei-traséen vil følge store deler av eksisterende vei. Det vil være noen nye fyllinger og skjæringer, i tillegg skal det etableres skredvoller og oppgradering av eksisterende skredvoller. Innenfor hele planområdet bør vegetasjonen nærmest veien fjernes av hensyn til rein og annet vilt. Det vil bli terrenginngrep og arealbeslag som følge av tiltaket.



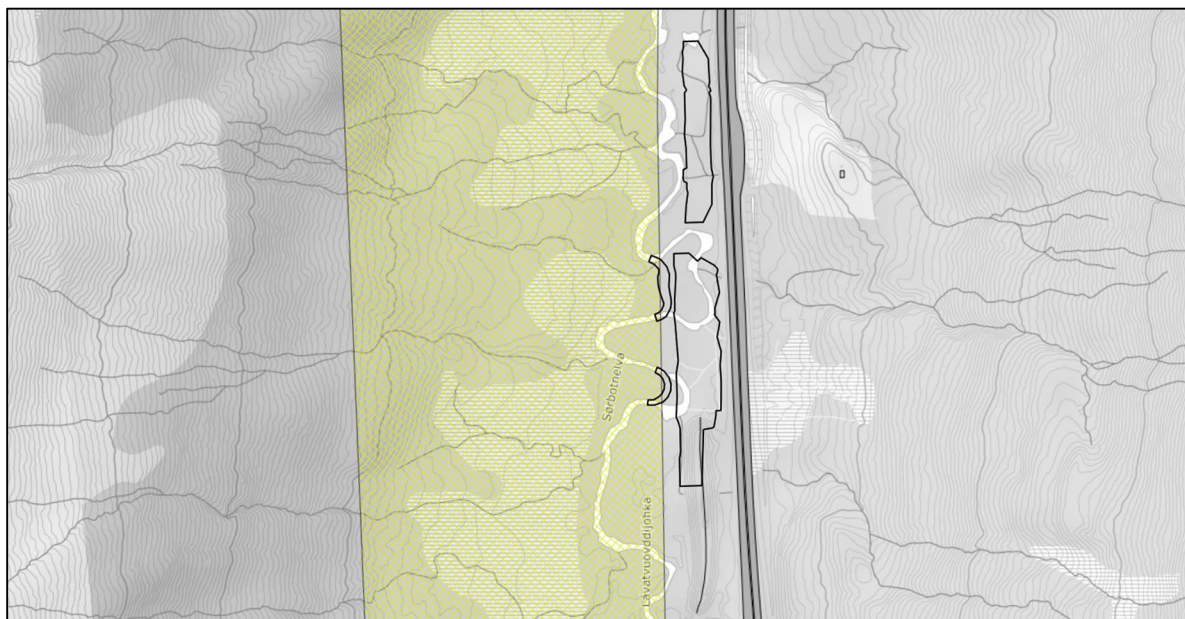
Figur 21 Illustrasjon som viser hvor skredvollene er plassert (markert i blå) delområdet B er markert med grønn strek.

Samlet sett vurderes det at utbyggingen vil ha en ubetydelig endring for reindrifta i delområdet selv om det vil være noe arealbeslag og terrenginngrep.

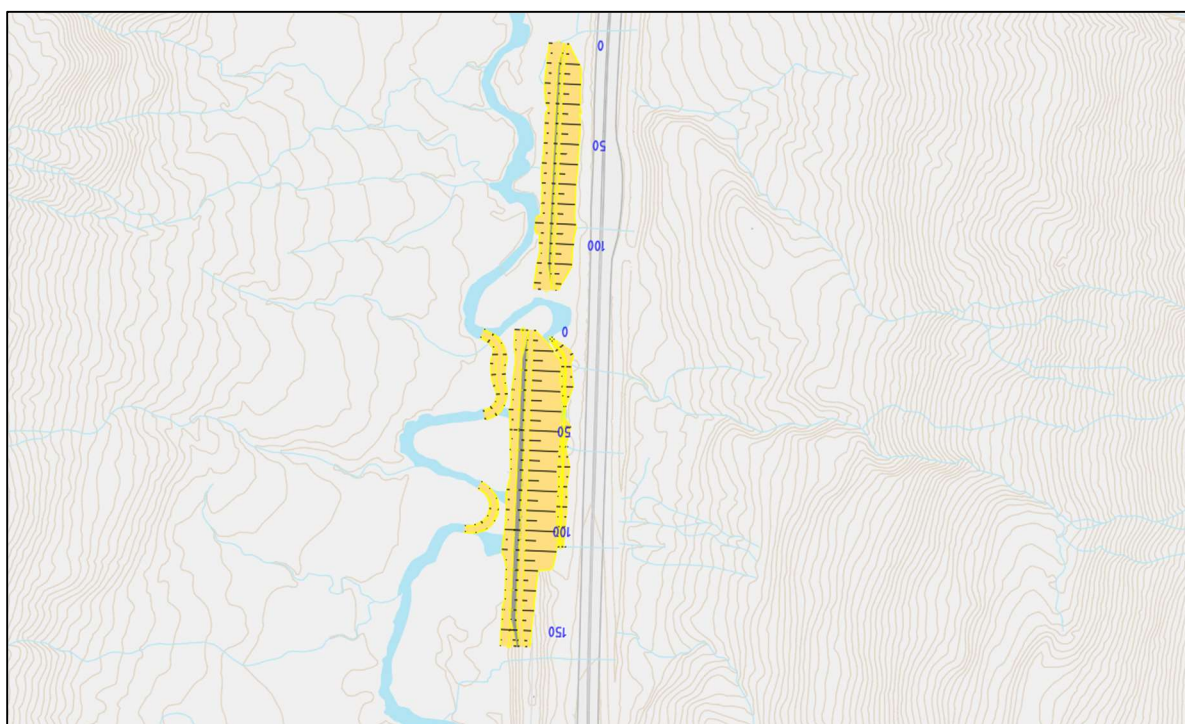
Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.3 Utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden

I dette området vil det være endringer som følge av utvidelse og forsterkning av skredvollen, områdestabilisering og endring av elveløpet. Dette vil medføre terrengingrep og arealbeslag som følge av tiltaket.



Figur 22 Illustrasjon som viser tiltakene (markert med svarte linjer) og flytteleia (markert i gul skravur).



Figur 23 Illustrasjon som viser hvordan tiltaket er tenkt utformet med skredvollene og endring av elveomløpet. Illustrasjon Statens vegvesen

Siden flytteleia går på venstre side av elva, vurderes det at utbyggingen vil ha en ubetydelig endring for reindrifta i delområdet selv om det vil være noe arealbeslag og terrengingrep.

Påvirkning	Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

7. KONSEKVENSVURDERING

7.1 Sammenstilling av konsekvens

Planforslaget bygger ned deler av området innenfor plangrensa. Reinen vil fortsatt ha tilgang på arealene innenfor planområdet. Delområde A har størst verdi for reindrifta, men det er vurdert at det i all hovedsak vil være utformingen på åpningen i rekkverket, skråningene, skjæringene, trafikksikkerheten og tilgjengeligheten som kan påvirke området. Delområde A vurderes å bli noe forringet på bakgrunn av tiltaket. Delområde B vurderes å ha ubetydelig endring som følge av tiltaket. Området ved utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden vurderes også å ha ubetydelig endring som følge av tiltaket planlagt der.

Konsekvensvurderingen for delområdene og utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden er gjort gjennom å sammenstille verdi og påvirkning i konsekvensvifta (figur 11). Resultatet er gjengitt i tabell 3.

Tabell 3 Sammenstilling av konsekvensvurderingen.

Delområde	0-alternativ	Utbyggingsalternativ
A	0	Noe negativ konsekvens (-)
B	0	Noe negativ konsekvens (-)
Utvidelsen av skredvollen nedenfor Stortinden	0	Ubetydelig konsekvens (0)
Avveining		Delområde A tillegges mest vekt fordi dette området berører flyttleier og trekkleier. Vurderingen forutsetter at foreslått løsning etableres og fungerer.
Samlet vurdering	Ingen konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	2
Forklaring til rangering	0-alternativet har mindre negativ konsekvens enn utbyggingsalternativet, på grunn av at det er mindre arealbeslag, men utbyggingsalternativet har bedre trafikksikkerhet, slakere skråninger, fyllinger og bedre sikt enn 0-alternativet. Dersom det gjennomføres avbøtende tiltak, kan de arealmessige konsekvensene bli redusert for utbyggingsalternativet.	
Beslutningsrelevant usikkerhet	Liten	Liten

Den samlede konsekvensgraden av utbyggingen/planforslaget vurderes som **noe negativ**. Tiltakene nevnt over har stor betydning på hvilken rangering de ulike alternativene får.

7.2 Usikkerhet

Reindriftas innspill og samarbeid i utredningsprosessen har vært svært viktig for et godt kunnskapsgrunnlag og økt forståelse av hvordan området brukes. Datagrunnlaget som inngår i utredningen anses som tilfredsstillende og påkaller ingen særlige usikkerheter som etter vår vurdering skulle kunne føre til at konsekvensvurderingene for dette temaet blir annerledes. Dersom tiltaket blir forandret/justert i samarbeid med reinbeitedistriktet kan resultatet bli annerledes. Usikkerhet vurderes ikke å ha nevneverdig påvirkning for resultat og funn i denne utredningen med tanke på hvordan tiltaket ser ut i denne utredningen.

8. SAMLA BELASTNINGER

Reinbeitedistriktet har uttrykt at de ikke er negative til utbyggingen, men at flytting over E8, må ivaretas. En viktig faktor for at tiltaket ikke skal ha negativ konsekvens for reindrifta er at skjæringer og skråninger utformes slik at reinen ikke påvirkes negativt. Negativ påvirkning kan være at reinen ikke kan passere på enkelte områder, at den blir ledet til steder den helst ikke skal gå og at det blir uoversiktlige situasjoner som kan føre til farlige situasjoner.

Dersom ikke skadereduserende tiltak gjennomføres, vil en kunne forvente redusert beite og forsterket forstyrrelser og unnvikelse for dyrene. I verste fall vil reinen på grunn av veiens barriereeffekt utelukkes fra eller stenges inne på hver sin side av veien 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 regningsssvarende måte.

Det planlagte anlegget vil medføre noe reduksjon i beiteareal med alle tiltakene som planlegges som utvidelse av skredvoller og områdestabilisering. Det er positivt at det planlegges å bruke eksisterende veilinje så mye som mulig, da det vil bli mindre arealbeslag og mindre tap av beiteareal.

Oppdragsgiver ønsker å tilrettelegge for at reindrifta skal kunne flytte over E8 på en trygg og effektiv måte. Reinbeitedistriktet har uttalt at de ønsker å være en del av planprosessen, slik at de har mulighet til å bidra med reindriftsfaglige innspill før endelig utforming er bestemt. Dersom de kan være med å påvirke og gi reindriftsfaglige innspill kan dette ha en positiv effekt og bidra til å redusere risikoen for å måtte gjøre endringer senere i prosessen. Det vil derfor være svært viktig å opprettholde dialog mellom tiltakshaver og reinbeitedistriktet.

8.1 Anleggsperioden

Støy fra anleggsperioden vil påvirke reinens bruk av området. Det er derfor viktig med god dialog med reinbeitedistriktene for å sikre minst mulig konflikt i anleggsperioden. Distriktet kan midlertidig miste beiteareal og oppleve driftsutfordringer, dersom støy og rystelser blir for sjenerende i anleggsperioden. Når det foreligger en plan for gjennomføringen av utbyggingen, må det avtales kompensierende tiltak for å sikre at reinbeitedistriktet kan drive hensiktsmessig mens anleggsperioden pågår. Det er lagt til grunn at det skal være tett dialog mellom reinbeitedistriktet og Statens vegvesen både før oppstart og under anleggsperioden.

8.2 Planer og inngrep i distriktet

Det er viktig å ha ulike områder reinen kan beite og flytte for blant annet at områder ikke skal bli overbeitet, usikkerheten med klimaendringer og hvordan dette kommer til å påvirke ulike områder og dersom distriktet trenger hjelp til flytting osv. at det finnes flere veier å flytte og beite i. Reinbeitedistriktet har mistet flere beitearealer på grunn av utbygging og menneskelig aktivitet. Tap av beiteareal og nye utfordringer med flytting på grunn av nye tiltak, menneskelig aktivitet og klimaendringer er noe som tærer på reinbeitedistriktet. Det er særlig områdene i nord i distriktet som opplever stort press. Dette medfører at reinen presses bort fra disse områdene. Dette gjør at det er ekstra viktig å ivareta resterende arealer og at verdien av disse øker. Den samlede belastningen for reinbeitedistriktet gjør det stadig mer utfordrende å drive på en bærekraftig og økonomisk hensiktsmessig måte. Reinbeitedistriktet må stadig tilpasse seg samfunnet og finne gode måter å drive reindrifta på med alle endringer som skjer og vil komme i fremtiden. Det vurderes at reinbeitedistriktet driver på en bærekraftig måte. Det er likevel viktig at utbyggingssaker vurderes og drøftes med distriktet, slik at de kan fortsette å drive på en bærekraftig måte uten et stort press fra utbygginger, inngrep og tiltak. Etablering av midtrekkverk er et lite bidrag i den negative utviklingen, men det vurderes ikke at den samla belastningen endres i stor grad. Andre type tiltak vil potensielt ha en mye større påvirkning som for eksempel etablering av vindkraftverk, hyttefelt, nye veier og stier og økt menneskelig aktivitet i områder som tradisjonelt ikke har vært brukt.

Nedenfor et en kort oppstilling av planlagte og gjennomførte inngrep i områder som hovedsakelig har vært utrørte tidligere.

Følgende energianlegg innenfor reinbeitedistriktet har fått konsesjon av Norges vassdrag- og energidirektorat etter energiloven og/eller vannressursloven (mai 2024):

- Vannkraftverk Pikstein, gitt konsesjon 2013. Bygging pågår
- Vannkraftverk Saltdalelva. Satt i drift i 2012
- Vannkraftverk Ritaelva Satt i drift i 2021
- Vannkraftverk Sveingardvatn Satt i drift i 2021

Kroken vindkraftverk er under behandling hos NVE. Området består av de fire fjelltoppene Rundfjellet, Blåfjellet, Blåmannen og Skarsfjellet.

Vannkraftverk Stordal, avslått av NVE i 2015, men ligger inne i kommuneplan

Utbygging av ny innfartsvei mot Tromsø - E8 Sørbotn – Laukslett pågår.

Det er en rekke planer under arbeid innenfor reinbeitedistriktets sommerbeiteområder.

- Regulering av industriområde på Hundbergan
- Detaljregulering Olavsvern
- Detaljregulering Ramfjordmoen, 30/77
- Detaljregulering Breivikeidet 130/1
- Detaljregulering boliger 8/10 og 8/21 - Nordre Vågnes
- Detaljregulering produksjonsanlegg for ammoniakk og hydrogen, Tønsnes havn
- Detaljregulering alpinanlegg og parkeringsområde i Kroken

Innenfor vinterbeitet har Måselv Fjellandsby og Mauken-Blåtind skyte- og øvingsfelt blitt etablert.

9. AVBØTENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Det er viktig å vurdere justeringer som reduserer negative virkninger. Utreder kan foreslå avbøtende eller kompensierende tiltak. Det gjøres oppmerksom på at planforslaget har innbakt i seg tiltak og føringer med formål å, direkte eller indirekte, fremme reindriftsinteressene og dempe negative virkninger av planen. Dette er da en del av planen og skal ikke behandles som avbøtende eller kompensierende tiltak.

Det foreslås, utover planforslaget, at følgende tiltak vurderes som avbøting:

- Vegen utformes med slake grøfter og skrånninger slik at rein kan passere lett og ikke skader seg. Spesielt gjelder dette i områder med flyttleier og trekkleier.
- Behovet for gjerde på toppen av skredvollene vurderes i samarbeid med reinbeitedistriktet.
- Skogen ryddes og tynnes ut i området hvor flyttleia passerer E8 etter dialog med reinbeitedistriktet.
- Vegetasjonsrydding langs E8 for å redusere faren for påkjørsler av rein og annet vilt.
- For å sikre flyttleie forutsettes etablering av åpning i midtrekkverket.
- Drift og vedlikehold. Det anbefales at det lages en plan for skogrydding knyttet til flyttleie, samt fjerning av vegetasjon langs E8.

9.1 Anleggsfasen

Under anleggsfase vil det kunne oppstå utfordringer eller være behov for særlige tiltak for å sikre at påvirkningen for distriktet blir så liten som mulig. Det er derfor viktig å ha en dialog med distriktet før og under anleggsperioden og dersom det planlegges andre støyende aktiviteter knyttet til tiltaket. Ved behov må det også vurderes om det skal gjøres særskilte tiltak for å sikre at flytting / trekk for reinen kan gjennomføres. Tiltaksområdene må også sikres slik at reinen ikke kan komme til skade i anleggsperioden.

10. MILJØOPPFØLGNING OG FØR-/ETTERUNDERSØKELSER

Det er vår vurdering av datagrunnlaget som inngår i utredningen og vurderingene som er gjort er godt faglig fundamentert. Grunnlaget tilfredsstillende formålet med utredningen og det vurderes at det ikke er behov for videre undersøkelser før gjennomføring av planen.

Det er imidlertid svært viktig at tiltakshaver opprettholder dialogen med distriktet, både i plan og anleggsfasen.

11. KILDER OG REFERANSER

- Anker Rasch, C. (2017) *Samlet belastning og reindrift: En studie av effekter av utbygging i Ildgruben reinbeitedistrikt*. Masteroppgave. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
- Forskrift om konsekvensutredninger. *Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger*
- Landbruksdirektoratet, avdeling reindrift (2023) *Ressursregnskap for reindriftsnæringen: Reindriftsåret 1. april 2022 – 31. mars 2023*. Rapport nr. 46/2023
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2021) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*
- NIJOS (2005), Rapport, *Nasjonalt referansesystem for landskap - Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*
- Konsekvensutredning, tema reindrift for E8 Sørbotn-Laukslett, vestre trasé (2020). Rapport nr. 102128
- *Distriktsplan for Meavki/Stuoranjarga orohat - Mauken/Tromsdalen reinbeitedistrikt* (2019)

Nettkilder

- www.atlas.nve.no (NVE Atlas)
- www.kilden.nibio.no (Kilden/NIBIO)
- www.miljoatlas.miljodirektoratet.no (Miljøatlas/Miljødirektoratet)
- www.snl.no (Store norske leksikon)
- www.ssb.no (Statistisk sentralbyrå)
-

Muntlige kilder

- Reinbeitedistrikt 17/18/27 v/styreleder Johan Anders Oskal og Tore Anders Oskal, fysisk møte og befaring den 27.06.2023.
- Reinbeitedistrikt 17/18/27 v/styreleder Johan Anders Oskal, Teams-møte den 08.12.2022.
- Reinbeitedistrikt 17/18/27 v/styreleder Johan Anders Oskal, fysisk møte den 18.01.2024.
- Reinbeitedistrikt 17/18/27 v/styreleder Johan Anders Oskal, e-post korrespondanse og dialog på telefon.