

Statens Vegvesen

Ny fv. 17 på strekningen Liafjell - Olvikvann i Lurøy kommune

Konsekvensanalyse av fagtema reindrift

2013-02-13 Oppdragsnr.: 5122636



FORORD

Norconsult har på oppdrag for Statens Vegvesen – Region nord utarbeidet konsekvensanalyse av temaet reindrift for ny fv. 17 på strekningen Liafjell – Olvikvann i Lurøy kommune, Nordland fylke.

Statens vegvesen, Region nord v/ Fylkesenhet Helgeland skal utarbeide detaljreguleringsplan for fv. 17 Liafjellet – Olvikvann. Fylkesenhet Helgeland har vært oppdragsgiver for dette oppdraget.

Oppdragsgivers kontaktpersoner i dette oppdraget har vært;

- ❖ Bjørn Tore Olsen
- ❖ Ole Magnus Paulsen

Prosjektleder hos Norconsult AS har vært;

- ❖ Senior planlegger Morten Selnes

Morten Selnes har skrevet denne rapporten og har det faglige ansvaret for rapportens innhold.

En første rapport ble levert 13. februar 2013. Det har i ettertid vist seg nødvendig å utarbeide mer detaljerte planer for gjennomføring av anleggsperioden nord for Olvikvatnet og fram til kommunegrensa mot Rødøy. I forhold til rapporten som ble levert i februar, er det derfor tatt inn et nytt kapittel 3.6.1. Konsekvens i anleggsperioden er justert noe opp. For øvrig er det bare gjort noen mindre endringer.

Rev.	Dato:	Beskrivelse:	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
2013-06-17	2013-02-13	Ny Fv. 17. Liafjell-Olvikvann. Lurøy kommune. Fagrappo Reindrift.	MOSEL	MOSEL	

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

Innhold

1 Innledning	6
1.1 Bakgrunn for prosjektet	6
1.2 Innhold og avgrensning	6
2 Metode og datagrunnlag	8
2.1 Metodikk	8
2.1.1 Definisjoner	8
2.1.2 Verdifastsetting	9
2.1.3 Omfang	9
2.1.4 Konsekvens	9
2.2 Datagrunnlag	10
2.2.1 Datainnsamling	10
2.2.2 Feltarbeid og befaringer	10
2.2.3 Møter	11
3 Tiltaksbeskrivelse	12
3.1 Nåværende vegtrasé (0-alternativet)	12
3.2 Skredsituasjonen i området	13
3.3 Tiltaket - Ny vegtrasé strekningen Liafjell – Olvikvann. Oversikt	14
3.4 Situasjonen ved Søndre tunnelpåhugg	16
3.5 Situasjonen ved Nybrott	18
3.5.1 Alternativ 4.	20
3.5.2 Alternativ foreslått av reinbeitedistriket.	21
3.5.3 Alternativ 6	23
3.6 Situasjonen nordøst for Olvikvatnet – fram mot kommunegrensa	24
3.6.1 Nytt alternativ for anleggsperioden nordøst for Olvikvatnet.	25
4 Statusbeskrivelse og verdivurdering	27
4.1 Planstatus.	27
4.2 Reinbeitedistriket	28
4.2.1 Generelt om årssyklus i reindrift	28
4.2.2 Om Hestmannen / Strandtindene reinbeitedistrikt	28
4.3 Reindriftskart for tiltaksområdet	29
4.3.1 Viktige trekkleier, drivingsleier / flytteleier og samleplasser i tiltaksområdet	31
4.3.2 Oppsamlingsområdet ved Nybrott / Olvikvatnet.	32

4.4	Foreløpige reinbeitekart.	33
4.5	Forholdet til reindriftsloven	36
4.6	Reinpåkjørsler i området.	36
4.7	Verdivurdering	37
5	Omfang- og konsekvensvurdering	38
5.1	Beslutning om alternativ 6	38
5.1.1	Vurdering av omfang i to faser	38
5.2	Anleggsperioden	38
5.2.1	Omfang av anleggsperioden	39
5.2.2	Konsekvens for reindrift	40
5.2.3	Mulige avbøtende tiltak	40
5.2.4	Konsekvens med avbøtende tiltak	41
5.3	Driftsperioden	41
5.3.1	Omfang av driftsperioden	41
5.3.2	Konsekvens for reindrift	42
5.3.3	Mulige avbøtende tiltak	43
5.3.4	Konsekvens med avbøtende tiltak	43
6	Konklusjon	44
6.1	Anleggsfasen etter avbøtende tiltak	44
6.2	Driftsfasen etter avbøtende tiltak	45



Sammendrag

Norconsult har på oppdrag for Statens Vegvesen – Region nord utarbeidet konsekvensanalyse av temaet reindrift for ny fv. 17 på strekningen Liafjell – Olvikvann I Lurøy kommune, Nordland fylke.

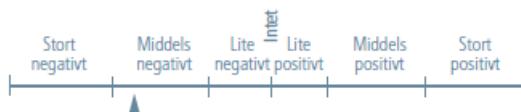
Verdien av området for reindrifta er karakterisert som stor (kap 4.7.) ut fra dagens bruk av området og ut fra de opplysninger vi sitter inne med.

Vi har vurdert omfang og konsekvens av dette tiltaket i anleggsfasen og i driftsfasen.

Anleggsfasen

Anleggsfasen innebærer at området i praksis vil være stengt for reindrifta gjennom anleggsperioden, og dette har vi karakterisert som et stort, negativt omfang av tiltaket (kap 5.2.1.).

Med gjennomføring av de foreslalte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **middels (stor) negativ** (kap 5.2.4.).



Dette er også vår konklusjon.

Driftsfasen

Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta. Dette har vi samlet karakterisert som et middels negativt omfang for reindrifta i området (kap 5.3.1.).

Med gjennomføring av de foreslalte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **litEN/ middels negativ** (kap 5.3.4.).



Dette er også vår konklusjon.

1 Innledning

1.1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

Statens vegvesen Region nord planlegger omlegging av fv. 17 (Tidligere «Kystriksvegen») på strekningen Liafjellet – Olvikvann i Lurøy kommune, Nordland fylke. I denne forbindelsen skal Statens Vegvesen Region Nord v/ Fylkesenhet Helgeland utarbeide detaljreguleringsplan for omleggingen av fv. 17 på denne strekningen.

Strekningen regnes i dag som rasutsatt, og en stor del av dagens trasé foreslås lagt i tunnel.

Dette prosjektet er bestilt av Statens vegvesen som ønsker en konsekvensutredning av fagtema reindrift. Denne konsekvensutredningen skal kartlegge mulige konsekvenser for reindriften og foreslå mulige avbøtende tiltak.

1.2 INNHOLD OG AVGRENNSNING

Innhold

Konsekvensutredningen for fagtema reindrift av den planlagte omleggingen av fv. 77 inneholder følgende:

I kapittel 2 redegjør vi for metode og datagrunnlag.

I kapittel 3 beskrives tiltaket – omleggingen av fv. 17. Denne beskrivelsen er basert på Vegvesenets forslag til traséendringer. Vi beskriver også mulige virkninger av de ulike alternativene i forhold til reindriftens bruk av området.

I kapittel 4 gir vi en beskrivelse av status og verdivurdering av fagtema reindrift i området. Vi tar her utgangspunkt i oppdragsområdet fra Brattland i sør og opp til kommunegrensa mot Rødøy kommune / Eidhaugen i nord. Vi angir her en verdi ut fra dagens bruk av området.

I kapittel 5 gir vi en omfangsvurdering av tiltaket i forhold til 0-alternativet (dagens trase). Vi vurderer omfanget i forhold til en anleggsfase og en driftsfase. Vi skisserer også avbøtende tiltak.

I kapittel 6 konkluderer vi i forhold til konsekvens av tiltaket.



Avgrensning

I denne rapporten avgrenser vi området slik;

Oppdragsområdet starter ved Liheim - like nord for Brattland i Lurøy kommune. Her vil nåværende vegtrase bli oppgradert over en strekning på ca 500 m fram til søndre tunnelpåhugg under Liafjell. Det er her aktuelt å bygge en portal i forlengelsen av tunnelpåhugget for å beskytte vegtraseen mot ras. Denne portalen kan også fungere som en passasje for reindrift.

Fra søndre tunnelpåhugg vil den nye traséen gå i en ca 1.800 m lang tunnel fram til nordre tunnelpåhugg nord for Liafjell – mot gården Nybrott i Olvika.

Det er lagt fram tre ulike alternativ for traseevalg forbi Liafjell fram mot Olvikvatnet. Dette området omkring Nybrott er beskrevet som det mest krevende i forhold til reindriftsnæringen i dette prosjektet.

Olvikvatnet krysses på en vegfylling evt i kombinasjon med en kort bru. Nord for Olvikvatnet følger ny trase i store trekk eksisterende trase opp til Reindalen / kommunegrensa mot Rødøy kommune som er oppdragsområdets avgrensning mot nord. Ved Reindalen er det en drivingsled som krysser vegen.



Utsnitt fra kart@Kvasir

2 Metode og datagrunnlag

2.1 METODIKK

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

Denne konsekvensutredningen for naturmiljø er basert på metodikken beskrevet i Statens vegvesens Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006).

Metoden i håndbok 140 har følgende hovedelementer:

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

Vi vil spesielt legge til grunn metoden som er angitt i håndbok 140, kapittel 6.7. Naturressurser.

2.1.1 Definisjoner

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

Med **ressursgrunnlaget** menes de ressursene som er grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri.

Med **fornybare ressurser** menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann og andre biologiske ressurser. Med vannressurser menes ferskvann (overflatevann og grunnvann), kystvann samt deres anvendelsesområder.

Med **ikke-fornybare ressurser** menes jordsmonn og georessurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter.

2.1.2 Verdifastsetting

Områdets verdi angis i en tredelt, glidende skala:

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Reindriftsområder	<ul style="list-style-type: none"> - Reindriftsområder med liten produksjon av næringsplanter - Reindriftsområder med lav bruksfrekvens 	<ul style="list-style-type: none"> - Reindriftsområder med middels produksjon av næringsplanter - Reindriftsområder med middels bruksfrekvens 	<ul style="list-style-type: none"> - Reindriftsområder med stor produksjon av næringsplanter - Reindriftsområder med høy bruksfrekvens. - Beiteressurser som det er mangel på i et område. (området er minimumsbeite)

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

2.1.3 Omfang

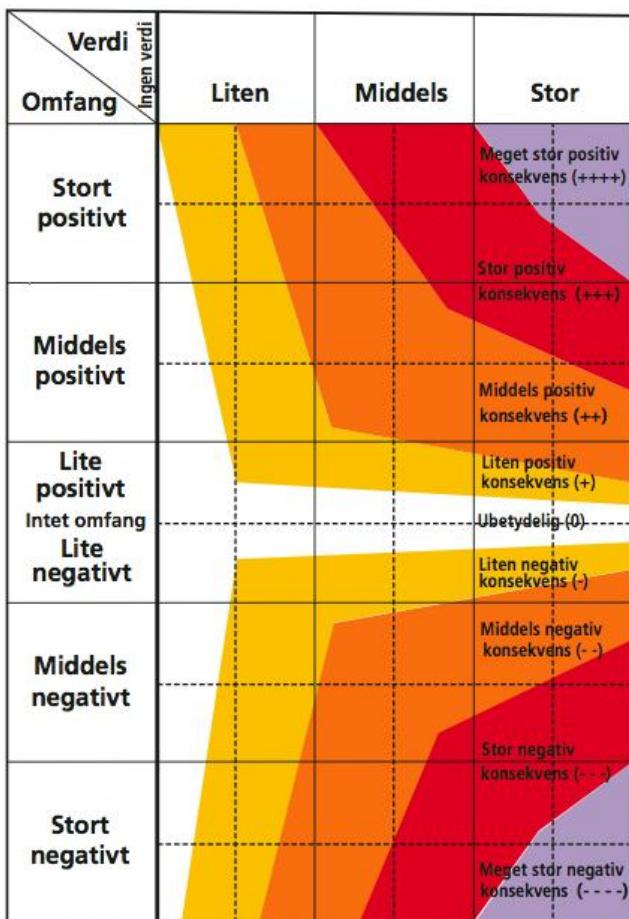
Omfangsvurderingen er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket vil medføre for reindrifta. Omfanget vurderes i forhold til alternativ 0 – dvs ingen endring i forhold til dagens situasjon.

	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Ressursgrunnlaget og utnyttelsen av det	Tiltaket vil i stor grad øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet (Neppe aktuelt)	Tiltaket vil øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil stort sett ikke endre ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil redusere ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet

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

2.1.4 Konsekvens

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



Figur 1. Konsekvensvifte. Kilde: Håndbok 140 (Statens vegvesen 2006).

2.2 DATAGRUNNLAG

2.2.1 Datainnsamling

- ❖ Møte med Reindriftsforvaltningen på Fauske den 2012-08-28. Gjennomgang av oppdaterte reindriftskart.
- ❖ Kontakt med Lurøy kommune, utbyggingssjef Atle Henriksen. 2012-08-28.
- ❖ Databasen www.reindrift.no
 - Digitale reindriftskart
- ❖ Dokumenter:
 - Brev fra Reindriftsforvaltningen Nordland datert 2012-01-12

2.2.2 Feltarbeid og befaringer

Det ble gjennomført befaring i området 2012-10-04 sammen med formann i Hestmanden / Strandtindene reinbeitedistriktet Kjell Johannes Gaup.

2.2.3 Møter

- ❖ Møte 2012-12-05. Mo i Rana Statens Vegvesen. Hestmanden / Strandtindene Reinbeitedistrikt.
- ❖ Møte 2013-01-08. Bodø. Statens vegvesen. Gjennomgang av nye alternativer
- ❖ Møte 2013-01-30. Mo i Rana. Statens Vegvesen. Hestmanden / Strandtindene Reinbeitedistrikt. Reindriftsforvaltningen i Nordland.
- ❖ Møte 2013-02-01. Bodø. Statens vegvesen. Møte med prosjektgruppa. Fv17. Omlegging av vegtrase Liafjell – Olvikvatn. Gjennomgang av alternativ. Konklusjon om å arbeide videre med alternativ 6.

3 Tiltaksbeskrivelse

3.1 NÅVÆRENDE VEGTRASÉ (0-ALTERNATIVET)

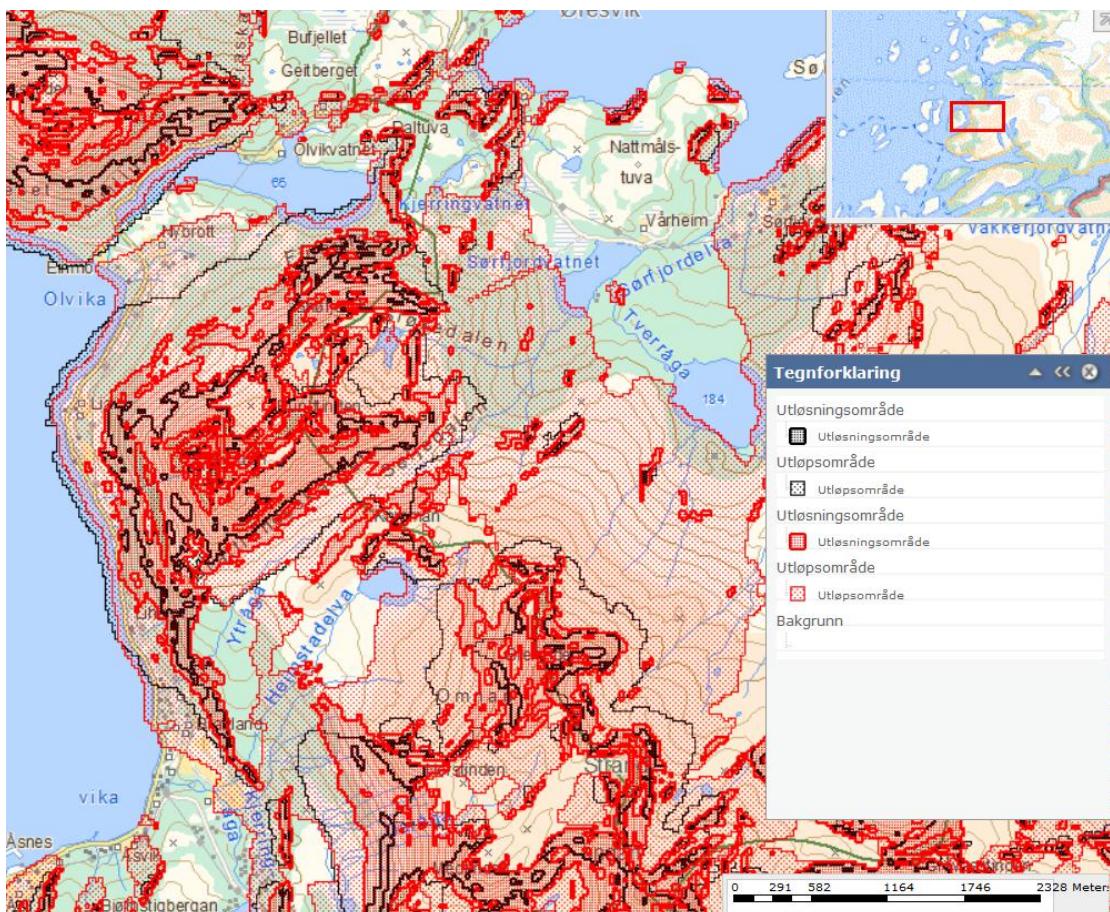
Nåværende vegtrasé for fv. 17 (alternativ 0) følger sjøkanten langs Aldersundet fra Brattland, nordover mot Olvika, langs Olvikvatnets nordside og videre nordover mot ferjeleiet i Kilboghamn. Terrenget er på denne strekningen svært bratt og utsatt for skred. Det er spesielt strekningen under Liatinden og strekningen på Olvikvatnets nordside (Almliurda) som er utsatt for både steinskred og snøskred. Almliurda består for en stor del av åpen og ustabil blokkmark. Det er også mye blokkmark under Liatinden.



Utsnitt fra Kart@Kvasir

3.2 SKREDSITUASJONEN I OMRÅDET

Følgende kartutsnitt fra skredatlas, viser situasjonen i området. Som vi ser av dette kartet, ligger dagens trase for fv. 17 i utløpsområde for både steinskred og snøskred. En tunnel gjennom Liafjell og en omlegging av traseen ved Olvikvatnet forventes å ville forbedre denne situasjonen i stor grad.



Kilde: Skredatlas.no

Sett i forhold til reindriftsnæringen, er det en problemstilling at omlegging av fylkesveger / hovedveger, kan åpne for økt bebyggelse / fritidsbebyggelse langs de vegstrekninger som blir nedklassifisert som følge nav omleggingen. En økt bebyggelse vil medføre økt ferdsel og aktivitet i området, noe som kan forstyrre beitende dyr.

På grunn av skredfarene er dette en lite aktuell problemstilling i dette området.

Det er i arealdelen avsatt et område (R-21) med formål Fritidsbebyggelse i Olvika (se kap 4).

3.3 TILTAKET - NY VEGTRASÉ STREKNINGEN LIAFJELL – OLVIKVANN. OVERSIKT

Den planlagte omleggingen av fv. 17 vil skje mellom Liheim i sør (nord for Brattland) og nordover mot kommunegrensa til Rødøy kommune.

Fra Liheim vil ny Fv. 17 bli lagt i tunnel fram mot Nybrott. I området ved Nybrott vil ny trase bli lagt i dagen. Her er det flere ulike trasealternativer – ett av alternativene vurderes lagt i tunnel.

Olvikvatnet krysses over eidet omtrent midt på vannet. Fra Olvikvatnet og videre nordover følges eksisterende trase i store trekk.

Det er lite bebyggelse på denne strekningen bortsett fra noe bebyggelse tilknyttet den nå nedlagte Omega-stasjonen på Lia og noe bebyggelse i Olvika.

Det er også noe bebyggelse / fritidsbebyggelse ved Nybrott, i vestenden av Olvikvatnet og på Olvikvatnets nordøstlige side.

Tiltaket ny Fv. 17 strekningen Liafjell – Olvikvann omfatter;

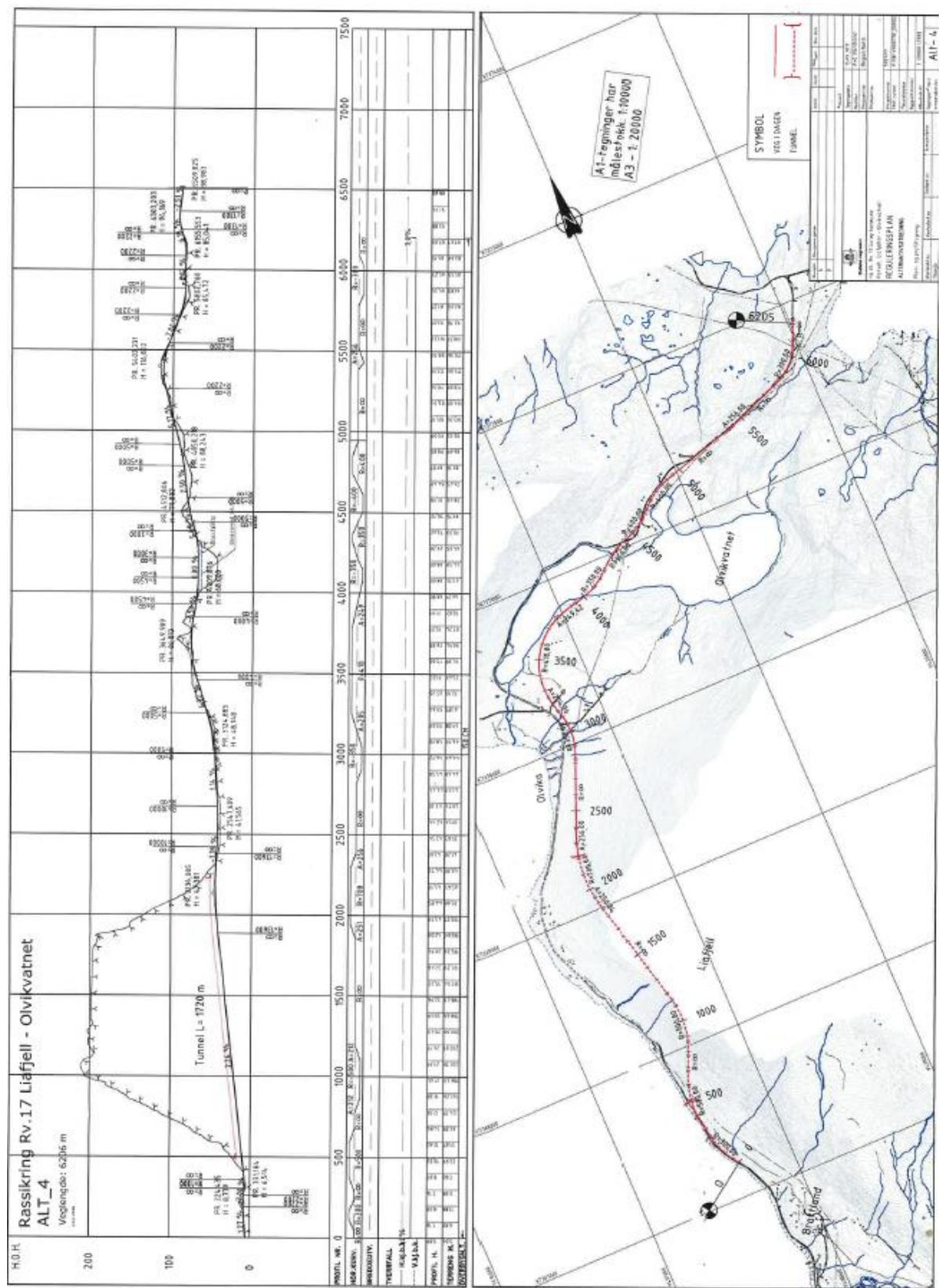
- ❖ Ca 500 meter ny veg fra Brattland og fram til sørlige tunnelpåhugg ved Liafjell
- ❖ Bygging av ca 1.720 m tunnel gjennom Liafjell
- ❖ Bygging av ca 4 km ny veg fra nordre tunnelpåhugg ved Liafjell – over Olvikvatnet og langs eksisterende Fv. 17 fra Olvikvatnet og ned mot Øresvik i Rødøy kommune.
- ❖ Totalt omfatter dette tiltaket bygging av ca 6.200 meter med ny veg inklusive tunnel gjennom Liafjell.

Oversiktskartet (neste side) viser tiltaket i sin helhet etter alternativ 4. Det er utviklet flere alternativer, men disse avviker vesentlig fra Alternativ 4 kun mellom avstand ca 2500 til avstand ca 5500 ved gården Nybrott.

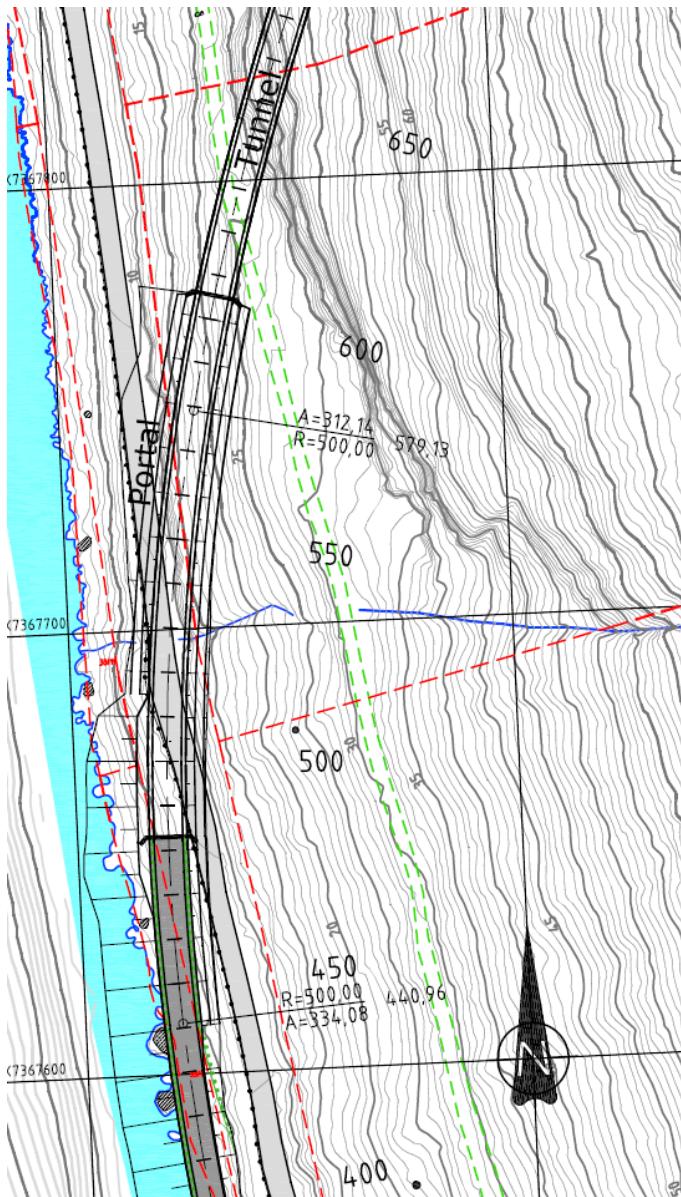
Passering av Olvikvatnet har vist seg problematisk på grunn av dårlige bunnforhold.

Sør for Olvikvatnet – omkring gården Nybrott – er det et oppsamlingsområde for reindriftsnæringa i dette distriktet.

På grunn av dette er det utarbeidet flere skisserte muligheter som viser ny trase for Fv. 17 gjennom dette området. Vi viser disse alternativene i kap



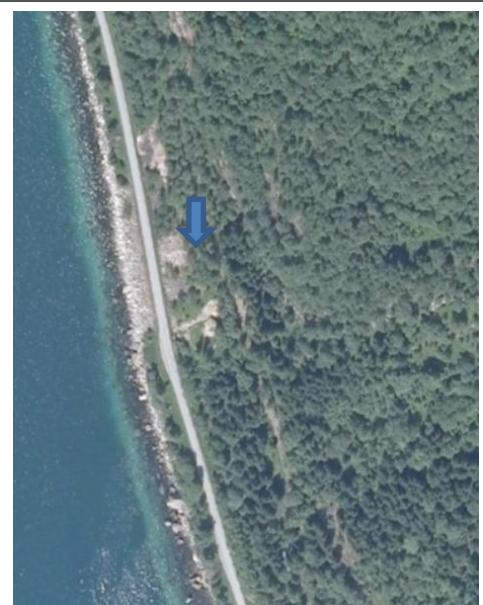
3.4 SITUASJONEN VED SØNDRE TUNNELPÅHUGG



Ny trase legges ut i sjøen på en kort fylling før den svinger inn mot sørre tunnelpåhugg.

I lia overfor eksisterende veg går det en gammel kjerreveg som er vist på kartet med stiplet dobbel grønn linje.

Passasjen mellom tunnelpåhugget og den bratte fjellsrenten overfor kjerrevegen er ca 25 meter bred. I forlengelsen av tunnelpåhugget er det inntegnet en ca 125 m lang portal.



Blå pil angir ca tunnelpåhugget.
Kjerrevegen sees like ved tunnelpåhugget.



Foto: M. Selnes 2012-10-04

Situasjonen ved søndre tunnelpåhugg under Liafjellet. Bildet er tatt ved punkt 525 (kartet foran) og østover mot Liafjell. Kjerreveien skimtes i skogkanten i bakgrunnen av bildet. Den bratte fjellskrenten sees i bakgrunnen. Fra dette tunnelpåhugget og ca 125 m sørover vil det bli bygget en tunnelportal av betong.

I anleggsperioden vil det bli opprettholdt en passasje for trafikk gjennom dette anleggsområdet.

Etter at omleggingen er ferdig, vil nåværende Fv. 17 vil bli stengt for trafikk fra dette punktet og videre nordover til Nybrott. Ved Nybrott vil det bli anlagt et vegkryss til ny FV. 17.

3.5 SITUASJONEN VED NYBROTT

Bildet viser en oversikt over dagens situasjon omkring Nybrott.



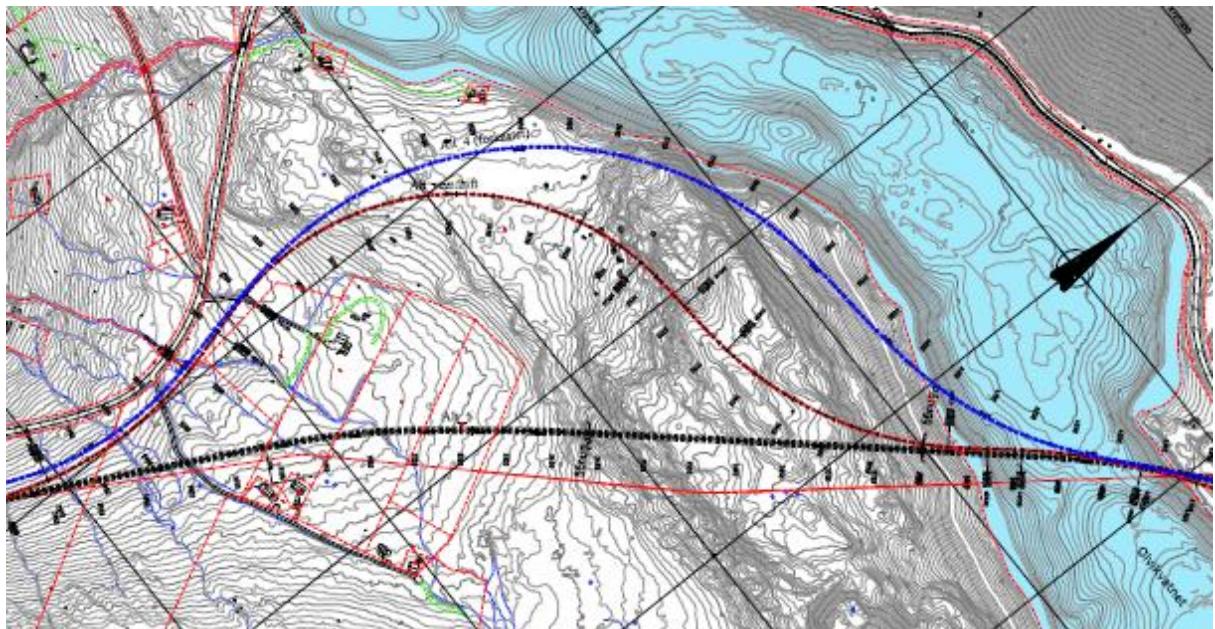
Kilde; Norge i bilder.



Foto M Selnes 2012-10-04

Traséområdet sett fra Nybrott mot sør. Nordre tunnelpåhugg under Liafjellet er ca angitt med blå pil.

Oversiktskartet under viser tre alternativ for omlegging av Fv. 17 gjennom dette området:



Dagens trase (alternativ 0) er vist med dobbel linje.

Alternativ 4 er vist med blå stiplet linje

Alternativ foreslått av reinbeitedistriket er vist med rød stiplet linje

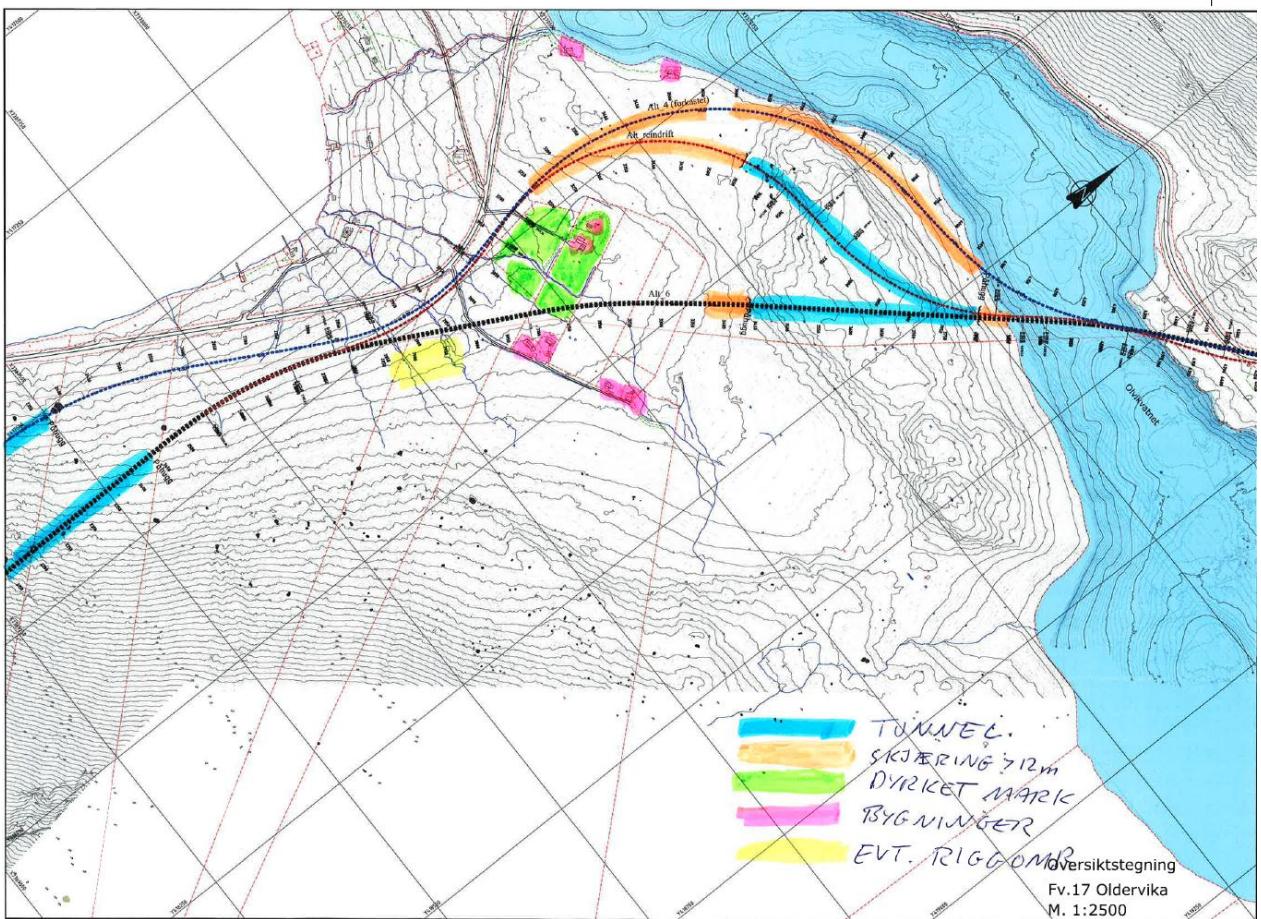
Alternativ 6 er vist med svart stiplet linje.

Heltrukken rød linje sør for alternativ 6 viser en kraftlinje gjennom området.

I tillegg til dette må det anlegges et veikryss i dette området mellom ny trase for Fv. 17 og eksisterende Fv. 17.

Området vurderes som kritisk av reindriftsnæringen som bruker dalen omkring Nybrott som et oppsamlingsområde under driving av rein sørover.

Vi har i kartskissen under lagt inn farger for å vise tunneler, skjæringer, dyrket mark og bygninger og evt riggområde i dette området:



Vi vil i det følgende kommentere de enkelte alternativene.

3.5.1 Alternativ 4.

Alternativ 4 er det foretrukne alternativet sett fra reinbeitedistrikts side.

- ❖ Bortsett fra en ca 50 meter kort strekning over høybrekket sør for Olvikvatnet, må dette trasealternativet gå i til dels kraftige veiskjæringer på inntil ca 20 meters høyde mellom Nybrott og krysingen av Olvikvatnet. Dette vil være et meget stort naturinngrep langs en veg som har status som «nasjonal turistveg».
- ❖ Alternativet vil ikke berøre gården Nybrott og vil i store trekk følge dagens trase fra gården Nybrott og sørover.
- ❖ Alternativet vil bare i liten grad berøre myrområdet / beiteområdet øst for Nybrott.

Bildet under visualiserer veiskjæringen langs sørsiden av Olvikvatnet sett mot sørvest. Skjæringa bør sikres med gjerde langs toppen.



3.5.2 Alternativ foreslått av reinbeitedistriktet.

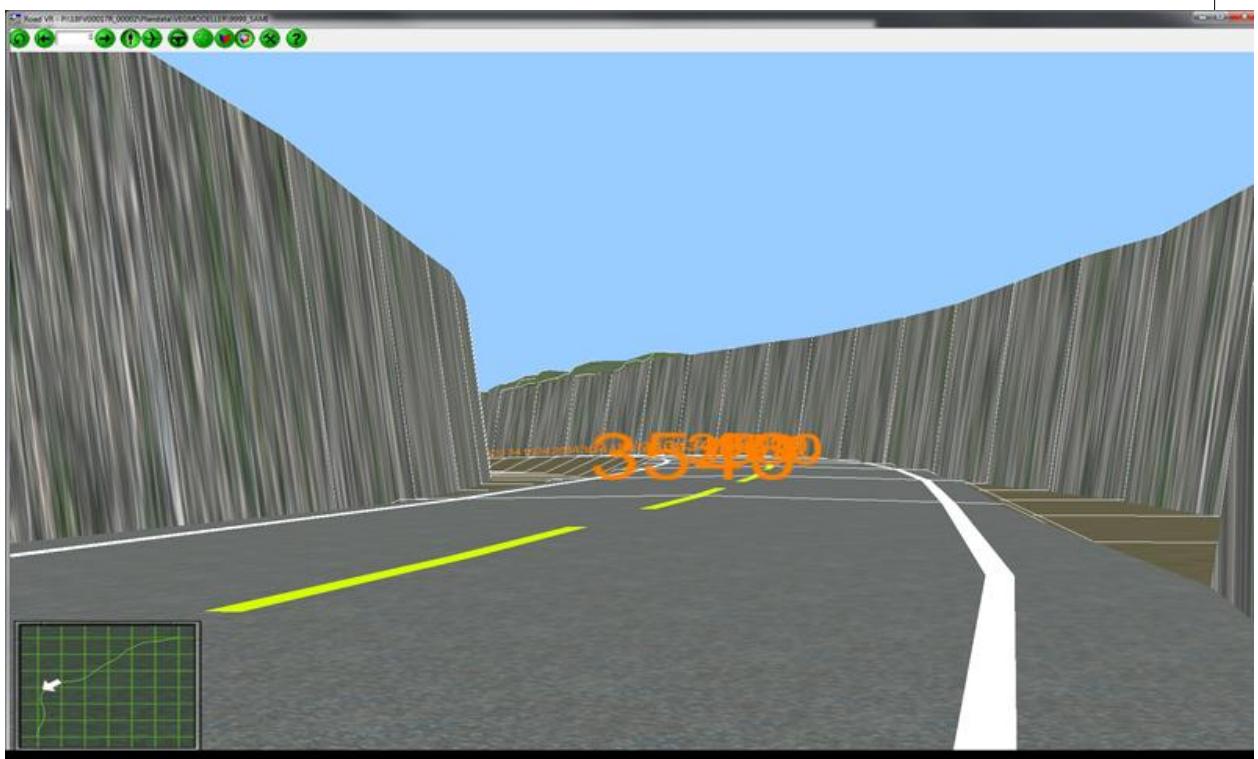
Dette alternativet innebærer at vegen legges i en ca 300 m lang veiskjæring og en ca 500 m lang tunnel på strekningen mellom Nybrott og Olvikvatnet. Dette alternativet er foreslått av reinbeitedistriktet i møte den 2012-12-05.

- Som for alternativ 4, må også dette trasealternativet gå i til dels kraftige veiskjæringer på inntil ca 12 meters høyde mellom Nybrott og tunnelpåhugget. Dette vil være et meget stort naturinngrep langs en veg som har status som «nasjonal turistveg».
- Alternativet vil ikke berøre gården Nybrott og vil i store trekk følge dagens trase fra gården Nybrott og sørover.
- Alternativet vil bare i liten grad berøre myrområdet / beiteområdet øst for Nybrott.

Bildet under visualiserer veiskjæringen sett fra Nybrott og nordover. Skjæringa blir opp mot 12 meter høg, og bør sikres med gjerde langs toppen.



Bildet under visualiserer veiskjæringen sett fra tunnelpåhugget og sørvestover mot Nybrott.
Skjæringa blir opp mot 12 meter høg, og bør sikres med gjerde langs toppen.





3.5.3 Alternativ 6

Dette alternativet innebærer at vegen legges i en ca 50 m lang veiskjæring og en ca 350 m lang tunnel på strekningen mellom Nybrott og Olvikvatnet.

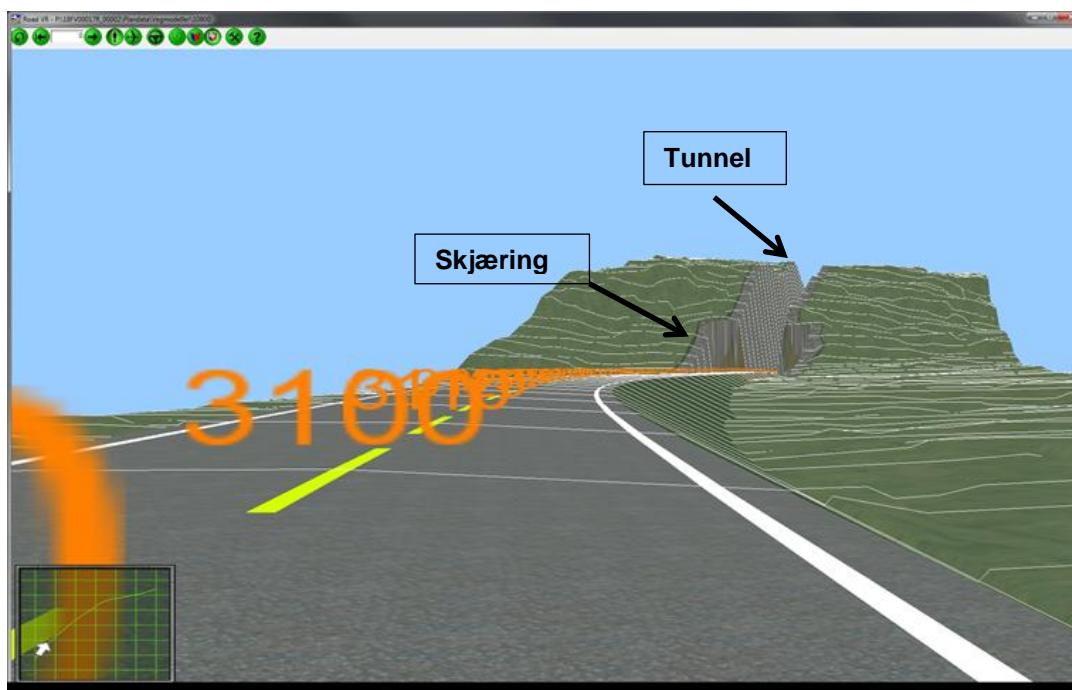
- Dette alternativet vil krysse nært opp til myrområdet / beiteområdet øst for Nybrott.
- Alternativet vil berøre noe dyrket mark ved gården Nybrott og vil komme nært eksisterende hyttebebyggelse på Nybrott.

Bildet under viser traseområde for trase 6 ved hyttene ved Nybrott. Dyrket mark ved Nybrott skimtes til venstre i bildet. Tunnelpåhugget er ca. angitt med blå pil.



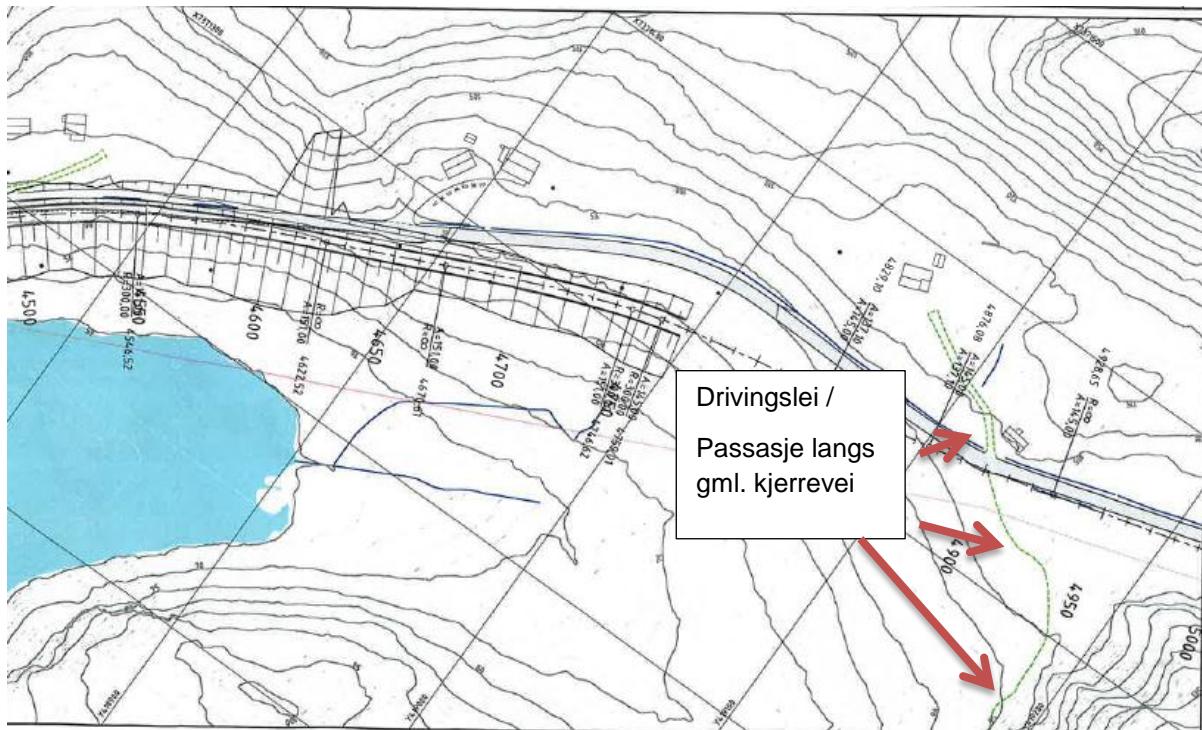
Foto M Selnes 2012-10-04

Bildet under visualiserer veiskjæringen og tunnelpåhugget sett fra Nybrott og nordover – fra omtrent samme posisjon som bildet over. Programvaren som framstiller denne grafikken viser tunnel som en åpen skjæring. Vi må derfor tenke oss denne visualiseringen slik at skjæringen foran tunnelen er den ca 50 m lange skjæringen som framkommer på grafikken.



3.6 SITUASJONEN NORDØST FOR OLVIKVATNET – FRAM MOT KOMMUNEGRENSA

Fra reinbeitedistriktet er det påpekt en kritisk passasje ved gården nordøst for Olvikvatnet. Her passerer nåværende Fv. 17 av en driving- og flyttlei. Planlagt ny trase vil her i store trekk følge dagens trase, og det er viktig at vegen ikke bygges opp med veifyllinger her slik at den danner et hinder for kryssende rein.





Bildet under er tatt like ved gården og i det området der driving- og flytteleia krysser veien. I skaret i bakgrunnen (opp mot kommunegrensa) er det aktuelt å senke veien i forhold til dagens trase. Her er det viktig at veiskjæringer utformes slik at det ikke hindrer eller er til fare for kryssende rein.

Kryssingsstedet:



Foto M Selnes 2012-10-04

3.6.1 Nytt alternativ for anleggsperioden nordøst for Olvikvatnet.

I juni 2013 ble det lagt fram et nytt alternativ for anleggsperioden nord for Olvikvatnet. Endringene i dette nye alternativet går i hovedsak ut på at;

1. Det må etableres en midlertidig vei under anleggsperioden i krysset mellom eksisterende fv 17 og ny fv 17 nord for Olvikvatnet. Den midlertidige veien krever en høy skjæring / skråning mot nordvest. Midlertidige veger er som oftest grusveier av lav standard. I tørre perioder må det påregnes en del støv.
2. Fra krysingen av Olvikvatnet og fram til eksisterende veg må ny fv 17 skjæres med i landskapet ca 12 meter.
3. Det er skissert midlertidige riggområder ved gården nordøst for Olvikvatnet (ved kritisk passasje for rein – se kap foran), og nord for Olvikvatnet.

Dette er vist på den midlertidige kartskissen / ortofoto (under).

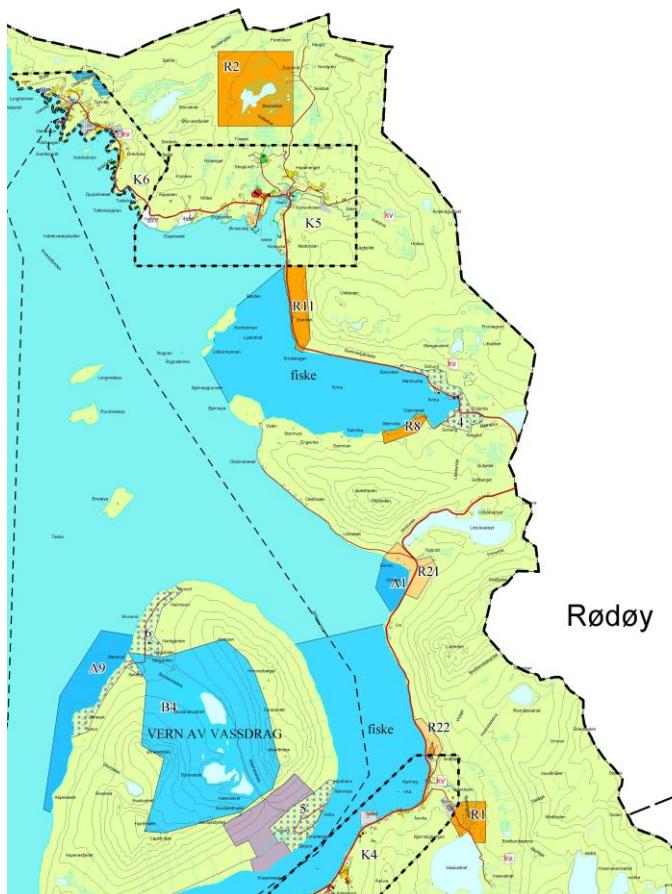


4

Statusbeskrivelse og verdivurdering

4.1 PLANSTATUS.

Arealstatus i tiltaksområdet framgår av følgende utsnitt fra arealdelen av kommuneplanen, Lurøy kommune.



Arealdelen av kommuneplanen i Lurøy kommune (2006-2016) ble vedtatt 20.06.2006.

Det aller meste av arealet i tiltaksområdet er avsatt til LNF-1 (grønt område). Her gjelder følgende bestemmelser:

Innenfor disse områdene tillates ikke fradelte eller oppført bolig, fritids- eller ervervsbebyggelse utenom stedbunden næring.

Det er i arealdelen avsatt et område (R-21) med formål Fritidsbebyggelse. Her gjelder følgende bestemmelser:

For områder avsatt til utbyggingsformål og hvor det er satt krav om reguleringsplan, må fradeling og arbeid/tiltak som krever byggetillatelse / byggemelding (PBL §§81, 86a og 93), ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.

I sjø er det avsatt et område til akvakultur (A-1).

4.2 REINBEITEDISTRIKTET

4.2.1 Generelt om årssyklus i reindrift

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2 Om Hestmannen / Strandtindene reinbeitedistrikt

Hestmannen / Strandtindene reinbeitedistrikt omfatter deler av kommunene Rødøy, Lurøy, Nesna, Meløy og Rana. Reinbeitedistriktet omfatter i dag tre driftsenheter som har felles slakteri på Utskarpen (Forsum) i Rana.

Utstrekningen av reinbeitedistriktet framgår av kartet:



Hestmannen / Strandtindene reinbeitedistrikt ligger vest for en linje mellom Røssvoll i Rana og Glomfjord i Meløy. Distriktet avgrenses av Ranfjorden i sør og Meløya i nord.

Distriktet omfatter øyene langs kysten – med unntak av Træna og Myken - som brukes hovedsakelig som vinterbeite.

4.3 REINDRIFTSKART FOR TILTAKSOMråDET

Dagens bruk av reinbeitedistriktet framgår av reindriftskartene. Disse finnes digitalt på nettstedet www.reindrift.no. Vi tar her med et utsnitt av reindriftskartet som viser virksomheten i tiltaksområdet fordelt på sesongene.



Vårbeite (grønn skravur)

Sommerbeite (rød skravur)

Vi ser av dette kartet at tiltaket ikke berører vårbeite og sommerbeite.



Høstbeite (violettt skravur)

Vi ser av dette kartet at tiltaket berører høstbeite.



Høstvinterbeite (oker skravur)

Vi ser av dette kartet at tiltaket berører høstvinterbeite.



Vinterbeite (blå skravur).

Områder for vinterbeite er ytre del av halvøya ut mot Tonnes og øylene utenfor kysten (Aldra, Lurøy, Onøy, Kvarøy, Hestmannøy, mv.)

Vi ser av dette kartet at tiltaket ikke berører vinterbeite.

4.3.1 Viktige trekkleier, drivingsleier / flyttleier og samleplasser i tiltaksområdet



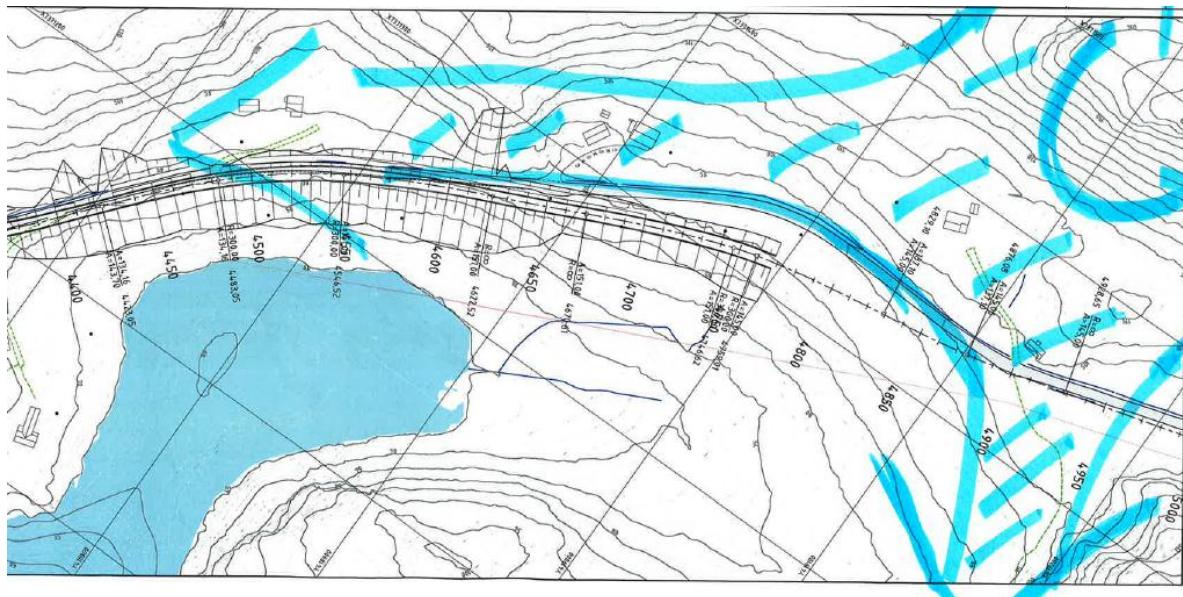
Trekkleier: Heltrukken linje'
 Drivingslei / flyttlei er angitt med dobbel linje
 Driving foregår fra nord mot syd gjennom tiltaksområdet
 Vi har markert oppsamlingsområdet ved Nybrott med blå farge på dette kartet. Denne markeringen fremkommer ikke i det digitale nettstedet www.reindrift.no. Oppsamlingsområdet er markert etter opplysninger fra reinbeitedistrikts leder.

Det er viktig å skille mellom trekkleier og drive- og flytttingsleier innen reindriften. Trekkleier angir et mønster der reinen trekker «av seg selv» gjennom en beitesesong avhengig av vær- og beiteforhold, forstyrrelser mv. Drive- og flytttingsleier er leier der reinflokker drives aktivt ved hjelp av snøscooter, helikopter eller på annen måte. Drive- og flytttingsleier er lovbeskyttet gjennom reindriftslovens §22 (se kap 4.5.).

Det framgår av kartet at det går en drivings- og flyttlei langs nåværende fv17 (0-alternativet) gjennom omrent hele tiltaksområdet. På store deler av denne strekningen vil nåværende fv17 bli lagt om. Nord for Olvikvatnet og langs Aldersundet mellom Olvika og Brattland vil trafikken langs 0-alternativet bli kraftig redusert, og drivings- og flyttleia kan derved gjennomføres nærmest uten forstyrrelser i en situasjon etter at vegtraseen er lagt om. Dette vil representer en fordel for reindriftsnæringa. I anleggsperioden må man regne med at drivings- og flyttleia vil bli midlertidig stengt nord for Brattland (ved sørstede tunnelpåhugg).

Drivings- og flyttleia som krysser fv17 nordøst for Olvikvatnet vil kunne opprettholdes som før dersom det her tas hensyn til kryssende rein i utformingen av vegprofilen (lave vegskuldre, ingen rekksverk, god oversikt). Sett i forhold til 0-alternativet vil derved omleggingen i dette området ikke representer en vesentlig forskjell sett i forhold til 0-alternativet. Ulempen her ligger i at man må regne med økt hastighet på en ny Fv. 17 gjennom området. Dette øker risikoen for påkjørsler.

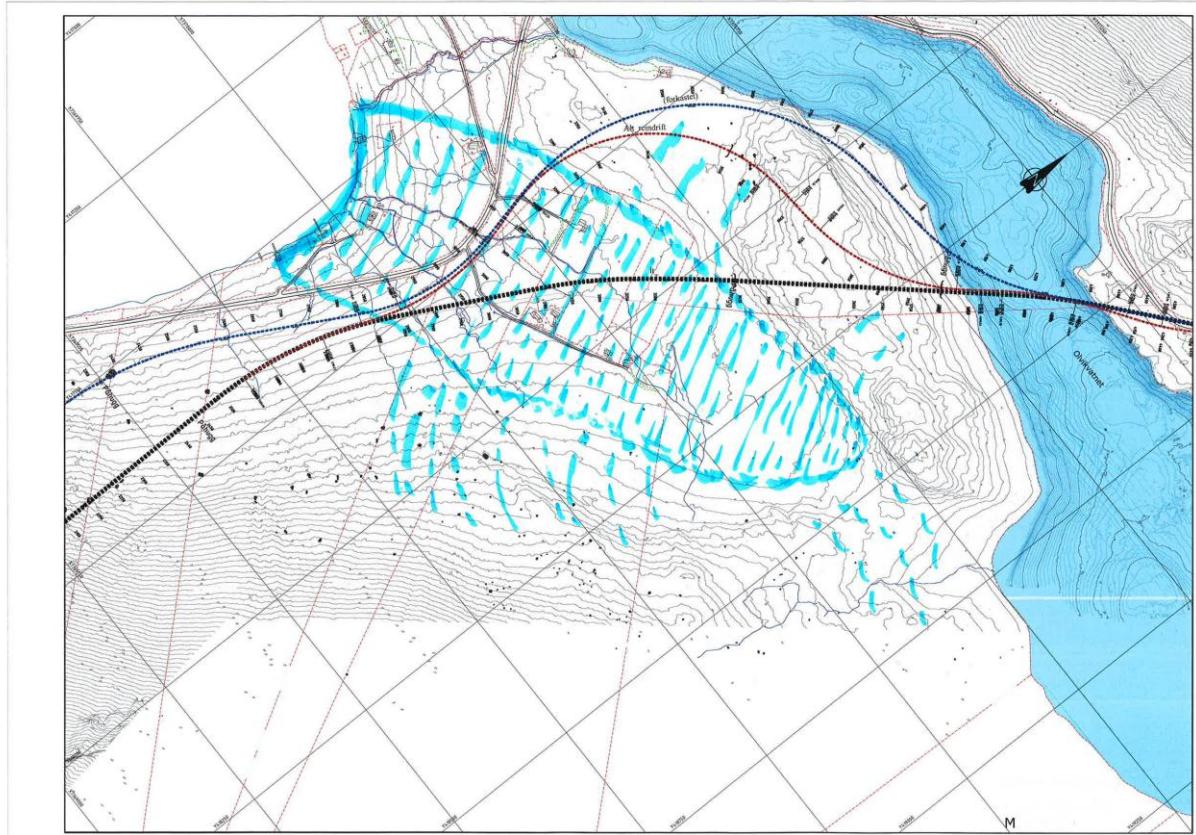
Kryssingssted nordøst for Olvikvatnet (se også kap 3.6.):



4.3.2 Oppsamlingsområdet ved Nybrott / Olvikvatnet.

Oppsamlingsområder har den funksjonen at de er viktige hvile- og samlingsområder for reinflokker under driving og flytting. I slike områder kan flokken holdes samlet og hvile mens man samler inn streifdyr / små flokker. I slike områder er terrenget og beiteforhold slik at reindrifta med små ressurser og liten innsats kan holde flokken samlet.

Når flokken er samlet og uthvilt kan man drive videre på en ny etappe. Det er som nevnt ikke angitt et oppsamlingsområde på reinbetekartene ved Nybrott. Området danner en naturlig «innhegning» avgrenset av Olvikvatnet, bratte fjellskråninger og ned mot Olvika. Etter opplysninger fra reinbeitedistriktet gitt i møtet den 2013-01-30 kan oppsamlingsområdet ved Nybrott angis slik:



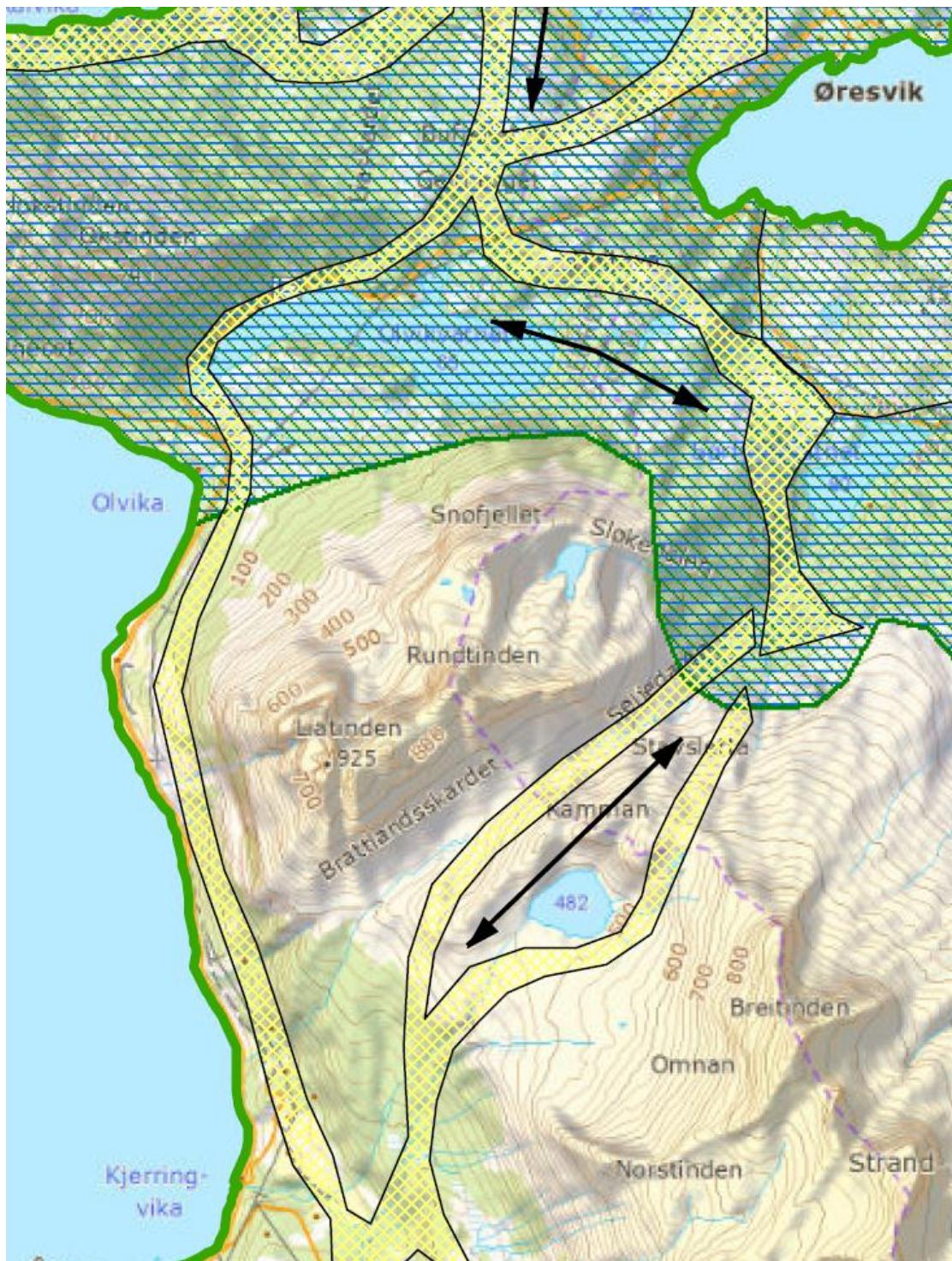
Det opplyses at hele dette området – som vi her har angitt med blå farge - må regnes som et oppsamlingsområde.

Det opplyses videre at de viktigste delene av dette området er myrområdet øst for gården Nybrott, men at hele området brukes som et aktivt oppsamlingspområde. Under samlingen kan enkelte dyr trekke opp på beitene under Liatinden og opp på høydedragene mot Olvikvannet – som antydet på kartskissen -, men området er så oversiktlig at det ikke er noe problem å holde reinen samlet med innsats fra én eller få mann.

En viktig problemstilling her er at dagens vegtrase krysser igjennom dette oppsamlingsområdet. Dette er allerede en ulempe for reindriften i dette området. Uansett valg av vegalternativ vil man måtte krysse i gjennom dette oppsamlingsområdet. Sett i forhold til 0-alternativet (dagens trase), må man i dette området vurdere mellom ulike grader av ulemper for reindriften.

4.4 FORELØPIGE REINBEITEKART.

Reindriftsforvaltningen arbeider med å oppdaterte reinbeitekartene. Det foreligger et utkast til nytt reinbeitekart for Hestmanden / Strandtindene reinbeitedistrikt som vi gjengir her. Vi understreker at dette kartet er foreløpig og at det ikke er kvalitetssikret.





På dette foreløpige kartet er flytteleiene og trekkleiene angitt som på det eksisterende kartet (kap 4.2.4.).

Vi ser at dette foreløpige kartet angir vårbeite 2 og vinterbeite 2 i området mens det opprinnelige kartet oppgir høstbeite og høstvinterbeite.

Det foreløpige kartet angir heller ikke oppsamlingsområde mellom Olvika og Olvikvatnet.

Kartet er som nevnt foreløpig og vi vil i den videre konsekvensutredningen ikke legge dette kartet til grunn.

4.5 FORHOLDET TIL REINDRIFTSLOVEN

Sett i forhold til valg av ny veitrase på strekningen Liafjell – Olvikvatnet for Fv. 17 er reindriftslovens § 22 relevant.

§ 22. Flyttleier

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

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

Reindriftsloven gir derved en lovbeskyttelse av drivings- og flyttleier for reindrifta, og denne lovbeskyttelsen omfatter også inn- og avlastingsplasser for transport av rein.

4.6 REINPÅKJØRSLER I OMRÅDET.

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



Eksempel på kampanjeskilt for reindrift.



Nåværende Fv. 17 (0-alternativet) gjennom dette området er dimensjonert for 80 km/t, og spesielt strekningen sør for Olvikvatnet er en forbikjøringsstrekning der det ofte holdes høy fart. Det er derfor relevant å finne ut om det er et problem i dagens situasjon med reinpåkjørsler i tiltaksområdet.

Vi har i forbindelse med dette prosjektet tatt kontakt med reinbeitedistriket for å finne ut om det er et problem med reinpåkjørsler i området.

Vi har også tatt kontakt med Helgeland politidistrikt / Lurøy/Træna lensmannskontor. Ved lensmannskontoret er det ikke registrert reinpåkjørsler i tiltaksområdet i de siste 5 år. Den eneste registrerte påkjørsel av større hjortedyr var en elgpåkjørsel i 2008. Vi understreker her at dette er registrerte påkjørsler. Påkjørsler som ikke meldes til politiet er ikke medregnet her.

Vi har også vært i kontakt med leder av Viltnemda i Lurøy Siw Moxness som har vært leder for Viltnemda i de siste to år. Det er registrert mye elg i dette området, men det er ikke registrert påkjørsler de siste to år med unntak av noen få tilfeller av småvilt (oter),

4.7 VERDIVURDERING

Tiltaksområdet er i dag preget av mange interesser i tillegg til reindriften;

- Hovedferdselsåre langs kysten Fv. 17.
- Friluftsliv / hyttebebyggelse
- Turisme / nasjonal turistveg

Topografisk er området svært «trangt» med flere naturlige sperrelinjer;

- Aldersundet
- Bratte fjellsider / steinurer
- Olvikvatnet

I forhold til reindriften er området viktig som beiteland og som drivings- o g flyttlei fra nord mot sør. Området har flere trekkleier. Drivings- og flyttleier og trekkleier er dokumentert i området. I tillegg oppgir reinbeitedistriket at området omkring Nybrott er et viktig oppsamlingsområde. Det er derved mange interesser som det må tas hensyn til i dette avgrensede området.

Basert på dokumenterbare faktaopplysninger, observasjoner og annen informasjon vil vi framheve at reindriften har få / ingen alternative muligheter for å drive rein gjennom dette området.

Ut fra den metode som legges til grunn for verdivurdering (kap 2.1.2.) vil vi gi området en stor verdi for reindriftsnæringa ut fra dagens bruk og dagens situasjon.



5

Omfang- og konsekvensvurdering

5.1 BESLUTNING OM ALTERNATIV 6

I møte i prosjektgruppa den 2013-02-01 besluttet oppdragsgiver å avgrense tiltaket til alternativ 6 (se kap 3) for strekningen forbi Nybrott – Olvikvatnet. Ut fra dette vil vi i dette kapitlet og i resten av konsekvensutredningen legge alternativ 6 til grunn.

I møte med reindriftsnæringen den 2013-01-30 ble alternativet foreslått av reinbeitedistriktet lagt til side. I samme møte presenterte Statens Vegvesen alternativ 6 som sitt foretrukne alternativ ut fra at alternativ 4 vil kreve omfattende inngrep i landskapet og en meget vanskelig og kostbar kryssing av Olvikvatnet.

Reindriftsnæringen vil opprettholde alternativ 4 som det foretrukne alternativet ut fra en vurdering av at dette alternativet vil forårsake minst skade på oppsamlingsområdet. Reindriften framhever at alternativ 6 vil innebære stor fart på veien – spesielt for sørøpende trafikk – noe som vil øke faren for reinpåkjørsler i området. Dette er vanskelig både ut fra en reindriftsmessig og en trafikksikkerhetsmessig vurdering.

5.1.1 Vurdering av omfang i to faser

Vi vil vurdere omfanget av tiltaket i to faser;

- ❖ Omfang av anleggsperioden – dvs en vurdering av hvordan anleggsfasen vil påvirke reindriftsnæringa.
- ❖ Omfang av driftsperioden – dvs en vurdering av hvordan driftsfasen – etter at anleggsperioden er over og normal drift av Fv. 17 er gjenoptatt – vil påvirke reindriftsnæringa.

5.2 ANLEGGSPERIODEN

Det er anslått at anleggsperioden vil strekke seg over ca 2 år. Det er ikke angitt tidspunkt for når anleggsperioden vil starte. Omfanget av tiltaket blir vurdert etter metode angitt i kap 2.1.3.

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

	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Ressursgrunnlaget og utnyttelsen av det	Tiltaket vil i stor grad øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet (Neppe aktuelt)	Tiltaket vil øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil stort sett ikke endre ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil redusere ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet

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

5.2.1 Omfang av anleggsperioden

Det vil generelt bli mye anleggstrafikk i området, det må etableres en eller flere anleggsrigger og det må anlegges to tunneler og en vegfylling/kort bru over Olvikvatnet. Fv. 17 vil bli lagt om på hele strekningen.

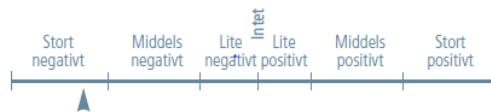
Tunnelen gjennom Liafjell vil bli drevet fra nordsida. Dette frigjør mer plass ved søndre tunnelpåhugg.

På grunn av anleggstrafikken og midlertidige vegløsninger, vil den generelle trafikken gå langsommere gjennom området i anleggsperioden. Det blir muligens opprettet en midlertidig fartsbegrensning i området i anleggsperioden. Dette kan være positivt sett fra reindriftas side.

Omfang vurderes her i forhold til 0-alternativet (dagens situasjon) uten avbøtende tiltak. Vi vurderer at anleggsfasen vil ha stort negativt omfang uten avbøtende tiltak. Dette begrunner vi ut fra:

- ❖ Liafjelltunnelen. Søndre tunnelpåhugg (kap 3.4.). Konsekvensen her vil være at denne trange passasjen i praksis vil være stengt for reindrifta gjennom anleggsperioden. Dette er relevant i forhold til §22 i reindriftsloven.
- ❖ Tunnelen mellom Nybrott og Olvikvatnet antas å bli drevet i hovedsak fra nordre tunnelpåhugg mot Olvikvatnet. Dette vil gi mindre virksomhet i oppsamlingsområdet, men vil like fullt påføre området forstyrrelser og økt aktivitet.
- ❖ Det vil bli anlagt ny veitrase gjennom oppsamlingsområdet ved Nybrott.
- ❖ Det vil bli økt anleggstrafikk nord for Olvikvatnet og anlegg av midlertidig veg. I praksis må det også her regnes med at drift langs Olvikvatnets nordside i praksis vil være stengt for reindrifta i deler av anleggsperioden. Dette er relevant i forhold til §22 i reindriftsloven.
- ❖ Det er angitt to midlertidige riggområder nord for Olvikvatnet. Den ene av disse ligger i et kryssingsområde som er angitt som kritisk for reindrifta.

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

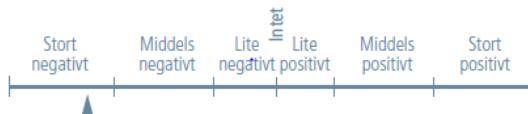


5.2.2 Konsekvens for reindrift

Konsekvens er forholdet mellom områdets verdi (kap 4.7.) og omfang. Vi viser her til metoden i kap 2.1.4.

Området vil i praksis bli stengt for reindrift i anleggsperioden, og dette er en problemstilling som er relevant i forhold til reindriftslovens §22 dersom dette innebærer stenging av en drive- og flyttingslei i området. Vi viser i denne sammenheng til kap 4.5.

Konsekvens: Stor negativ konsekvens for reindrift; (--)



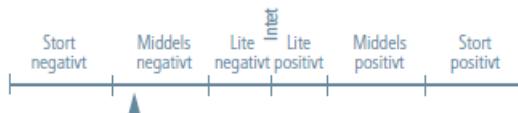
5.2.3 Mulige avbøtende tiltak

Følgende avbøtende tiltak anbefales gjennomført i anleggsperioden:

- ❖ Før anleggsperioden starter, må Landbruks- og Matdepartementet søkes om midlertidig stenging av flyttelei ved Søndre tunnelpåhugg ved Liafjell og nord for Olvikvatnet.
- ❖ Det anbefales at det settes opp en tidsavgrenset avtale mellom tiltakshaver Statens Vegvesen og reindriftsnæringa om hvordan anleggsperioden best kan gjennomføres. Viktige elementer i en slik avtale vil være;
 - Tidsrom for hvor lenge avtalen skal være
 - Etablere en kontaktperson mellom anleggsledelse og reindrifta
 - Periodisering av anleggsdrifta slik at anleggsdrifta kan tilpasses perioder med mye rein i området / reinflytting
 - Etablering og plassering av riggområder. Det anbefales ikke at det etableres et midlertidig riggområde ved gården nord for Olvikvatnet som antydet på midlertidig kartskisse (se side 26).
 - Transport av rein gjennom området vha lastebil
 - Evt tilleggsfording av rein i området

5.2.4 Konsekvens med avbøtende tiltak

Konsekvens med avbøtende tiltak: Middels / (stor) negativ konsekvens for reindrift; (-- / (stor))



5.3 DRIFTSPERIODEN

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

	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Ressurs-grunnlaget og utnyttelsen av det	Tiltaket vil i stor grad øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet (Neppe aktuelt)	Tiltaket vil øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil stort sett ikke endre ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil redusere ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet

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

5.3.1 Omfang av driftsperioden

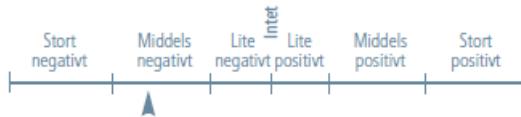
Driftsperioden er perioden etter at anleggsperioden er over og den nye veitraseen er offisielt åpnet for normal trafikk.

Omfang av driftsperioden vurderes i forhold til 0-alternativet (dagens veitrase). Vi vurderer at driftsfasen vil ha middels negativt omfang uten avbøtende tiltak. Dette begrunner vi ut fra:

- ❖ Dagens fv. 17 (alternativ 0) vil bli lagt om på strekningen Liafjell – nord for Olvikvatnet. På denne strekningen vil dagens fv. 17 få sterkt redusert / ingen trafikk. På denne strekningen kan reindriften benytte dagens trase for fv. 17 som flyttei nærmest uhindret.
- ❖ Ved Liafjelltunnelens sørstre påhugg vil det bli bygget en ca 125m lang portal i forlengelsen av tunnelpåhugget. Dette kan – med en god arrondering av terrenget sikre reindriften en passasje gjennom dette området tilnærmet som i dag. (se kap 3.4.).

- ❖ Ved passasjen nordøst for Olvikvatnet (se kap 3.6.) kan man med en god arrondering av veiskuldre og veiskråninger sikre reindriften en passasje gjennom dette området tilnærmet som i dag.
- ❖ Ved passasjen ved Nybrott etter alternativ 6 (se kap 3.5.3.), vil ny trase krysse rett igjennom oppsamlingsområdet. Sett i forhold til dagens trase (som også krysser gjennom oppsamlingsområdet) vil man uansett trasevalg måtte krysse igjennom oppsamlingsområdet. Alternativ 6 er det alternativet som krysser oppsamlingsområdet nærmest myrområdet øst for Nybrott som er «kjerneområdet» i dette oppsamlingsområdet.
- ❖ Vi er usikre på om ny trase vil gi flere reinpåkjørslar i området. Økt hastighet vil øke risiko for påkjørslar. På den andre siden vil bedre sikt og bedre rydding langs veikanten redusere risikoen. Med dagens veitrase (alternativ 0) er det liten/ubetydelig risiko (se kap 4.6.). Dagens veitrase (alternativ 0) har 80km/t fartsgrense gjennom hele området og rettstrekningen sør for Nybrott er en av få forbikjøringsstrekninger i området. Her kan det holdes høy fart, mens det på øvrige deler av veistrekningen holdes begrenset fart på grunn av veiens kurvatur. Vi vurderer det slik at ny veitrase etter alternativ 6 – uten avbøtende tiltak - vil øke risikoen for reinpåkjørslar.

Ut fra dette vurderer vi omfanget av dette tiltaket i driftsperioden uten avbøtende tiltak som middels negativt for reindriften.



5.3.2 Konsekvens for reindrift

Konsekvens er forholdet mellom områdets verdi (kap 4.7.) og omfang. Vi viser i denne sammenheng til metoden i kap 2.1.4.

Reindriften vil i driftsfasen etter at vegtraseen er ferdigstilt etter alternativ 6 få både positive og negative praksis bli stengt for reindrift i anleggsperioden, og dette er en problemstilling som er relevant i forhold til reindriftslovens §22 dersom dette innebærer stenging av en drive- og flyttingslei i området. Vi viser i denne sammenheng til kap 4.5.

Konsekvens: Middels negativ konsekvens for reindrift; (--)





5.3.3 Mulige avbøtende tiltak

Mulige avbøtende tiltak må i første rekke rettes inn mot:

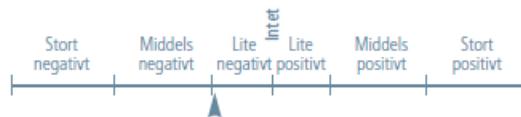
- ❖ Tiltak som kan redusere risiko for reinpåkjørsler mest mulig
- ❖ Tiltak som kan sikre en mest mulig problemfri passasje av ny trase.

Følgende avbøtende tiltak anbefales gjennomført:

- ❖ Det anbefales at det settes opp en tidsavgrenset avtale mellom tiltakshaver Statens Vegvesen og reindriftsnæringa om hvordan man kan redusere ulemper for reindriften. Avtalen kan gjelde fra anleggstidens slutt og forslagsvis inntil 3 år inn i driftsperioden. Viktige elementer i en slik avtale vil være:
 - Tidsrom for hvor lenge avtalen skal være
 - Etablere en kontaktperson mellom Statens vegvesen og reinbeitedistriktet
 - Etablering av rutiner ved drift av ny veitrase, ved evt reinpåkjørsler, etc.
 - Vurdering av tiltak som kan legge til rette for reindrifta i området
- ❖ Fartsreduksjon i perioder med mye rein i området. Se kap 4.6.
- ❖ Inngjerding omkring tunnelpåhugg

5.3.4 Konsekvens med avbøtende tiltak

Konsekvens med avbøtende tiltak: Liten / middels negativ konsekvens for reindrift; (---)



6 Konklusjon

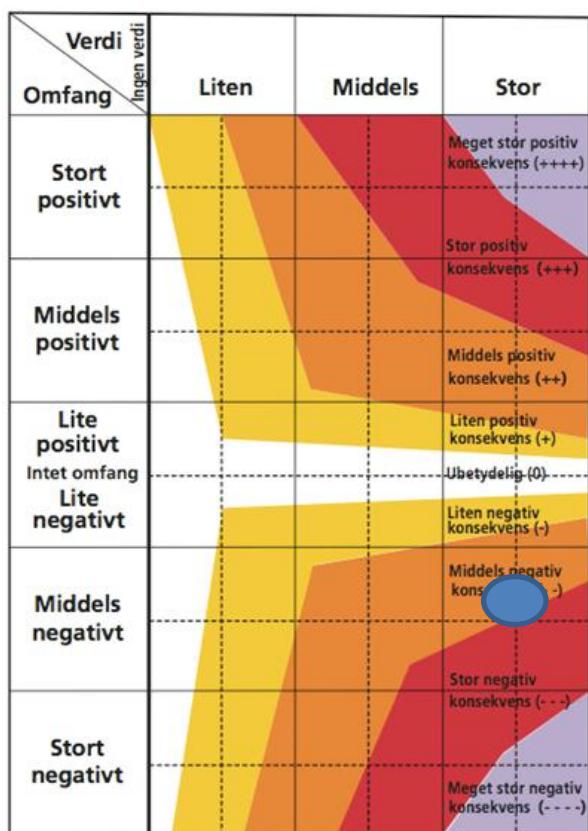
6.1 ANLEGGSFASEN ETTER AVBØTENDE TILTAK

Vi vurderer samlet konsekvens etter avbøtende tiltak for reindrifta av dette tiltaket i anleggsfasen slik:

Konsekvens med avbøtende tiltak: Middels / (stor) negativ konsekvens for reindrift; (-- / (stor))



Dette kan illustreres i «Konsekvensvifte» slik:



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

Anleggsfasen innebærer at området i praksis vil være stengt for reindrifta gjennom anleggsperioden, og dette har vi karakterisert som et stort, negativt omfang av tiltaket (kap 5.2.1.).

Med gjennomføring av de foreslalte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **middels / (stor) negativ** (kap 5.2.4.). Vi har angitt konsekvens i anleggsperioden etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifte.

Dette er også vår konklusjon.

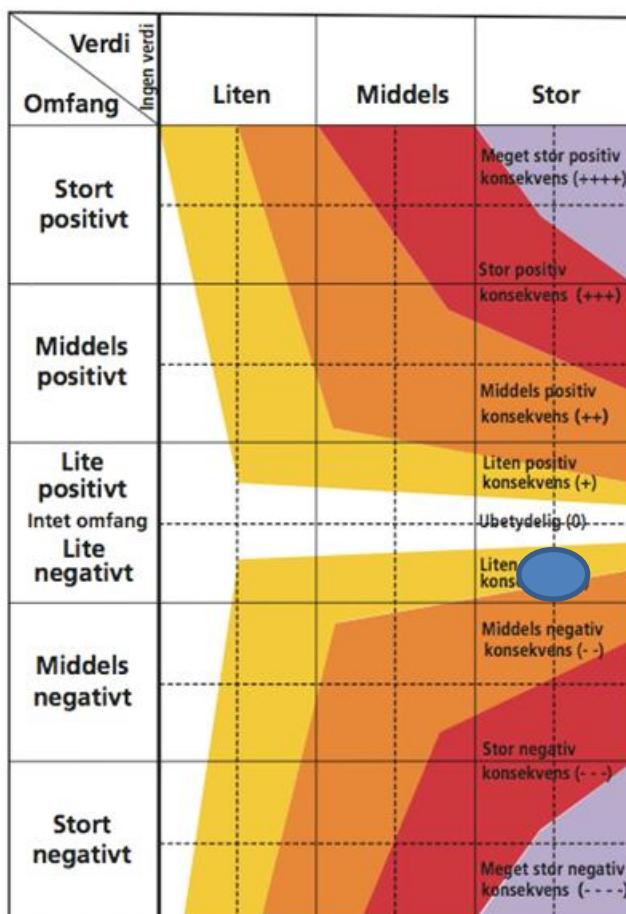
6.2 DRIFTSFASEN ETTER AVBØTENDE TILTAK

Vi vurderer samlet konsekvens etter avbøtende tiltak for reindrifta av dette tiltaket i driftsfasen slik:

Konsekvens med avbøtende tiltak: Litен / Middels negativ konsekvens for reindrift; (---)



Dette kan illustreres i «Konsekvensvifta» slik:



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

Driftsfasen gir både et positivt og et negativt omfang for reindrifta. Dette har vi samlet karakterisert som et middels negativt omfang for reindrifta i området (kap 5.3.1.).

Med gjennomføring av de foreslalte avbøtende tiltak, vil den samlede konsekvens av tiltaket være **liten/ middels negativ** (kap 5.3.4.). Vi har angitt konsekvens etter avbøtende tiltak med en blå sirkel i konsekvensvifta.

Dette er også vår konklusjon.