



Høringsutgave



Konsekvensutredning reindrift

Reguleringsplan for ny E6 Megården - Sommerset, Sørfold
kommune



DOKUMENTINFORMASJON						
Rapporttittel:	E6 Megården – Sommerset Konsekvensutredning, tema naturmangfold					
Dato:	29. august 2022					
Versjon:	01					
Filnavn:	KU reindrift august 2022, lagret på prof O:\PROF\Bodø_E6Sorfold\B11668R01\03_Fag\Naturressurser					
Tiltakshaver:	Statens vegvesen, divisjon Utbygging nord					
Planmyndighet:	Sørfold kommune					
Utarbeidet av:	Trond Aalstad, 21.september 2022					
Sidemannskontrollert av:	Frode Valnes, 28. september 2022					
Godkjent av:						

Forside: Vårbeiteland ved Gleflåget Foto: Trond Aalstad

FORORD

Denne temarapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Megården – Sommerset i Sørfold kommune. Konsekvensutredningen er utført etter metoden beskrevet i Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018-versjonen) og bygger på tidligere gjennomført konsekvensutredning.

Rapporten tar for seg tema reindrift i henhold til beskrivelsen i planprogram for prosjektet. Planprogrammet er vedtatt av Sørfold kommune 24.02.22. Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Statens vegvesen. Temarapporten dokumenterer registreringer og verdivurderinger for temaet og vurderer konsekvensene av tre aktuelle utbyggingsalternativ.

I Statens vegvesen er det Knut Sjørheim som har vært prosjektleder. Stefan Kersting har vært planleggingsleder. Fagansvarlig for fagtema reindrift er Trond Aalstad.

September 2022

Tromsø

INNHOOLD

FORORD	3
Sammendrag	6
Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag	6
Konsekvensanalyse	6
Konsekvens av masselager/deponi	9
Vurdering av samlet belastning og kumulative virkninger	9
Vurderinger etter reindriftsloven og ILO-konvensjonen	10
Skadereduserende tiltak og miljøoppfølging	10
1 Bakgrunn og utredningskrav	11
1.1 Bakgrunn for planen	11
1.2 Utredningskrav	12
2 Metode	13
2.1 Temadefinisjon	13
2.2 Metodens tre trinn	13
3 Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse	18
3.1 0-alternativet – referansealternativet	18
3.2 Beskrivelse av de tre alternativene	20
3.3 Permanente masselagre	24
4 Kunnskapsgrunnlag	26
4.1 Kunnskap og kilder	26
4.2 Influensområde	26
4.3 Generell karakteristikk av området i forhold til reindrift	27
4.4 Besvarelse av planprogram	33
4.5 Alternativ 0, temaspesifikke forhold	33
5 Trinn 1: Konsekvens for delområder	34
5.1 Delområde 1 Tørrfjord – Buviknakken (R1)	37
5.2 Delområde 2 Tørrfjord – Andkil – Buviknakken (R2)	38
5.3 Delområde 3 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet (R3)	40
5.4 Delområde 4 Gyltvikfjell (R4)	41

5.5	Delområde 5 Aspnesfjell og Aspfjorden (R5)	42
5.6	Delområde 6 Gleflåget (R6)	43
5.7	Øvrig naturareal innenfor planområdet	44
5.8	Delområder som bare blir berørt av masselagringsområder	46
6	Trinn 2: Konsekvens av alternativer	47
6.1	Sammenstilling av konsekvenser for vegalternativ	47
6.2	Vurdering og konsekvens av permanente masselager	49
6.3	Konsekvenser i anleggsperioden	53
6.4	Usikkerhet	53
6.5	Vurdering av særlovverk, retningslinjer etc	53
6.6	Samlet belastning/Kumulative virkninger	54
7	Skadereduserende tiltak	55
8	Miljøoppfølging	56
9	Referanser	57

Sammendrag

Bakgrunnen for planlegging av ny E6 på strekningen Megården – Mørsvikbotnen er en sikkerhetsvurdering av tunnelene som for smale, noe som fører til trafikale problemer og farlige situasjoner, særlig med tanke på all tungtrafikken som går på E6. Dette ble utløst av «Tunnelsikkerhetsforskriften» som var et EU-direktiv i 2007.

På strekningen E6 Megården–Sommerset i Sørfold kommune er det 10 tunneler. Tunnelene er bygget i en tid hvor krav til sikkerhetsutrustning var begrenset, og det var andre krav til veggeometri. Eksisterende tunneler har en kjørebanebredde på 5,5–5,7 meter, en frihøyde på 4,2 meter og mangler i tillegg nødvendig sikkerhetsutrustning. Dagens veg i dagen har vegbredde er ca. 7,5 meter og deler av vegstrekningen har for krappe svinger og for sterk stigning. Stigningen er delvis på over 8 prosent. Veggen gir dårlig framkommelighet om vinteren, redusert hastighet og trafikkfare.

Eksisterende situasjon er at det foreligger to vedtatte reguleringsplaner, detaljregulering E6 Megården – Mørsvikbotn og detaljregulering for deponier E6 Sørfoldtunnelene. Gjeldende planer blir nå delt i to planparseller: parsell P1 som er delstrekningen E6 Megården – Sommerset og parsell P2 som er E6 Sommerset – Mørsvikbotn. Dette planforslaget omhandler parsell 1 fra Megården til Sommerset.

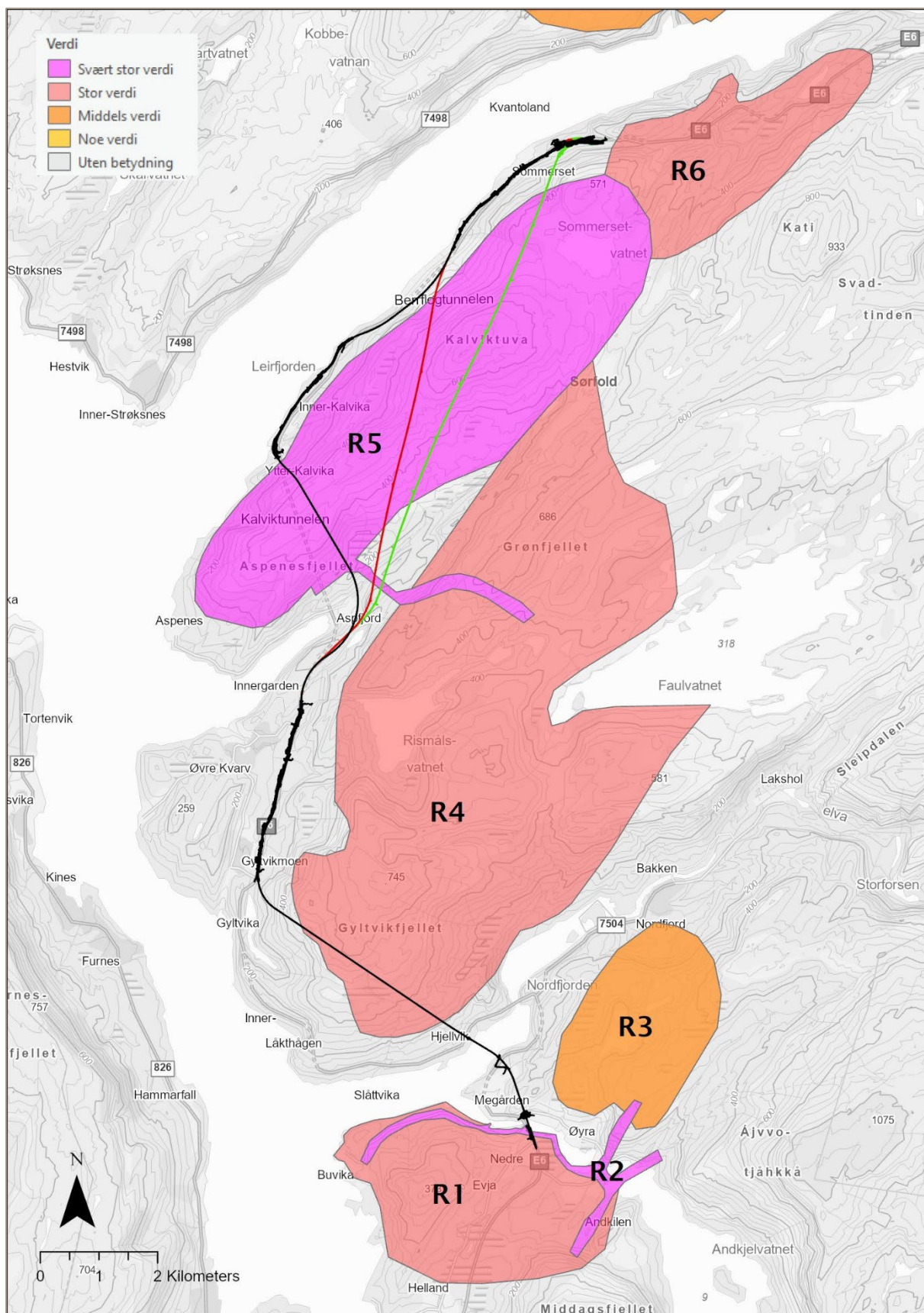
Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag

Planprogram ble vedtatt og fastsatt av Sørfold kommune 24.02.22 og inneholder en rekke krav til utredning hvorav de viktigste elementene er:

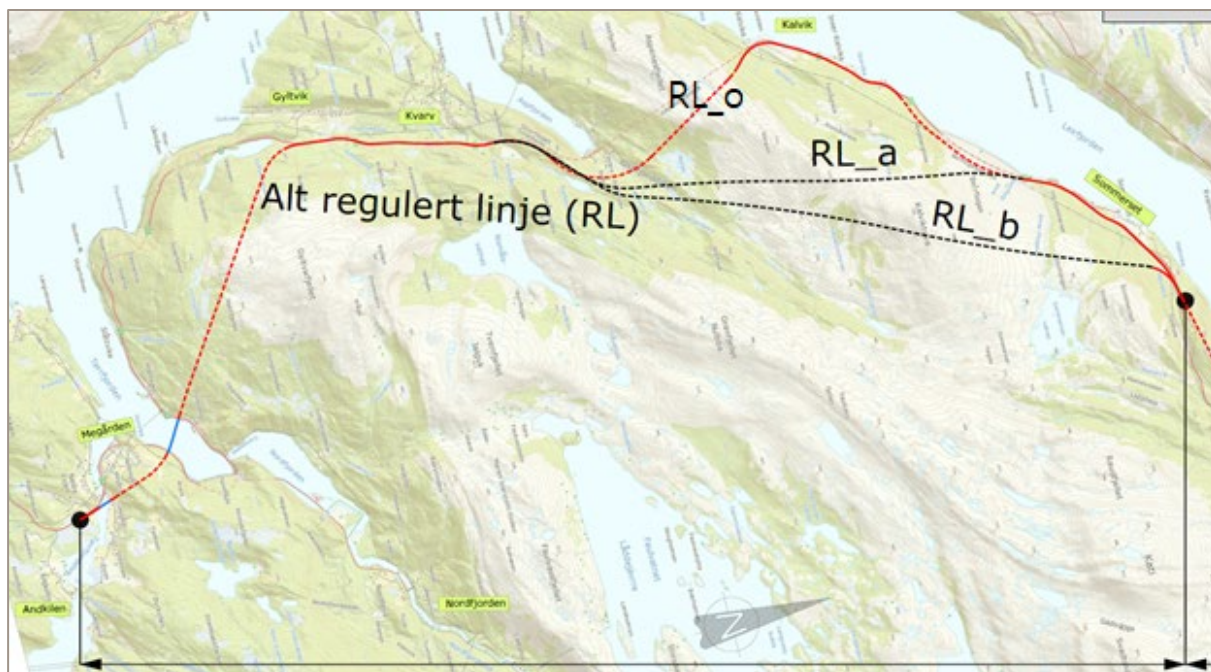
Det meste kunnskapsgrunnlaget er hentet fra tidligere konsekvensutredning (Sweco, 2016), men tolking av verdi, påvirkning og konsekvens er tilpasset ny metodikk for Statens vegvesen sin veileder V712 Konsekvensanalyser (Vegdirektoratet, 2018).

Konsekvensanalyse

Nedenfor er gitt utsnitt som viser delområdene som er konsekvensvurdert i samletabellen.



Delområder reindrift med verdi



De tre alternativene som er utredet.

Tabellen nedenfor viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Deretter er det gitt en samlet vurdering av konsekvenser for hvert hele utbyggingsalternativ.

Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, tema reindrift.

Delområder - registreringskategori	0	RL_o	RL_a	RL_b
R1 Andkil – Buviknakken, vinterbeite	0	0	0	0
R2 Tørrfjord – Andkil – Buviknakken, flyttlei	0	--	--	--
R3 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet, vårbeite/vinterbeite	0	0	0	0
R4 Gyltvikfjellet, vårbeite	0	0	0	0
R5 Aspnesfjell og Aspfjorden, vårbeite og kalvingsland	0	0	0	0
R6 Gleflåget, vårbeite	0	0	0	0
Annet naturareal	0	0	0	0
Samlet vurdering for linjealternativ	0	--	--	--
Avveining for vegtiltaket	Uforandret	Tilnærmet lik konsekvens		
Samlet vurdering	Best	Alle får middels negativ konsekvens		
Rangering	1	2	2	2

Den relative forskjellen mellom de tre alternativene er ubetydelig og alle alternativ får middels negativ konsekvens. Det er tiltakene mellom Tørrfjordelva og Evjen som utgjør den negative virkningen på reindrift og denne er lik for alle alternativ. Siden de tre alternativene på strekningen mellom Kvarv og Moan ikke fysisk gir inngrep i viktige arealer for reindriften,

gir forskjell i linjevalg her ikke utslag på konsekvensgrad ved valg av linje i driftsfasen (permanent situasjon).

Konsekvens av masselager/deponi

Oppsummert konsekvensvurdering av permanente masselager. MT = kan reguleres til masseuttak

Masselager	MT	Vurdering av konsekvens og eventuell tilpasning
Nordfjord	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Memaurkråga	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Stormoen	ja	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift av permanent masselager blir ubetydelig (0). Bruk som masseuttak vil ikke øke negativ konsekvens av betydning da det anses å være såpass stor avstand til de viktige arealene for reinen (beiteområdet og flyttlei) og at masseuttaket kun vil bli sporadisk brukt.
Moan	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Krokvollan	ja	Konsekvens ved bruk av dette masselageret vil være «noe miljøskade» (-). Bruk som masseuttak vil øke negativ konsekvens til «betydelig miljøskade» (- -) forutsatt at det blir drift (forstyrrelser) i den tida reinen bruker området. På grunn av topografien vil støy fra masseuttak her kunne påvirke et større areal og gjøre at reinen kan sky områdene i nærheten.
Gleflåget	nei	Konsekvens ved bruk av dette masselageret vil være «noe miljøskade» (-).

Vurdering av samlet belastning og kumulative virkninger

Forskrift om konsekvensutredninger § 21 sier at samlet virkning av tiltaket og andre godkjente planer skal belyses: «Samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet skal også vurderes. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes.»

Det er få vedtatte reguleringsplaner som hjemler endret arealbruk i forhold til dagens situasjon i området og press på arealene fra industri eller hyttebygging er relativt begrenset. Kap 3.1 om 0-alternativet (dagens situasjon) viser godkjente planer i området. Det er særlig kraftanleggene og nettsystemet som har gitt inngrep i viktige reinbeiteareal. I tillegg kommer Elkem sitt deponi ved Andkilen som avgrenser trekk og beitemuligheter mot beiteområdene i vest.

Duokta reinbeitedistrikt er sterkt påvirket av kraft- og nettutbygging i deres område. I tillegg har distriktet noen svært viktige passasjer/trekk-korridorer mellom beiteområdene vest og øst for eidet mellom Fauske og Straumen. Denne passasjen er en helt avgjørende korridor for at distriktet skal kunne nyttiggjøre seg de ulike årstidsbeitene og også ha en fleksibilitet i forhold til endringer i klima, rovdyrbelastning og belastning som følge av utbygging og ferdsel generelt.

I forhold til gjeldende reguleringsplan for ny E6 mellom Megården og Leirfjorden er det derfor viktig med opprettholdelse av flytt- og trekkmulighet mot Buviknakken. For øvrig gir tiltaket minimal ekstra belastning ut fra en vurdering av kumulativ effekt.

Vurderinger etter reindrifftsloven og ILO-konvensjonen

Planlagte tiltak har liten påvirkning på det aktuelle reinbeitedistriktets mulighet til å utnytte beiteområder i tråd med sedvane for bruk av arealene og vurderes ikke å være i strid med ILO-konvensjonen eller Grunnloven.

Reindrifftslovens § 22 gir reindrifftas flyttleier et særskilt rettslig vern:

«Reindrifftsutøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flyttleier. Med til flyttlei regnes også faste inn- og avlastingsplasser for transport av reinen. Reindrifftens flyttleier må ikke stenges, men»

Den negative påvirkningen på flyttleia ved krysset Tørrfjordelv – Evjen er ikke av en slik karakter at det stenger flyttleia og slik er i konflikt med reindrifftslovens § 22.

Skadereduserende tiltak og miljøoppfølging

For denne reguleringsplanen er det kun ett punkt som anses som aktuelt for skadereduserende tiltak. Det er for eventuelt masseuttak ved Krokvollan. Dersom masselageret skal brukes som framtidig masseuttak kan en ved å knytte bestemmelser til bruken av masseuttaket redusere potensiell negativ påvirkning på omkringliggende areal som vårbeite for rein.

Følgende er særlig viktige punkt i det videre arbeid med Ytre Miljøplan:

- Prosjektering og bygging av løsning for veglinje og kryssløsning for strekningen mellom ny Tørrfjordelv bru og sørover forbi Evjenkrysset må ikke endres i forhold til skissert løsning med tanke på rekkverk og skråningsutslag dersom dette kan gi et dårligere resultat for reindriffts mulighet til flytting og reintrekk over E6.
- Anleggsarbeidet i det aktuelle området må søkes tilpasset reindrifftas behov for flytting av rein ved Evjenkrysset. Dette kan skje ved forpliktende samarbeidsavtale som ivaretar hensynet til reindriffta.
- Reguleringsplanen hjemler ikke fartsgrenser, men vegen bygges for 90 km/t. Det må vurderes om det kan etableres digitale skilt som kan aktiveres ved behov og som skilte ned fartsgrensa i den tide reindriffta har flytting i området, og om praktisk mulig også den perioden reinen vil trekke over vegen.

1 Bakgrunn og utredningskrav

Formålet med temautredningen er å skaffe kunnskap om virkningene av det planlagte tiltaket for verdier innenfor tema reindrift og angi konsekvens for hvert av de aktuelle alternativene. Temadefinisjon er gitt i kapittel 2.1.

1.1 Bakgrunn for planen

Bakgrunnen for planlegging av ny E6 på strekningen Megården – Mørsvikbotnen er sikkerhetsvurdering av tunnelene som er for smale og både fører til trafikale problemer og farlige situasjoner, særlig med tanke på all tungtrafikken som går på E6. Dette ble utløst av «Tunnelsikkerhetsforskriften» som var et EU-direktiv i 2007.

På strekningen E6 Megården–Sommerset i Sørfold kommune er det 10 tunneler. Tunnelene er bygget i en tid hvor krav til sikkerhetsutrustning var begrenset, og det var andre krav til veg-geometri. Eksisterende tunneler er for smale, og har en kjørebanebredde på 5,5–5,7 meter, en frihøyde på 4,2 meter og mangler i tillegg nødvendig sikkerhetsutrustning. Dagens veg har vegbredde er ca. 7,5 meter og deler av vegstrekningen har for krappe svinger og for sterk stigning. Stigningen er delvis på over 8 prosent. Vegen gir dårlig framkommelighet om vinteren, redusert hastighet og trafikkfare.

Eksisterende situasjon er at det foreligger to vedtatte reguleringsplaner, detaljregulering E6 Megården – Mørsvikbotn og detaljregulering for deponier E6 Sørfoldtunnelene. Gjeldende planer blir nå delt i to planparseller: parsell P1 som er delstrekningen E6 Megården – Sommerset og parsell P2 som er E6 Sommerset – Mørsvikbotn. Dette planforslaget omhandler parsell 1 fra Megården til Sommerset.

1.2 Utredningskrav

Konsekvenser utredes i henhold til planprogram fastsatt av Sørfold kommune 24.02.22. Utredningskrav for fagtema reindrift i fastsatt planprogram er gjengitt i tab. 1-1.

Tabell 1-1 Utredningskrav for tema reindrift slik de er formulert i planprogrammet.

Fokus for utredningen	Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompensierende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.
Metode	Det skal lages en konsekvensutredning i henhold til Statens vegvesens veileder om konsekvensanalyser, V712. Utredningen skal oppfylle kapitel 4 og 5 i Landbruks- og matdepartementets veileder Reindrift og plan- og bygningsloven, utgitt 2021 (M-0758 B).
Kunnskapsgrunnlag	<p>Verdivurdering, omfang og konsekvens av alternativ 1 som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården-Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.</p> <p>Kunnskap innhentes ved</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidligere konsekvensutredninger i området. • Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.) • Kontakt med Statsforvalteren i Nordland i forhold til opplysninger som ikke ligger i offentlige databaser. • Vurdering av behov for ytterligere kartlegging av areal som er dekket opp av tidligere konsekvensutredning, på bakgrunn av nye krav og evt ny kunnskap om verdier eller mulig påvirkning.

2 Metode

Metoden for konsekvensutredning av ikke-prissatte temaer er beskrevet i kap. 6 i håndbok V712, 2018-utgaven revidert i 2021 for å samsvare med Miljødirektoratet sin KU-veileder M-1941. Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører. For en grundig gjennomgang vises det til V712. En forkortet versjon av de viktigste trinnene i metoden er gjengitt under.

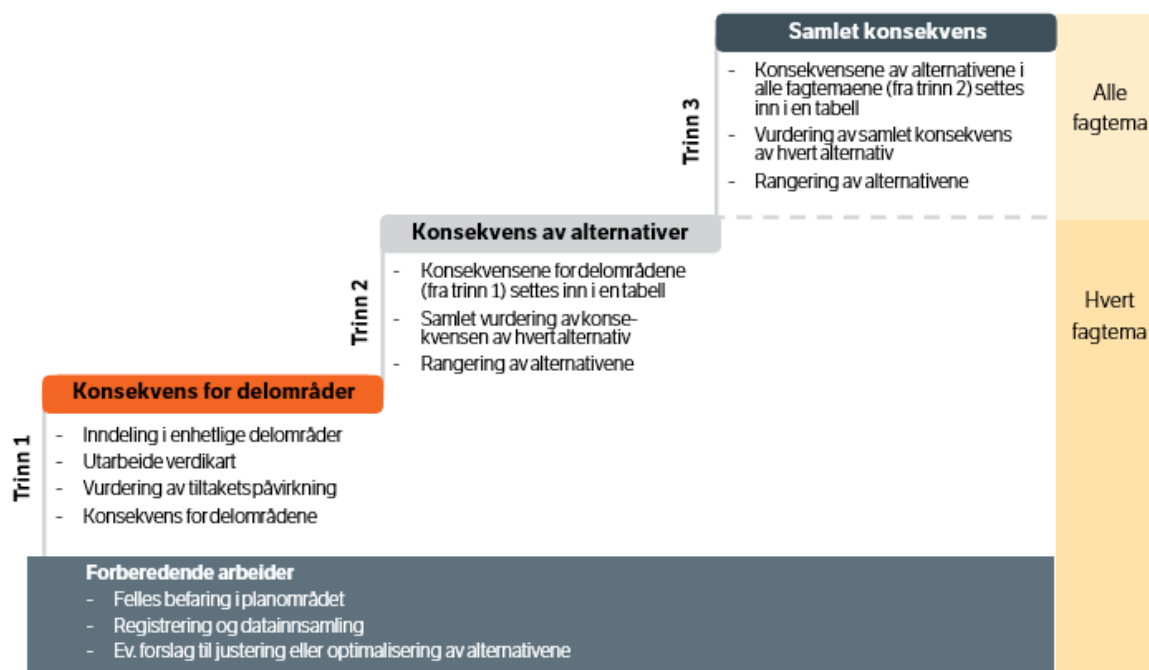
2.1 Temadefinisjon

Her inngår beiteområder fordelt på årstidsbeiter, kalvingsområder, trekkleier, flyttleier, faste installasjoner/anlegg, oppsamlingsområder og andre viktige funksjonsområder og samvirkning mellom disse.

I en samfunnsøkonomisk analyse skal konsekvenser telles kun én gang. Grenseoppgang mellom de ulike temaene framgår av håndbok V712.

2.2 Metodens tre trinn

Konsekvensutredning for ikke-prissatte tema gjennomføres etter en tre-trinns metode som vist i Figur 2-1. Gjennom forberedende arbeider gjør utreder seg kjent med tiltaket og relevante registreringer. Trinn 1 og trinn 2 skal gjøres for alle fagtemaene. Trinn 3 er en samla konsekvensvurdering av alle ikke-prissatte fagtema, og inngår ikke i denne temarapporten.



Figur 2-1: Tre-trinns metode for konsekvensutgreiing av ikke-prissatte tema (V712)

2.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

På grunnlag av innsamla kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig funksjon, karakter og/eller verdi og som derfor skiller seg fra tilgrensende areal. Inndeling i delområder er basert på registreringskategoriene som er de elementene som verdisettes i henhold til Tabell 2-1.

Tre begrep står sentralt i analysen:

- **Verdi:** Vurdering av hvor verdifullt et delområde er, d.v.s. hvor stor betydning delområdet har i et nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er fem-delt, fra «uten betydning» til «svært stor verdi». Verdivurdering skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta», Figur 2-2. Kriterier for verdisetting av temaet er gitt i V712 tabell 2-1.
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan et gitt delområde påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (null-alternativet). Skala for vurdering av påvirkning er femdelt, fra «sterkt forringet» til «stor betydning». Vurderingen skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør y-aksen i «konsekvensvifta», Figur 2-2. Kriterier for å vurdere påvirkningsgrad for temaet er gitt i tabell 2-2.
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta», VERDI

Alle delområder som framkommer ved kartfesting av de ulike registreringskategoriene skal verdisettes i henhold til veiledning i V712. Plassering i verdiklasser er vist i tabell 2-1. Selv om verdi her angis som bokser skal det i praksis være en vurdering langs en linjal slik at en delområde kan plasseres høyt eller lavt innenfor verdiboksen.

Tabell 2-1 Registreringskategorier og verdisetteing for fagtema reindrift (V712).

Regis- trerings- kategori	Del- kategori	Ubetyde- lig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Reindrift	Flyttlei, trekk- lei 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
	Beiteom- råder og kalvings- område			Mindre viktige beiteområder	Særlig viktige beiteområder	Kalvingsområder Beiteareal som er minimumsfaktor

PÅVIRKNING

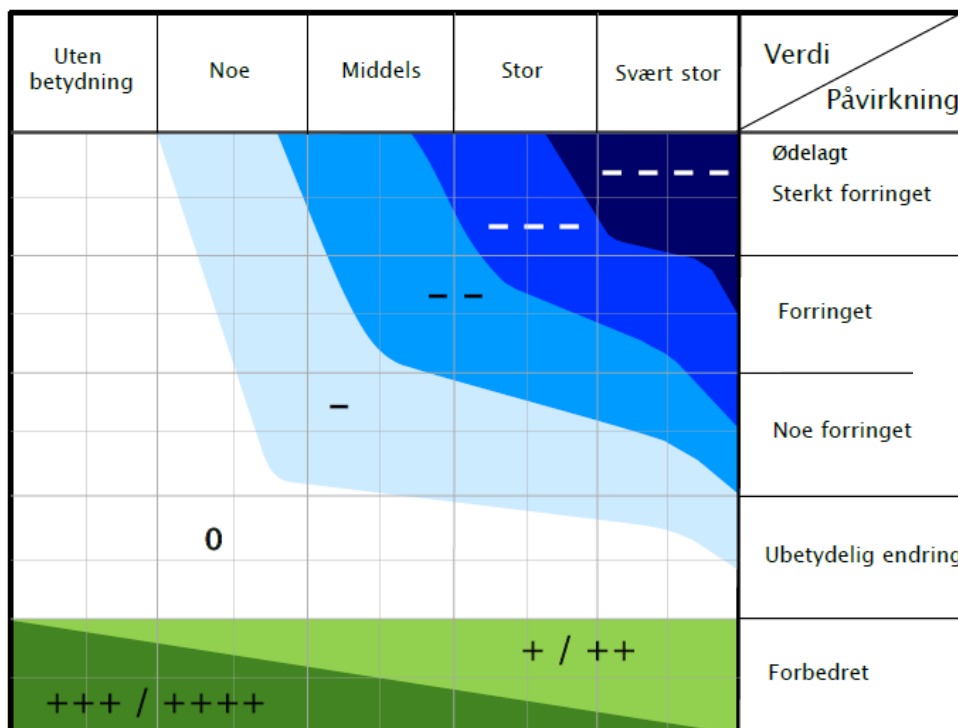
Vurdering av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer. Midlertidig påvirkning i anleggsperioden beskrives separat. Også for påvirkning skal det i praksis være en vurdering langs en linjal slik at en påvirkning på et delområde kan plasseres høyt eller lavt innenfor påvirkningsgraden gitt i tabellen.

Tabell 2-2 Veiledning i V712 for vurdering av påvirkning for tema naturressurser, hvor reindrift er et deltema

Tiltakets påvirkning	Jordbruk	Reindrift	Utmark	Fiskeri	Vann	Mineralressurser
Ødelagt/ sterkt forringet	Betydelig areal foreslås omdisponert. Utbyggingsforslaget berører kjerneområde for landbruk eller et stort, sammenhengende jordbruksområde slik at det i stor grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av jordbruksareal.	Stenging av fyttelei. Inngrep i kalvingsområder som gjør disse ubrukelige. Inngrepet avskjærer eksisterende beiteområder for framtidig bruk.	Arealbeslag eller fragmentering som fjerner muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre eller andre effekter som fjerner mulighetene for næringsmessige utnyttelse av jakt og fiske.	Størstedelen av lokalitet blir varig beslaglagt. Lokalitetens funksjoner går tapt eller blir tilnærmet ødelagt.	Drikkevannskilde må tas ut av bruk. Akvifer forventes varig påvirket av forurensning eller vil få senket grunnvannstand / poretrykk.	Gjennomføring av planen vil hindre all utnyttelse eller begrense uttak av forekomsten med minst 75 % av utnyttbar mengde.
Forringet	Større areal foreslås omdisponert. Utbyggingsforslaget berører sammenhengende jordbruksområde av noe størrelse slik at det reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av jordbruksareal.	Mindre inngrep i kalvingsområder som tilnærmet kan brukes som før. Betydelig arealbeslag eller tap av beite. Sperring av trekklei med få alternativer trekkmuligheter.	Arealbeslag eller fragmentering som i betydelig grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre eller andre effekter som i betydelig grad reduserer de mulighetene for næringsmessige utnyttelse av jakt og fiske.	Mer enn 20 % av lokalitet og funksjon går tapt.	Nærføring til tilsigsområde og/eller vannkilde som gir stor fare for påvirkning av drikkevann. Utbygging over en akvifer som gir stor fare for påvirkning.	Gjennomføring av planen vil redusere uttaket med mellom 50 - 75 % av utnyttbar mengde.
Noe forringet	Mindre omdisponering foreslås. Berører et mindre og isolert jordbruksareal.	Arealbeslag eller tap av beite i noe omfang. Sperring av trekklei med flere alternativer trekkmuligheter.	Arealbeslag eller fragmentering av beiteområder som i noen grad reduserer muligheten til effektiv utnyttelse av beiteområder. Fragmentering, vandringshindre og andre effekter som i noen grad reduserer mulighetene for næringsmessig utnyttelse av jakt og fiske.	Mindre enn 20 % av lokalitet og funksjon går tapt.	Utbygging innen 200 m til tilsigsområde eller vannkilde som kan gi fare for påvirkning. Utbygging i kanten av en større akvifer som kan gi fare for påvirkning.	Gjennomføring av planen vil redusere uttaket med mellom 25 - 50 % av utnyttbar mengde.
Ubetydelig endring	Jordbruksareal/jordressurser berøres ikke, eventuelt kun noe dyrkbar jord.	Ingen eller minimal andel av beiteområde blir berørt.		Lokalitet og funksjon blir tilnærmet uendret.		
Forbedret	Bedret arrondering. Der det ligger til rette for å slå sammen dyrka jord til større enheter etter anlegg. Forbedret tilgjengelighet.	Nye/tidligere beiteområder blir gjort mer tilgjengelig. Tidligere fyttelei og trekklei kan gjenåpnes.	Bedret arrondering av beiteområder. Reduksjon av påkjørselsrisiko for beitedyr. Bedrete forhold for utøvelse av jakt og fiske (fjerning av vandringshindre, tilretteleggingstiltak for fiskeoppgang)	Tiltaket medfører opprydding i tidligere negative tiltak, eksempelvis fjerning av fyllinger som påvirker økologiske funksjoner.	Utbyggingsalternativ som eliminerer dagens påvirkning og all belastning på eksisterende vannkilde eller større akviferer.	Gjennomføring av planen sikrer adkomst til forekomst av stor eller svært stor verdi som har forhindret uttak til nå.

KONSEKVENNS FOR DELOMRÅDER

Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta i Figur 2-2.



Figur 2-2: «Konsekvensvifta». Skalaene for verdi og påvirkning utgjør hhv. X-akse og Y-akse i figuren.

Tabell 2-3 Skala og beskrivelse av konsekvensvurdering av delområder i henhold til V712

Skala	Konsekvensgrad	RGB fargekode	Forklaring
----	4 minus (----)	0, 0, 105	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	0, 50, 255	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	0, 150, 255	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	205, 235, 255	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)		Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1pluss (+)	146, 208, 80	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++)	66, 132, 33	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.
++++	4 pluss (++++)		

2.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ (hele linjer).

Utredet må begrunne vurderingene som ligger til grunn for å sette konsekvensgrad for hele utbyggingsalternativer. Skala og kriterier framgår av tabell 2-3.

Vurderingen skal begrunnes i tekst. Det må gå fram hva som har vært utslagsgivende for den samlede vurderingen, f.eks. om noen delområder har blitt tillagt avgjørende vekt, eller om sumvirkninger har blitt tillagt vekt. Det er viktig at beslutningsrelevant usikkerhet beskrives. Det er også viktig at forslag til aktuelle skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring for et område eller hele alternativer beskrives, jf. V712 kap. 6.1.4.

Tabell 2-2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ (V712).

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.

3 Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse

3.1 0-alternativet – referansealternativet

Den vedtatt regulerte linja frå 2016 kan ikke regnes som 0-alternativ fordi den uansett ikke blir realisert. Det vil være ett av de tre alternativene som nå utredes som vil bli bygd. Når det gjelder selve vegen er 0-alternativet derfor dagens E6.

I en konsekvensutredning skal alle alternativ måles opp mot et alternativ 0 som er referansen det sammenlignes med. Dette defineres som dagens situasjon med framskrevne trafikk tall i henhold til tiltakets levetid som i V712 er satt til 40 år, samt godkjente planer og tiltak. Framskrevne trafikk tall gir ÅDT (årsdøgntrafikk) for 2050 på 1910. ÅDT i 2020 var 1400. Det legges til grunn en årlig trafikkvekst på 0,7 % for lette kjøretøy og 1,9 % årlig veskt for tunge kjøretøy.

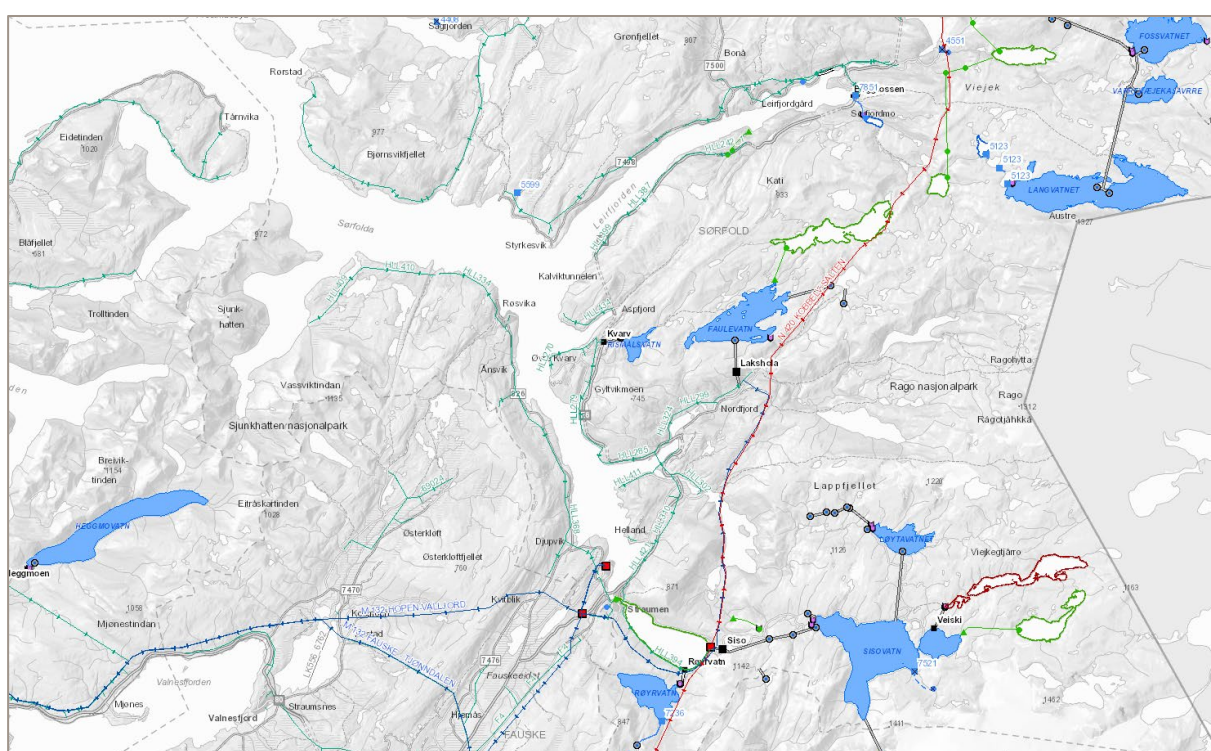


Figur 3-1a Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Det er godkjent spredt hyttebygging ved Sommerset, ny hyttebygging ved Inner-Kalvika, oppdrettslokalitet i sjø i Kalvika, camping ved Lisj-Sommerset, spredt boligbygging på Gyltvikmoen og i Megården. Kilde Sørfold kommunes nettside.

I 0-alternativer inngår også godkjente tiltak og planer. Kommuneplanen viser LNFR-areal for aktuelt planområde. I tillegg er noen areal avsatt til spredt bebyggelse (både bolig og hytter). Det finnes egen reguleringsplan for Megården. Se utsnitt fra Sørfold kommune si planside i figur 3-1a.

Det er ingen nye reguleringsplaner som hjemler større tiltak enn spredt hyttebygging eller spredt boligbygging i planområdet ut over det som er vist i kommuneplanen. For øvrig er arealet LNFR.

Kraftanlegg og el-nett er en stor påvirkning på reindrifts bruk i Duokta reinbeitedistrikt. Under vises en figur med vannkraftutbygginger og e-nettet.



Figur 3-1c Utbygd vannkraft (blått). Grøn og brun er i konsesjonsbehandling eller rest frå Samlet Plan. Sentralnettet er røde linjer, regionalnett blå og distribusjonsnett grøn linje.

Ved rangering vil 0-alternativet alltid få konsekvensgrad lik 0 og være det som alle alternativ måles opp mot.

3.2 Beskrivelse av de tre alternativene

Det foreligger en godkjent regulert linje fra 2016 og en godkjent plan for permanente masselager fra 2018. I arbeidet med ny reguleringsplan utredes nå tre vegalternativer. Alle tre vegalternativene tar utgangspunkt i linja fra 2016, men har tilført noen optimaliseringer. For to av alternativene inkluderer det også helt ny tunneltrase fra Kvarv og nordover.

Det er samtidig gjort en ny vurdering og modellering av de mest aktuelle masselagrene fra 2016. Det er ikke tatt inn noen nye masselagre, men det er gjort en jobb med å optimalisere disse både med tanke på landskapstilpasning, terrengformasjon og framtidig bruk av arealene. Fig. 3-3 viser lokalisering av permanente masseuttak som utredes her.

Det er gjort en ny konsekvensvurdering av de ulike områdene for masselager slik de nå er modellert. Denne kommer etter konsekvensutredning for linjealternativer da masselagrene kan benyttes til dels uavhengig av alternativ for veglinje.

Beskrivelsen av påvirkning av delområder og hele linjer bygger på kunnskapen om tiltaket, og linjealternativene på det nivå det er ved en detaljregulering.

Det utredes følgende tre alternativ for veglinja:

3.2.1 Regulert linje optimalisert (RL_o)

Denne følger den godkjente regulerte linja fra 2016, med noen mindre justeringer og optimalisering.

3.2.2 Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Berrfloget (RL_a)

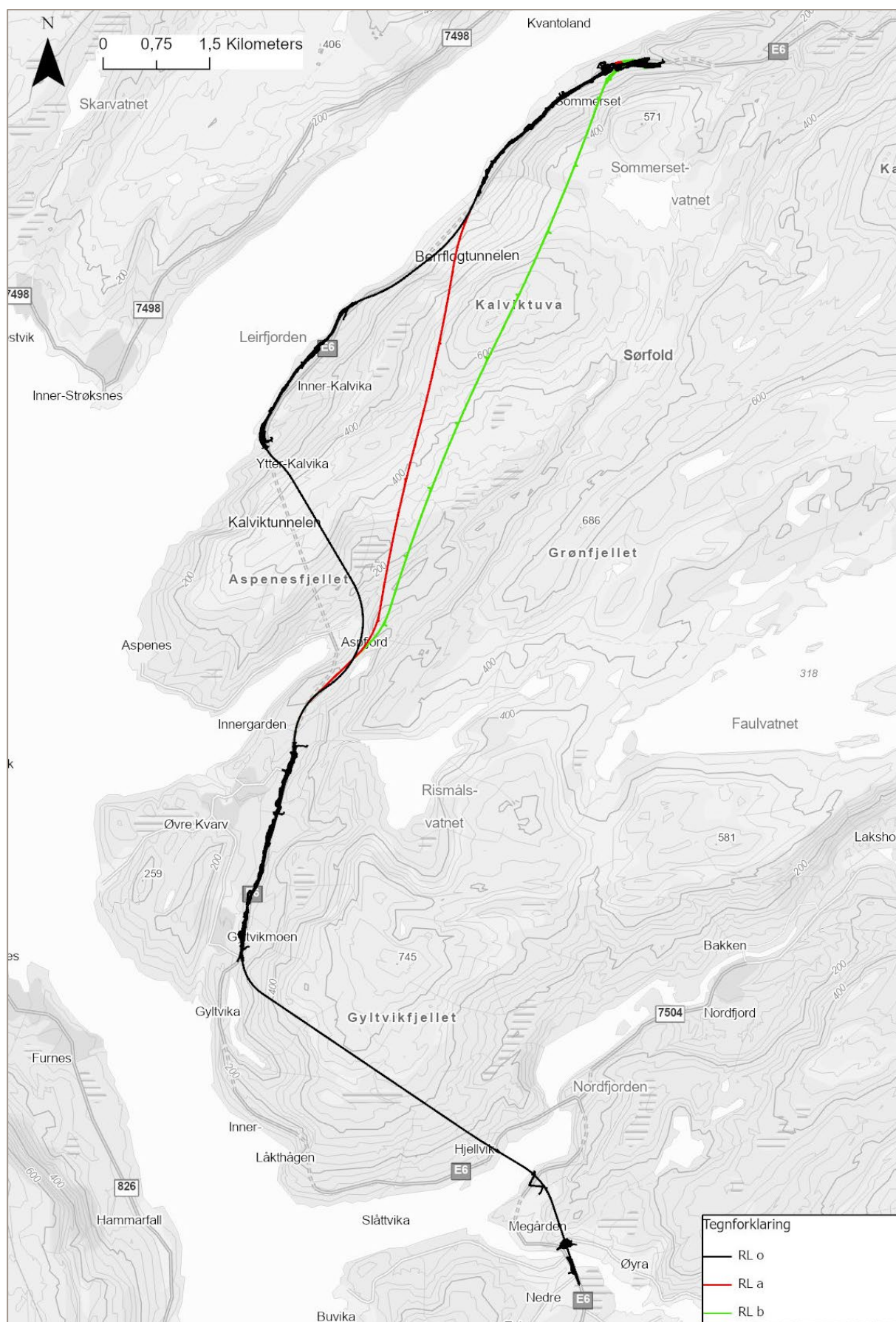
Har samme løsning som alt RL_o fram til tunnelpåhogg ved Kvarv. Derfra går linje i tunnel helt fram til nordre side av Berrfloget. Derfra veg i dagen i samme linje som Alt RL_o.

3.2.3 Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Sommerset/Moan (RL_b)

Har samme løsning som alt RL_o fram til tunnelpåhogg ved Kvarv. Derfra går linje i tunnel helt fram Sommerset/Moan, hvor det blir en noe større kryssløsning i forhold til de RL_a.

Fig. 3-2 viser de tre alternativene.

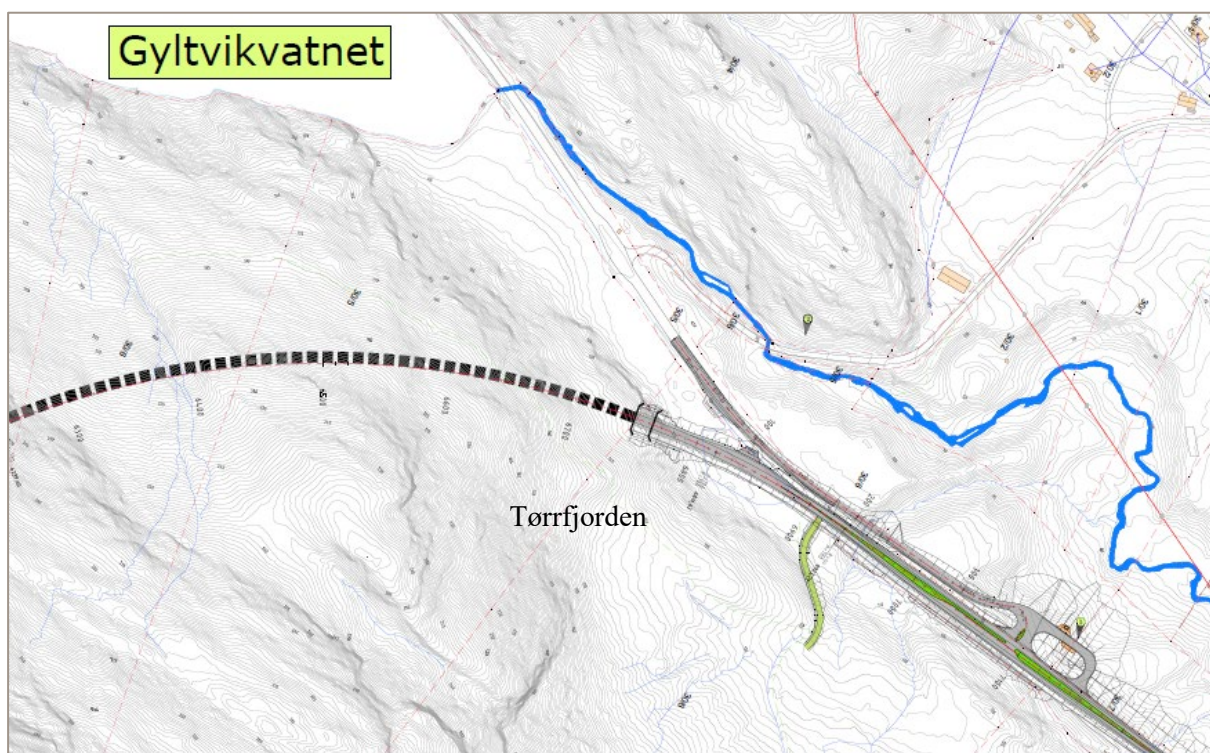
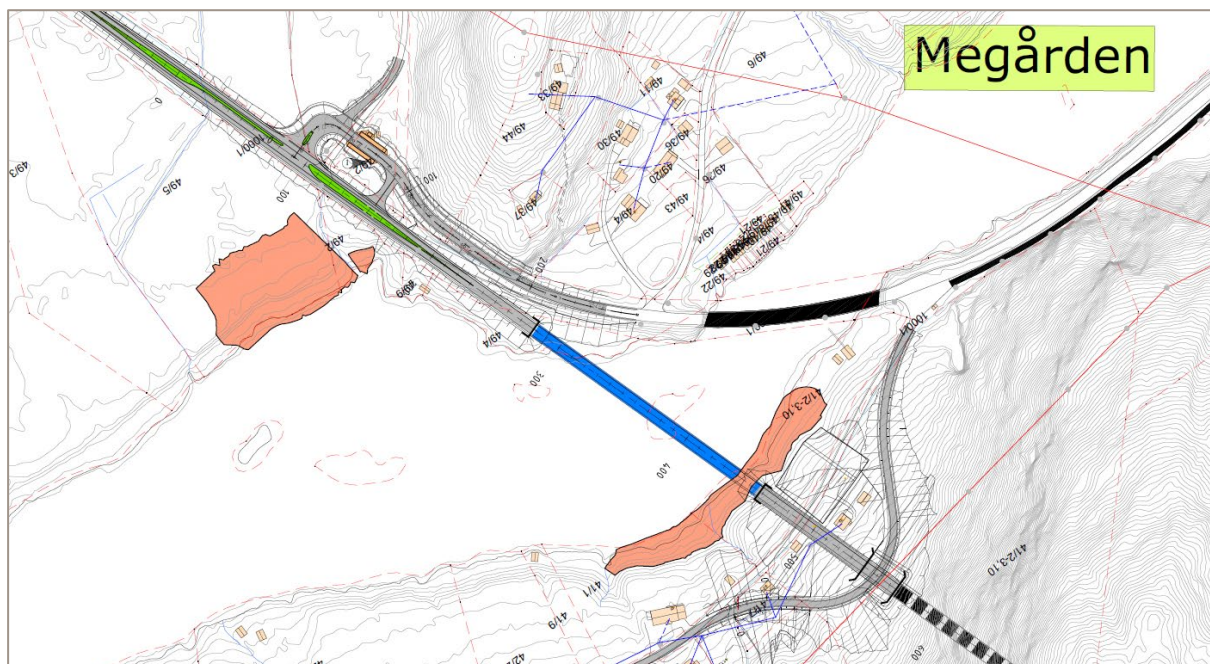
I kapittel 3.2.4 vises utsnitt av C-tegninger som illustrerer tiltakene for de tre alternativene på noen utvalgte strekninger.

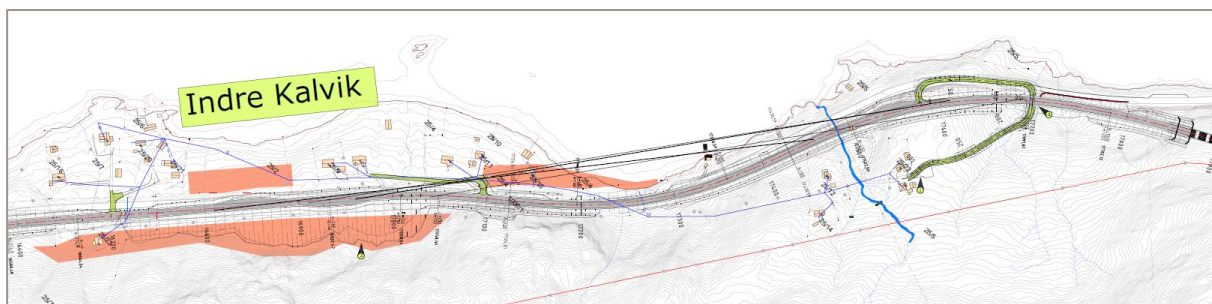
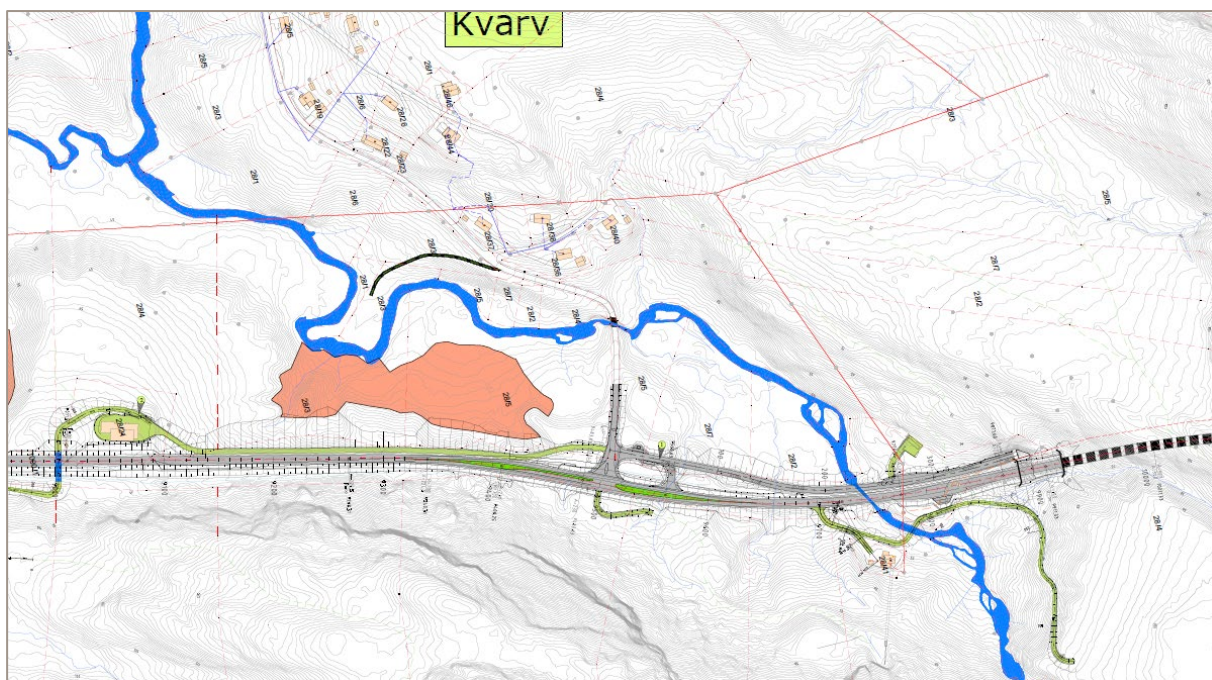


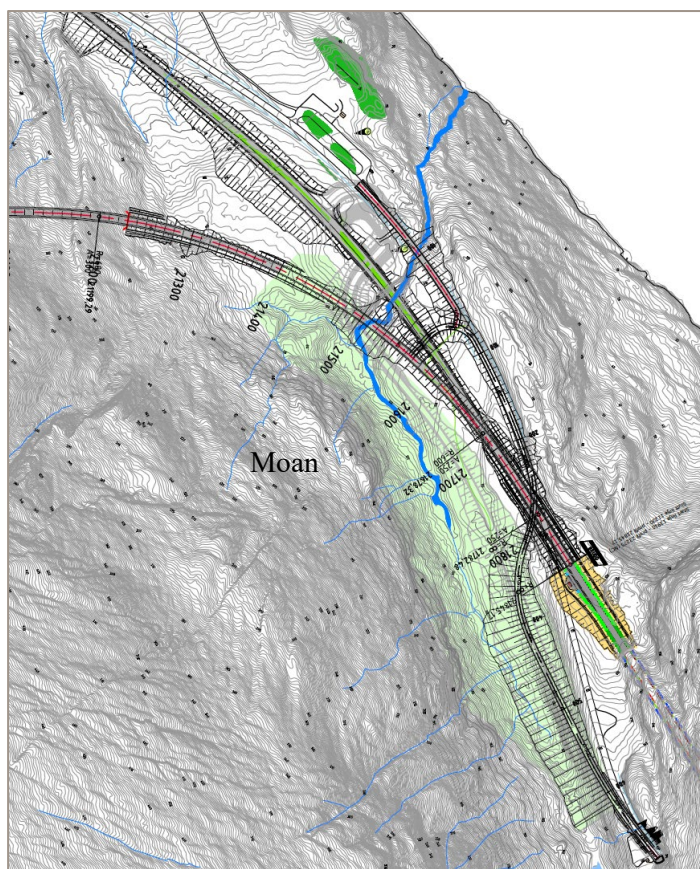
Figur 3-2 De tre ulike vegalternativene RL_o, RL_a og RL_b.

3.2.4 Utsnitt som viser planlagt tiltak

Under er det gitt utsnitt fra tegninger av veg-geometri og tiltak for areal hvor det er vesentlige avvik fra regulert linje 2018. Merk at løsningsforslag er lik for alle tre alternativ fra planstart i sør ved Megården og til og med tunnelinnslag ved Kvarv. Ved Ytre og Indre Kalvik er det bare alt RL_o som har tiltak. Mellom nordsiden av Berrfloget og opp til Moan har RL_o og RL_a samme tiltak. RL_b skiller seg fra disse ved at tunnel fra Kvarv går helt til Moan og gir en annen vesentlig kryssløsning her.

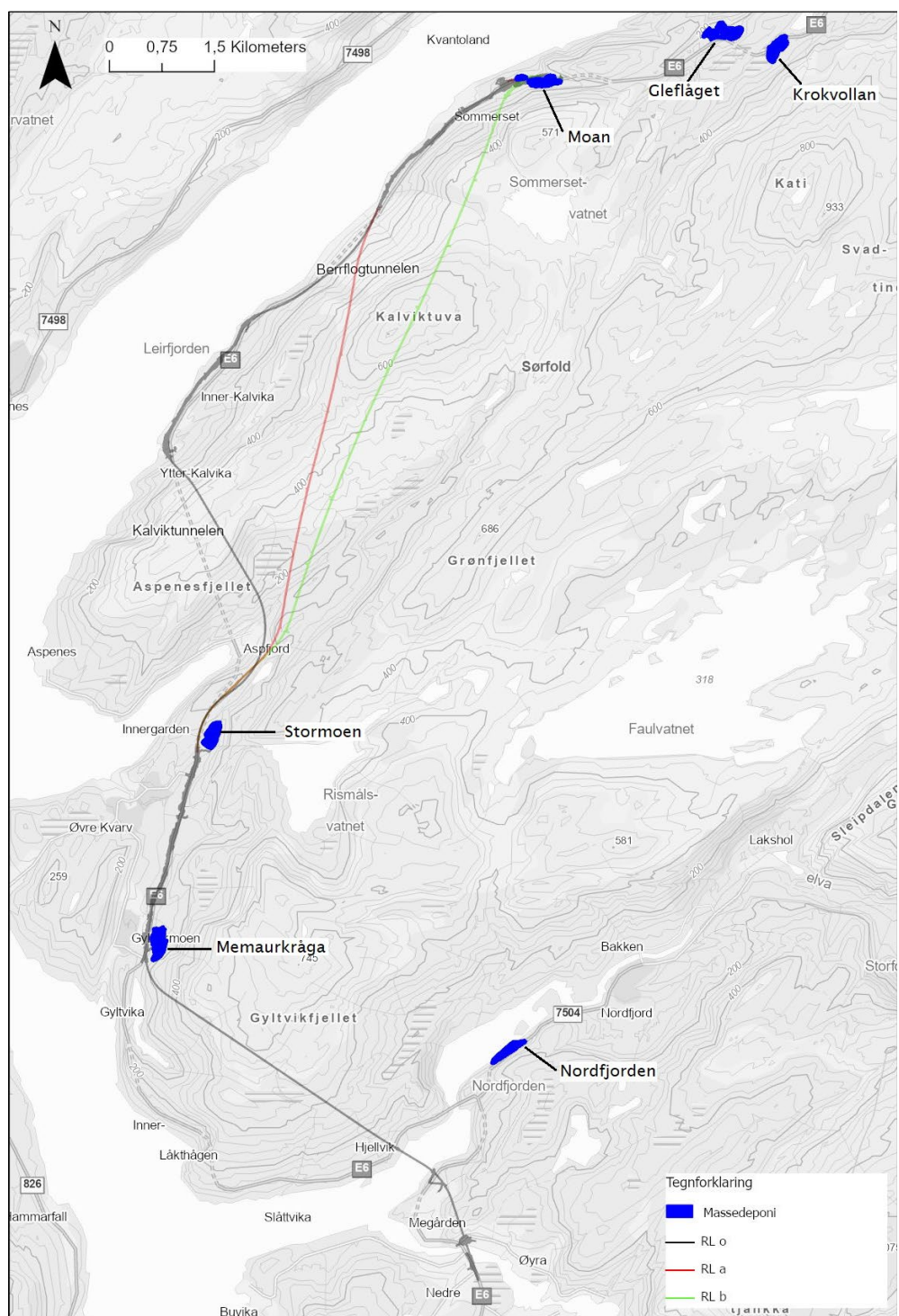






3.3 Permanente masselagre

De permanente masselagrene som er vurdert i denne konsekvensutredninga er vist i fig under. Dette er noen av de godkjente masselagrene fra reguleringsplan 2018, men nå er det gjort en jobb med modellering og tilpassing til både terreng, naturverdier og framtidig bruk av arealene. Masselager ved Glefloget er utvidet i forhold til 2018-planen. Virkning på reindrift som følge av å bruke disse framgår av kapittel 6.4. Der er også mer detaljerte kart.



Figur 3-3 Permanent masselager

4 Kunnskapsgrunnlag

4.1 Kunnskap og kilder

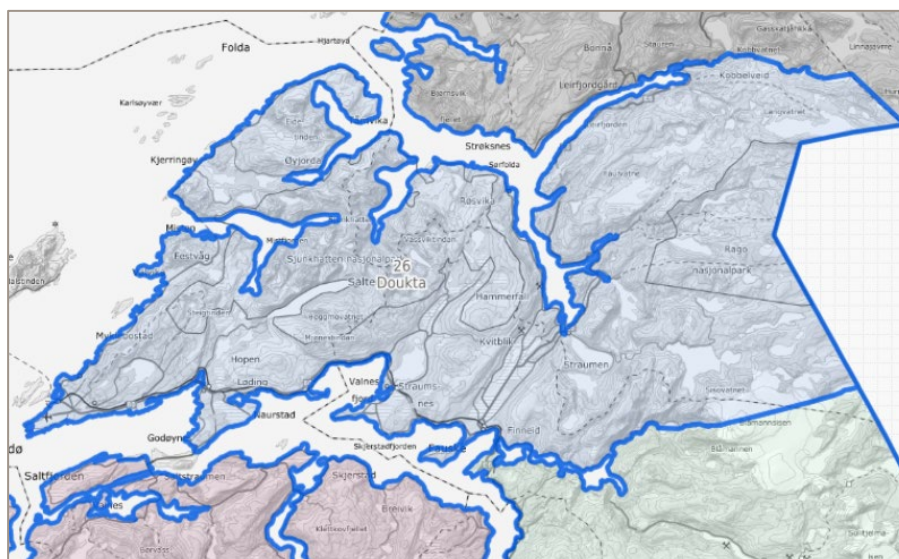
Hovedkilden for informasjon er konsekvensutredningen som ble gjort i forbindelse med 2016-planen (Sweco, 2016).

For øvrig vil hovedkilden til informasjon for verdisetting finnes hos reindriftsforvaltningen (Statsforvalteren), hos kontaktpersoner for aktuelle reinbeitedistrikt og hos utøverne (siidaen). Det finnes gode kart over årstidsbeiter, kalvingsområder, trekklei, flyttlei med mer i reindriftskart som ligger på kartsidene (Kilden) til NIBIO. Disse kartene er ikke alltid helt oppdaterte og supplerende informasjon må derfor innhentes fra reinbeitedistriktene. Der det foreligger distriktsplan vil denne ha svært nyttig informasjon til utredningen. I denne saken er det kun Duokta reinbeitedistrikt som blir berørt og her finnes ikke godkjent distriktsplan. Det bygges derfor på informasjon fra konsekvensutredningen i 2016 (Sweco, 2016) hvor det var intervjuer med reindriftsutøver og leder for Duokta rbd, Mats Pavall.

For vurdering av årstidsbeiter vil verdi også påvirkes av hvilken type beite som er minst tilgjengelig for utøveren (minimumsfaktor). Flytting mellom områdene skjer normalt i faste traséer og disse er derfor særlig viktig. Skillet mellom alternative og aktive flyttleier skjer ut fra lokal kunnskap og kontakt med siidaen.

4.2 Influensområde

Influensområdet er området der tiltaket kan medføre konsekvenser. For reindrift vil det si hele reinbeitedistriktet da et tiltak i en del av området kan få betydning for bruken i andre deler. Figur 4-1 viser avgrensingen av Duokta reinbeitedistrikt.



Figur 3-1 Duokta reinbeitedistrikt

4.3 Generell karakteristikk av området i forhold til reindrift

Duokta driver reindrift i deler av Bodø, Fauske og Sørfold kommuner i Norge, samt Jokkmokk kommune i Sverige. Distriktet består av 3 siida-andeler, og øvre reintall er nå satt til 900 dyr i vinterflokken (reindrift.no). Distriktet omfatter 2062 km² og er meget spesielt i reindriftssammenheng fordi driften pågår i områder med relativt mye bebygde arealer i forhold til utmarksarealer.

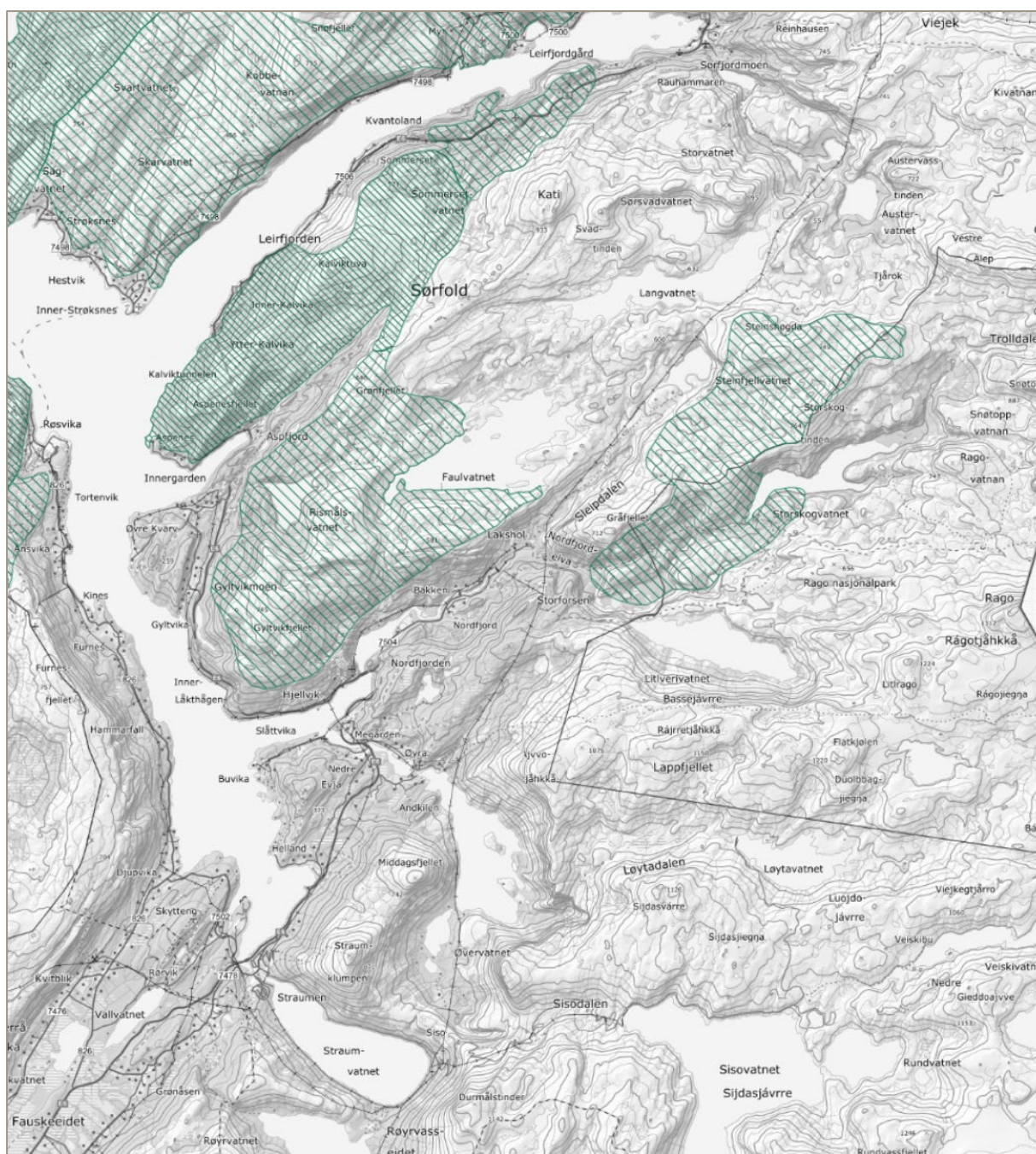
Duokta har ingen begrensede beitetider og reinen kan beite hele året i hele distriktet. Det er likevel ulike områder i distriktet som vanligvis brukes til ulike årstider. Værforhold og andre forhold kan medføre at bruken av områdene kan variere fra år til år. Terrenget i distriktet er også en utfordring for reindriften da det er mange bratte fjell og smale passasjer mellom de forskjellige beitenene. Flere av disse passasjene går i lavlandet med infrastruktur som veger og kraftlinjer o.l. Dette gjør at samling og gjeting fortsatt pågår på «gamlemåten»: til fots med hunder om sommeren og på ski og noe snøscooter om vinteren. Flyttingen foregår på mange strekninger med båndtam rein som leder an foran flokken. Dette er arbeidskrevende men mange ganger den eneste måten å komme frem med flokken på. Ved lengre sesongflyttinger, og på strekninger hvor det er mulig, brukes lastebiltransport, for eks. når flokkene flyttes til/fra kystnære vinterbeiter ved Festvåg og Kjerringøy.

De vanligste vårbeitene med kalvingsland er i Sjunkfjorden, Korsvik–Færøymarka, Øvre Valnesfjord og Heggvassbotn på sørsiden av Sørfolda og Faulvatn øst for Sørfolda. Sommerbeitene er også vest for Valnesfjorddalen, i Heggvassbotn og i Mistfjorden, samt i områdene Langvatn, Moskusdalen og Faulvatn øst for Leirfjorden. På Mjønesfjell, i Valnesfjordmarka, mellom Valnesfjorddalen og Fauskeidet finnes de vanligste høstbeitene og parringslandet vest for dagens E6. Øst for E6 er det høstbeiteland på Finneidfjell i sør og Gytlvikfjellet og i Moskusdalen nord for Megården.

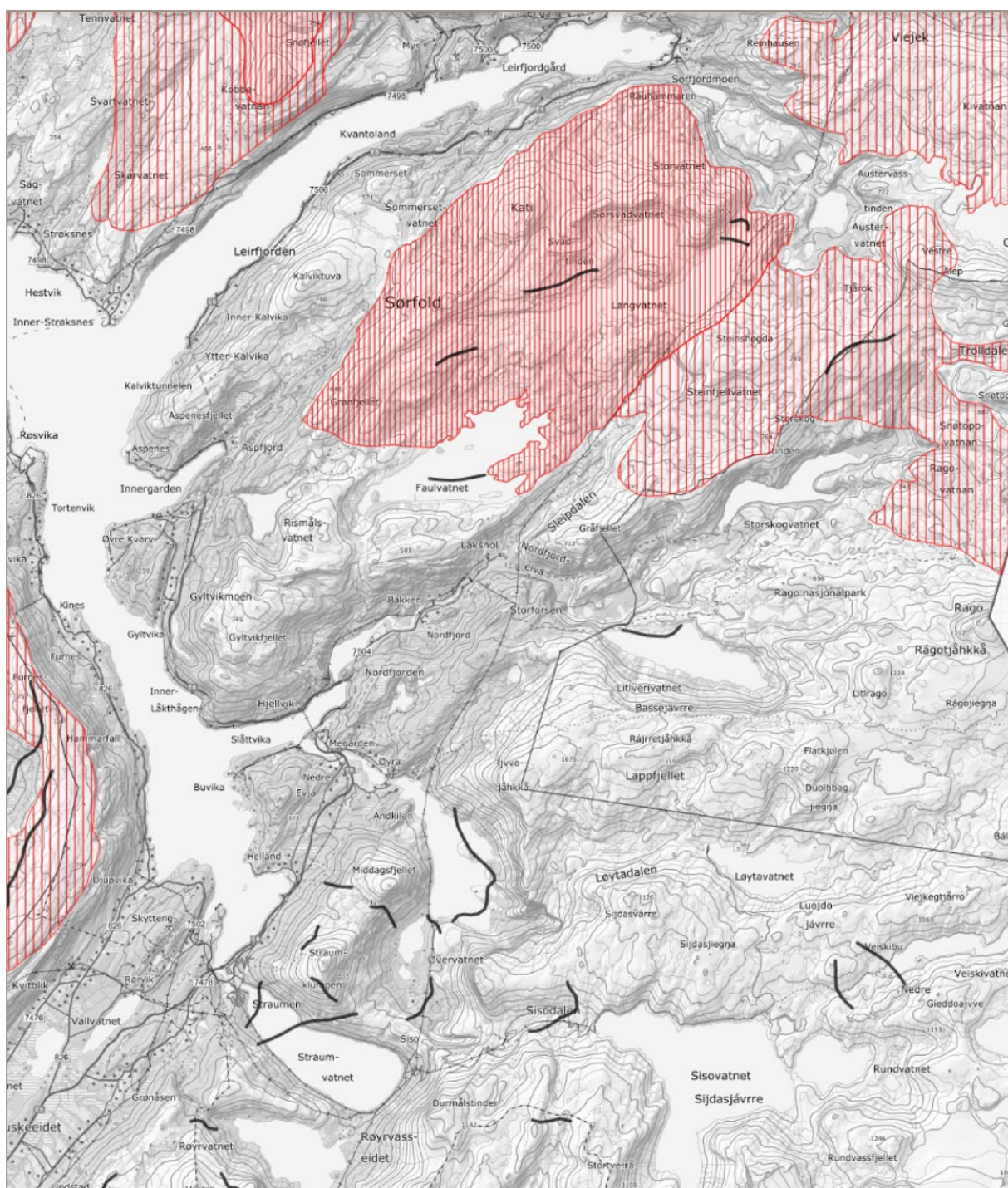
Vinterbeitene er også godt fordelt mellom ytre og indre områder, der de ytre går fra Valnesfjordmyrene mot Mjønesfjellet og Heggmoen, samt de helt kystnære beitenene i Festvåg og på Kjerringøy. De indre områdene fra Rishaugfjellet i sør, Røryvatn, Straumvatn, Fagerbakken mot Andkilen og Buviknakken (vest for dagens E6) er sammen med fjellområdet mot Siso – Veiski og Rago gode vinterbeiter.

4.3.1 Årstidsbeiter

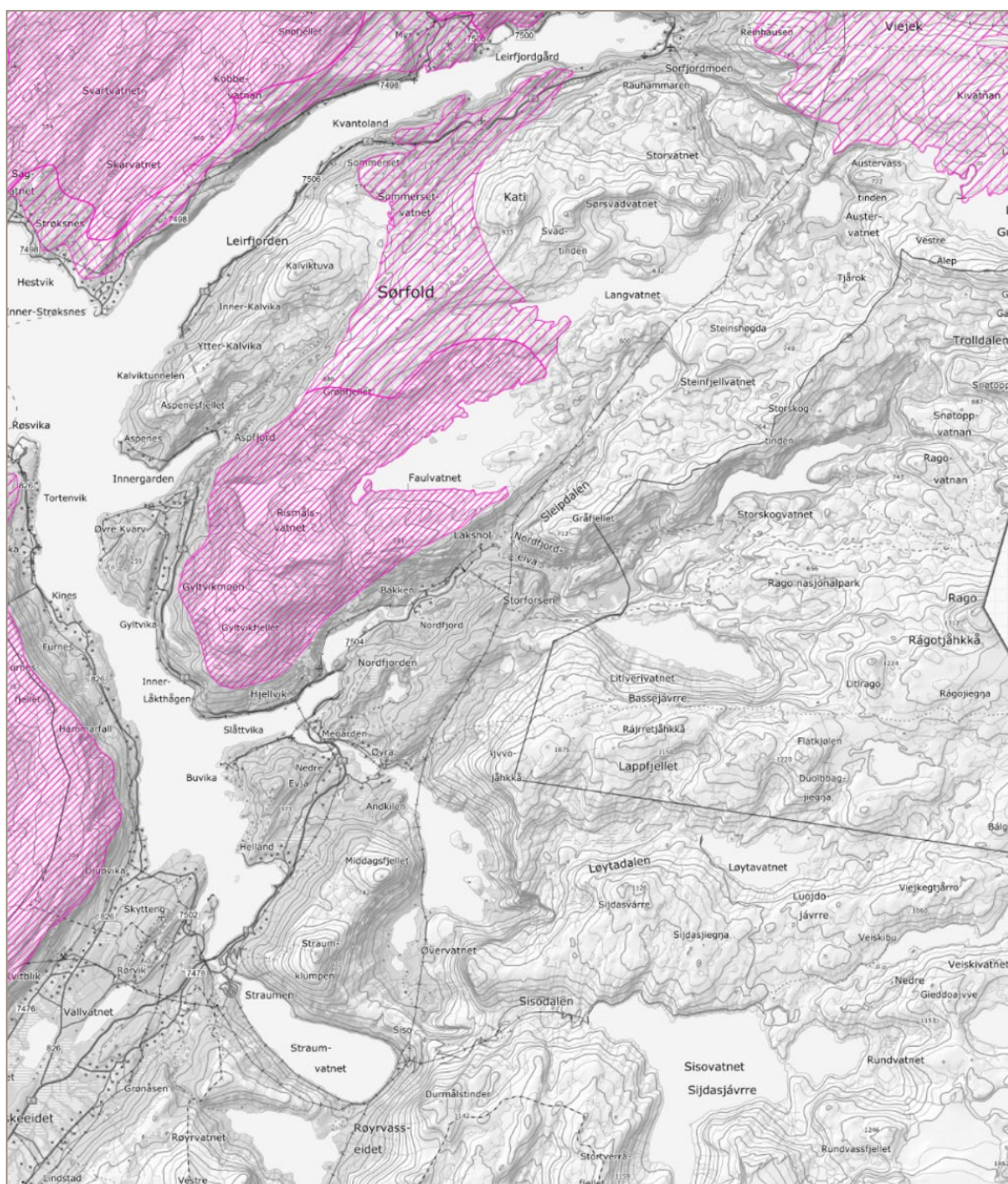
I Kilden skilles det i Duokta reinbeitedistrikt mellom vårbeite (med kalvingsland), sommerbeite, høst-/vinterbeite og vinterbeite. Figur 4–2 til 4–5 viser disse.



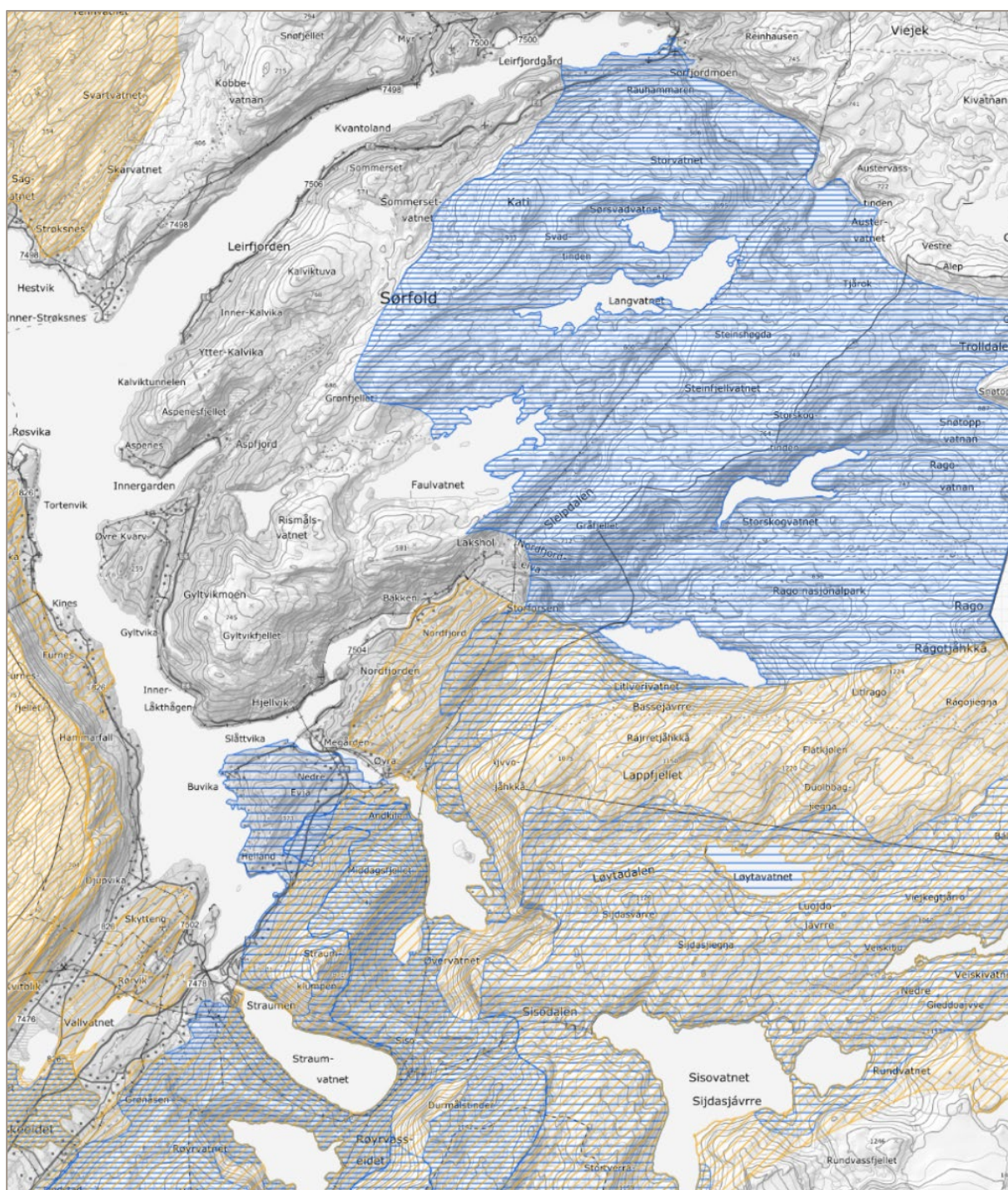
Figur 4-2 Vårbeite og kalvingsland med grøn skravur hvor den tetteste skravuren angir område med høyest verdi, her kalvingsland og tidlig vårbeite.



Figur 4-3 Sommerbeite med rød skravur. Tettest skravur angir høyereliggende beite og luftingsområder som er svært viktige funksjonsområder på sommeren.



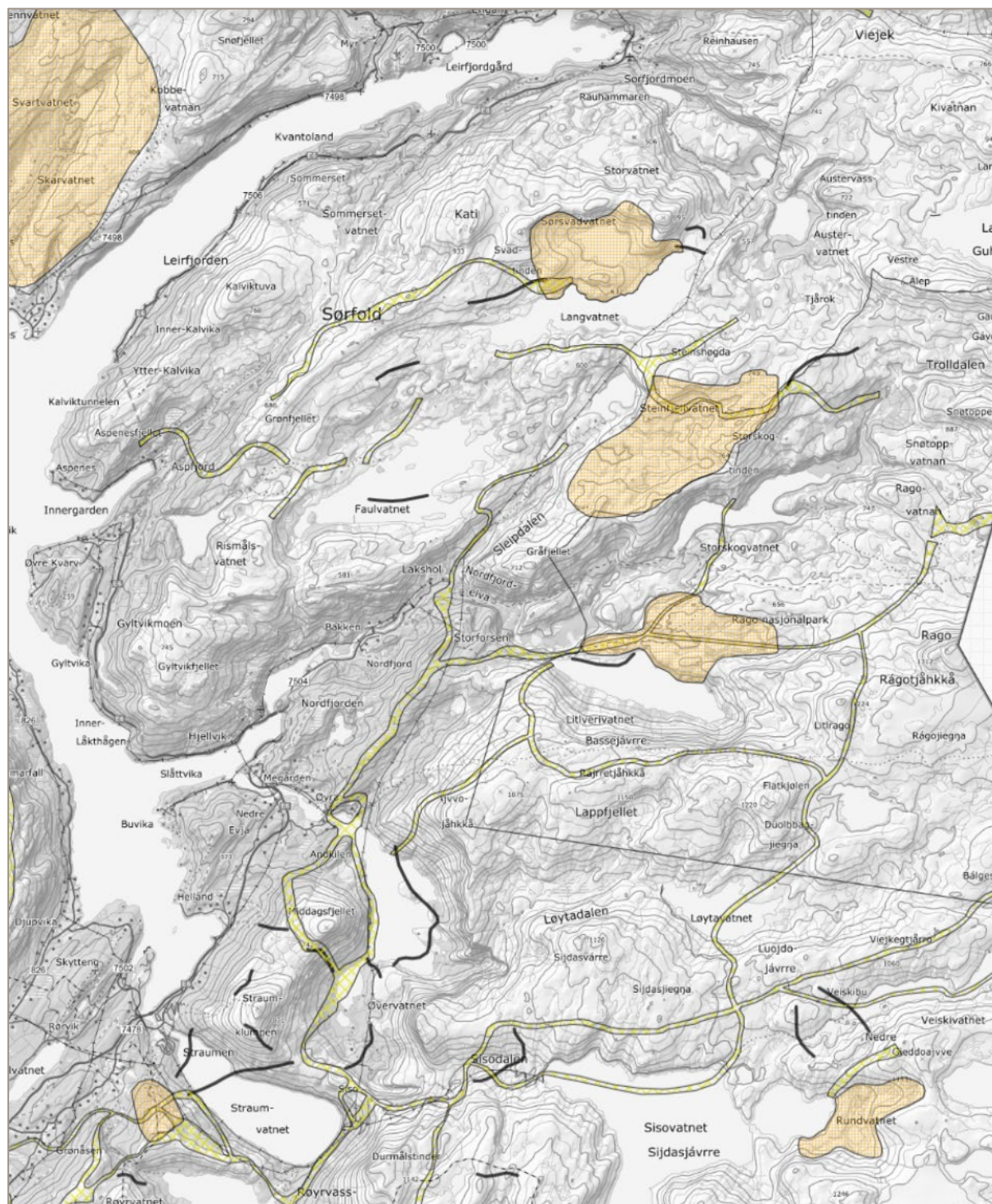
Figur 4-4 Høstbeite med rosa skravur. tettest skravur angir parringsland.



Figur 4-5 Høst-vinterbeite (brun skravur) og vinterbeite (blå skravur). Tettest skravur angir sein vinterbeite (blå) og tidlig høstvinterbeite (brun). Åpnest skravur angir spredt brukt høstvinterbeite (brun) og tidlig vinterland (blå).

4.3.2 Trekk- og flyttleier, samt oppsamlingsområder

Oppsamlingsområdene henger naturlig nok sammen med trekk- og flyttleiene. Figur 4-6 viser trekk- og flyttleier sammen med oppsamlingsområdene.



Figur 4-6 Oppsamlingsområder med oransje, og flyttleier med gul. Trekkleier er angitt med svarte streker

4.4 Besvarelse av planprogram

Planprogram for E6 Megården – Sommerset ble vedtatt av Sørfold kommune 24.02.22. Utredningskrav herfra er gjengitt i kapittel 1.2.

I samsvar med planprogrammet er innhentet kunnskap fra relevante kilder, særlig med tanke på nye tiltak som må vurderes som en del av samlet belastning for Duokta rbd. Vurdering av verdi og påvirkning bygger på informasjon fra Sweco 2016, men er tilpasset ny metodikk for utredningen (Vegdirektoratet, 2018).

Planprogrammet slår fast at anleggsperioden skal omtales særskilt da det for reindrifta ofte er denne perioden som kan være mest problematisk med tanke på flytting og trekk for rein gjennom områder med anleggsaktivitet. Det er i tråd med planprogrammet angitt mulige avbøtende tiltak, samt behov for oppfølgende tiltak i anleggsfase. Alle moment i planprogrammet er svart ut i denne konsekvensutredningen. For utsjekk og vurdering etter reindriftsloven og ILO-konvensjonens bestemmelser vises til kap. 6.4.

4.5 Alternativ 0, temaspesifikke forhold

I kap. 3.1 er det gitt en generell omtale av null-alternativet. For utredningen av tema reindrift danner følgende forhold ved null-alternativet viktige premisser for utredningen:

- Åpningen for spredt bebyggelse i Megården-området antas ikke å gi vesentlig negativ påvirkning på reindrifta da reindriftsinteressene vil være del av vurdering når byggesak vurderes.
- Konesjonen som er gitt for regulering av Storevikelva vil medføre inngrep i både Mølnelva og Storevikelva, samt at en anleggsveg og rørgate ned til kraftstasjonsområdet vil gi inngrep i urørt naturareal. Konesjonen er imidlertid ikke videreført da fristen for søknad om tiltak gikk ut våren 2022.

5 Trinn 1: Konsekvens for delområder

Trinn 1 av analysen omhandler temaets delområder og disses beskrivelse av verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike utbyggingsalternativene. Se kap 2.2.1 for beskrivelse av metodikk. Alle delområder i denne fagrapporten får kode Rx, der R står for reindrift og x er nr på verdiområdet.

I gjennomgangen av delområder vist i tabellform for hvert delområde er ikke 0-alternativet vist som eget alternativ. Dette kun for å spare plass i tabellen. For alle gjelder at 0-alternativet per definisjon har konsekvensgrad 0 (ingen/ubetydelig) og er det som de øvrige alternativene måles opp mot som grunnlag for konsekvensgrad. 0-alternativet er med i samletabell.

Alle delområdene er hentet fra konsekvensutredning (KU) reindrift fra 2016 (Sweco, 2016). Navngiving på delområdene følger KU fra 2016 så langt det passer. Siden KU fra 2016 gjaldt hele strekingen Megården – Mørsvikbotnen og denne KU gjelder Megården – Sommerset kan ikke nummerering gjenbrukes. Tabell 5-01 viser sammenhengen mellom verdivurdering for delområdene fra KU 2016 til konsekvensutredning 2022.

Tabell 5-01 Delområder med verdi sammenlignet 2016 og 2018

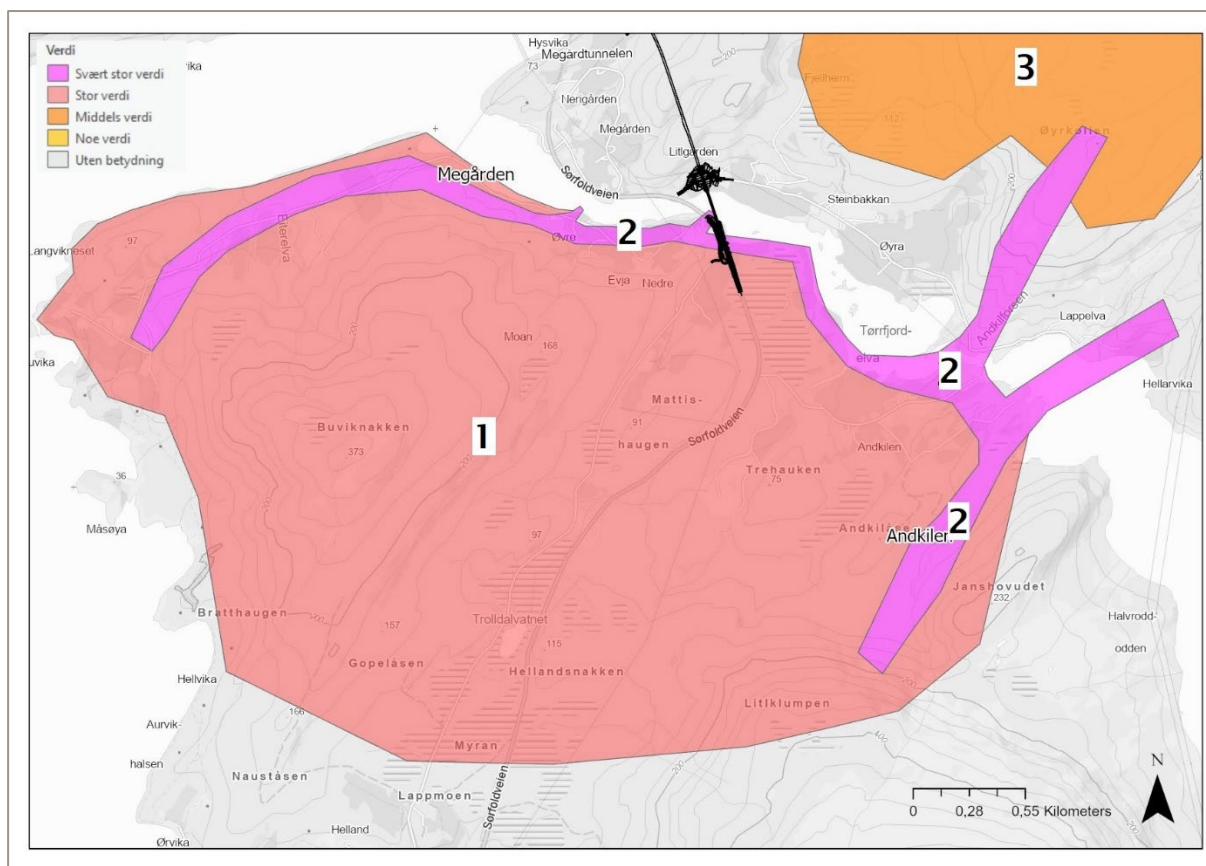
Områdenavn	Funksjon	Verdi 2016	Verdi 2018
1 Tørrfjord – Buviknakken	Vinterbeiter	Middels	Stor
2 Andkil – Tørrfjord – Buviknakken	Flyttleier	Stor	Svært stor
3 Aspnesfjell og Aspfjorden	Vårbeite med kalvingsland og flyttlei	Stor	Svært stor
4 Gyltvikfjellet	Vårbeiter for okserein og simler	Middels	stor
5 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet	Flere mindre viktige funksjoner	Liten	middels
6 Gleflåget	Vårbeite okserein og simler og vårbeiter	Middels	stor

Metodikken i konsekvensutredninger etter Statens vegvesen si håndbok V712 Konsekvensanalyser har er del vesentlige endringer i 2018-versjonen i forhold til den versjonen som ble benyttet i KU 2016 for veglinja og 2018 for deponier/masselager. De viktigste endringene er:

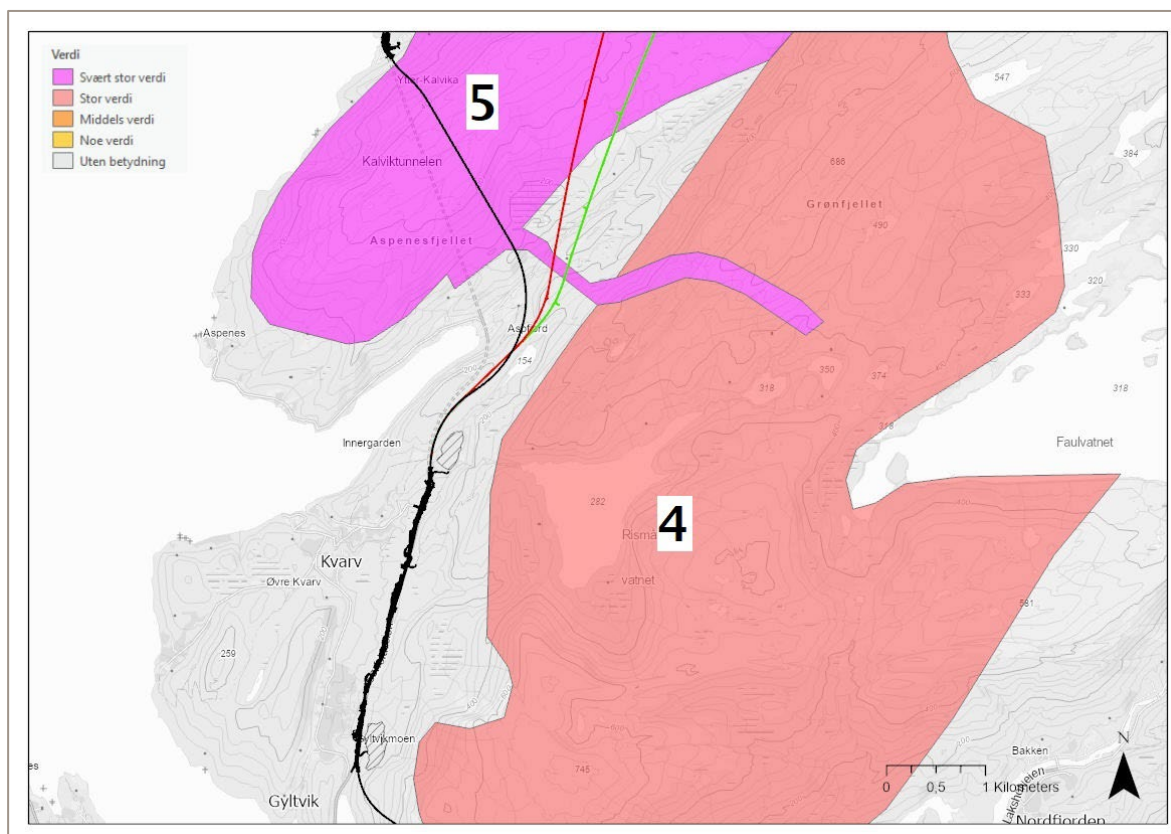
- Verdiskala er femdelt, fra «uten betydning» til «svært stor verdi».
- Påvirkningsskala er femdelt, fra «forbedret» til «sterkt forringet/ødelagt».
- Sammenstilling i konsekvensvifta til 8 konsekvensnivåer, fra 4 pluss til 4 minus.
- Veiledning for vurdering av påvirkning (tidligere kalt omfang) er blitt bedre.

Se for øvrig kapitel 2 for beskrivelse av metode.

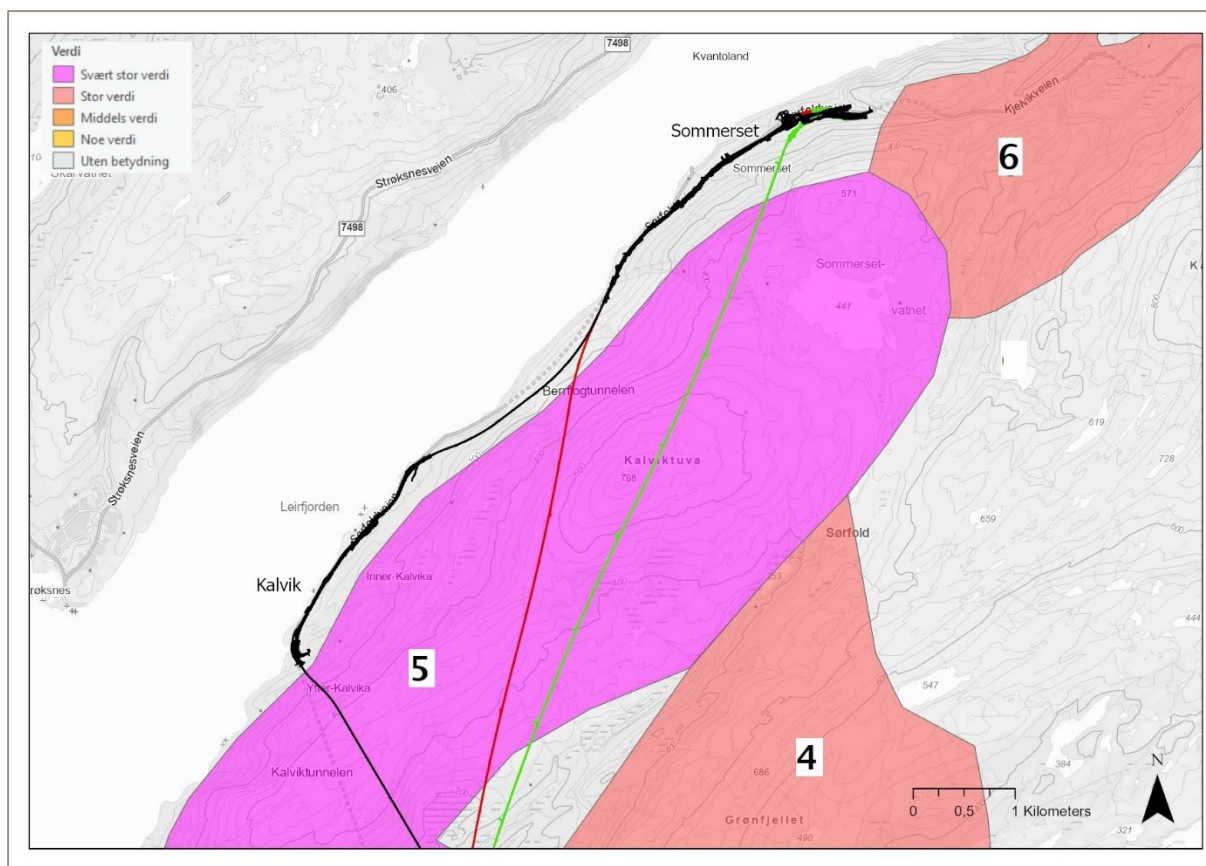
Se figur 5-1, a – c, for oversikt over alle delområdene.



Figur 4-1a Oversikt over delområder



Figur 5-1b Oversikt over delområder



Figur 5-1c Oversikt over delområder

VIKTIG INFO: Areal som ikke er deinetert som egne delokmråder omtales her som «øvrig naturareal». Dette arealet er ikke vist med gul farge som det etter metodikken skal ha. Dette er gjort for at kartet skal bli best lesbart. At disse arealene ikke har farge betyr derfor ikke at de er «Uten betydning». De har fortsatt betydning som areal for reindrifta og blir vurdert som det.

I gjennomgang av delområder vil overskrifta for verdivurderinga i tabellen inneholde delområdenummer, delområdenavn og registreringskategori.

Merk at vurdering av konsekvens for permanente masselager er vurdert for seg etter gjennomgangen av delområder.

5.1 Delområde 1 Tørrfjord – Buviknakken (R1)

Tabell 5-1 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens. Kartutsnitt som viser lokalisering av delområdene er gitt i figur 5-1.

Tabell 5-1: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens for delområde R1

Verdivurdering: Delområde R1 Tørrfjord – Buviknakken, vinterbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
<p>Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Området ved Megården er en del av vinterbeitene til Duokta rbd. Særlig områdene sør og øst for Tørrfjordelva er sentrale med hensyn på flytting. Når reinen beiter i området, trekker den ofte naturlig vestover og ut mot Buviknakken. Når snømengden øker der, drives og lokkes reinen tilbake til bedre beiter øst for dagens E6.</p>							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲						
	<p>Begrunnelse: Alternativet har trase i kanten av delområdet. Påvirkning er knyttet til flyttleia som leder til dette området og ikke til selve beitearealet. Påvirkning på beiteområdet vurderes som ubetydelig, men dette er avhengig av at flyttleia blir opprettholdt slik at fortsatt bruk kan gå uhindret. Arealets kvalitet som beiteområde blir ikke påvirket.</p>						
RL_a	▲						
	<p>Begrunnelse: Lik som Alt 1a..</p>						
RL_b	▲						
	<p>Begrunnelse: Lik som Alt 1a.</p>						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Uten betydning» da tiltaket ikke fysisk påvirker arealet i delområdet.

5.2 Delområde 2 Tørrfjord – Andkil – Buviknakken (R2)

Dette er ei flyttlei mellom områdene øst og vest for dagens E6 ved Tørrfjorden. Flyttleia er ikke markert på reindriftskartet, men er likevel ei viktig flyttlei som må være intakt for å nå beiteområdene på Buviknakken. Dette er informasjon gitt av reindriftsutøver i området, Mats Pavall.

Tabell 5-2 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens. Kartutsnitt som viser avgrensning og lokalisering er gitt i figur 5-1.

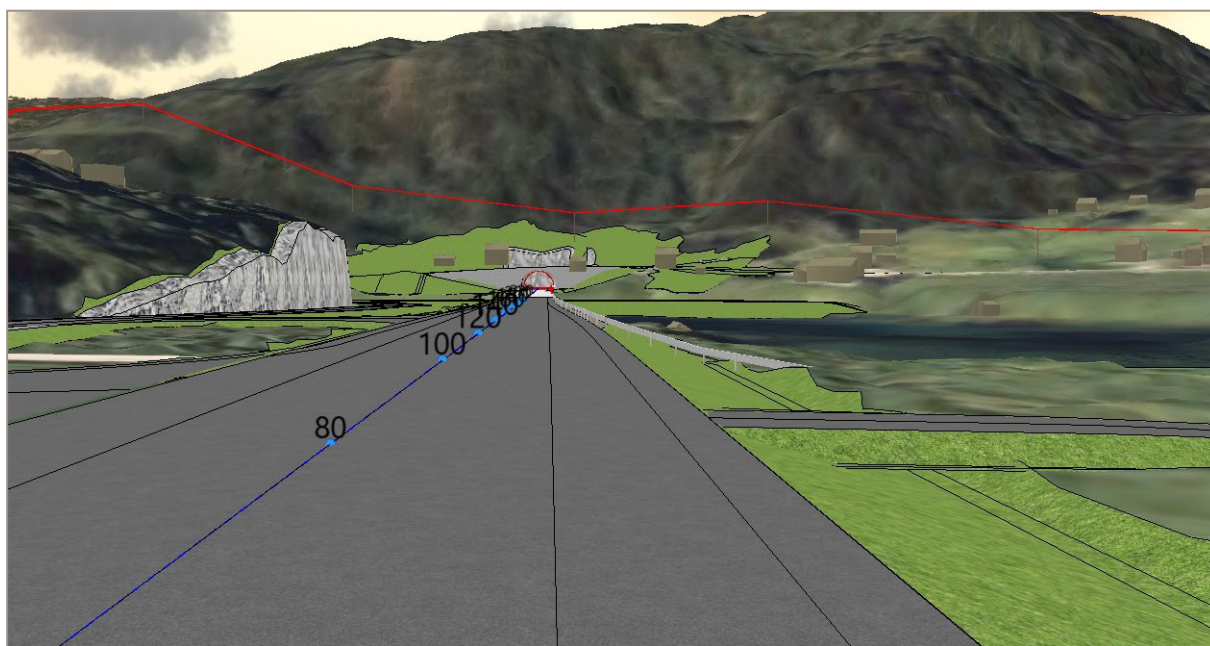


Fig 5-7 Bilde fra modell som viser ny veg med rekkverksavslutning mot terreng for driftsavkjørsel.

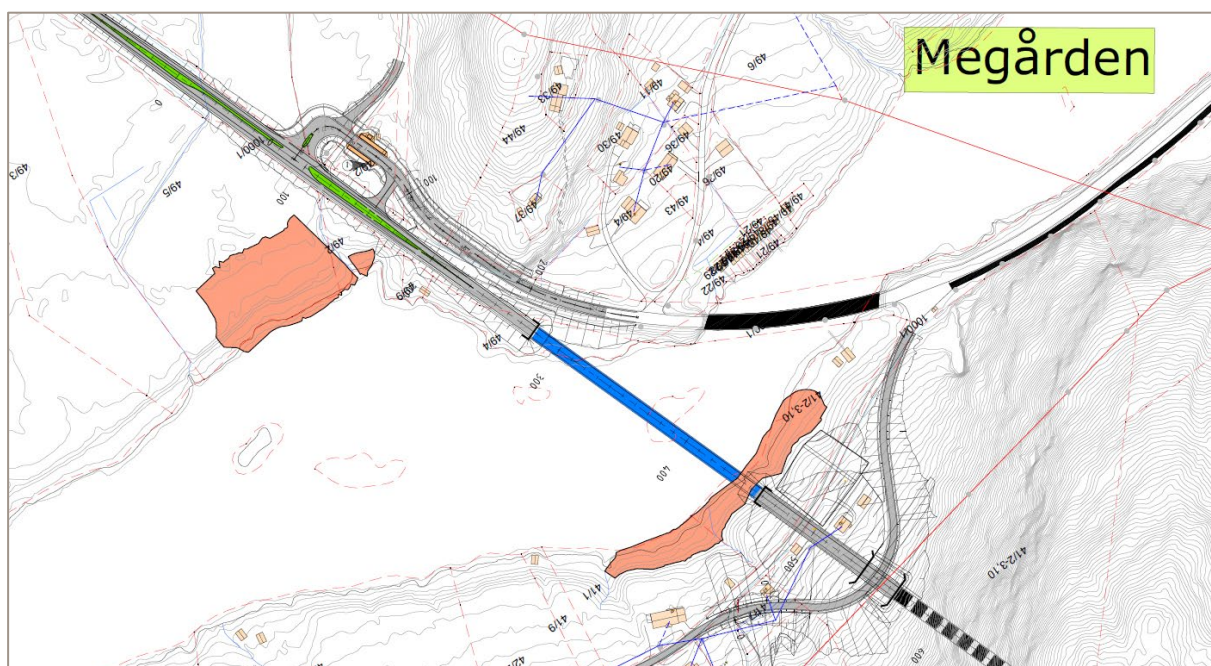


Fig 5-8 Utsnitt fra geometritegninger hvor stabiliserende oppfylling er vist med rosa.

Tabell 5-2: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde R2.

Verdivurdering: Delområde 2 Tørrfjord – Andkil – Buviknakken, flyttlei							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
<p>Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Det går en viktig flyttlei, vest-øst, like sør for Tørrfjordelva. Denne er ikke avmerket på reindrifskartet da det ikke er oppdatert. (Mats Pavall, pers. medd.). På grunn av bl.a. avfallsdeponiet til Elkem ca. 900 meter lenger sør (på østsida av E6), er det ingen alternativ veg for å komme tilbake fra Buviknakken. Dette er derfor et svært viktig trekk som muliggjør bruken av vinterbeitet rundt Buviknakken. På reindrifskartet i Kilden er det angitt langs Tørrfjordeva og over ved dagens bru. Dette er imidlertid ikke korrekt. Det er vanskelig å krysse under brua og det er rekkverk fra brua mot vegkrysset vest for brua. Reinen trekker i dag over myrene og krysser vegen i nærheten av vegkrysset. Denne trekk/flyttleia er svært viktig for Duokta for å gode vinterbeiter ved Buviknakken.</p>							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	<p style="text-align: right;">▲</p> <p>Begrunnelse: Alternativet gir utfylling i elva ved brufundament og flere brukar ute i elva. Elveløpet ved brua vil bli minimalt innsnevret som følge av utfylling og brukar i elva. Vegen vil gå på samme sted som før i området for trekk/flytting, men forskjellen nå er at trafikken nordfra kommer ut av tunnel på Megårdsida før den går i bru over Tørrfjorden. Selve krysset mot Evjen utbedres og vil kreve noe mer areal, men flyttes ikke. Rekkverk blir ikke lenger enn dagens situasjon, Rekkverket skrânes ut og forankres i terreng før driftsavkjørsel. I praksis er det derfor svært liten forskjell for lokaliteten flyttlei her.</p> <p>På grunn av sannsynlig økt hastighet (fra 80 til 90) og at det ikke er noe alternativ flyttrute vurderes påvirkninga til å bli forringet i forhold til dagens situasjon fordi reinen også trekker fritt vestover mot Buviknakken. Økt fart gir økt støy og økt kollisjonsfare (referert i KU 2016, Sweco). Ulempen vurderes som større enn ved dagens situasjon til tross for at det blir mer oversiktlig når kurven blir rettet ut og det legges inn forbikjøringsforbud ved Evjen. Vegskråning blir utslaket slik at trekk/flytting skal kunne gå uhindret.</p> <p>Det kan erfaringsmessig være problematisk å få til midlertidig stenging eller tilstrekkelig varsling ved flytting av rein over vegen slik at trafikken tar hensyn til reinflyttinga. Dette gjelder i dag og vil uten særskilte tiltak også gjelde i framtiden. Reindriften har derfor ønsket nedsatt fartsgrense i dette området, eventuelt mulighet for skilting av nedsatt fart ved behov (det vil si når flyttinga skjer). Slike forhold bestemmes ikke av reguleringsplanen. Se mer under kapittel 8 Miljøoppfølging.</p>						
RL_a	<p style="text-align: right;">▲</p> <p>Begrunnelse: Lik som Alt 1a.</p>						
RL_b	<p style="text-align: right;">▲</p> <p>Begrunnelse: Lik som Alt 1a.</p>						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
	Konsekvensen blir konsekvensen «Betydelig miljøskade for delområdet» (- -)						
RL_a	▲						
	Konsekvensen blir konsekvensen «Betydelig miljøskade for delområdet» (- -)						
RL_b	▲						
	Konsekvensen blir konsekvensen «Betydelig miljøskade for delområdet» (- -)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Noe miljøskade for delområdet» på grunn av forventet noe økt hastighet på trafikken i området hvor reinen flyttes over E6.

5.3 Delområde 3 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet (R3)

Tabell 5-3 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens. Figur 5-4 viser lokalisering.

Tabell 5-3: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde R3

Verdivurdering: Delområde R3 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet, vårbeite/vinterbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Dette området brukes men er mindre viktig enn Bruviknakken og Gyltvikfjellet							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲ Begrunnelse: Lokaliteten blir ikke berørt og avstand mellom tiltak og delområde er betydelig. Påvirkning vurderes som ubetydelig.						
RL_a	▲ Begrunnelse: Lik som Alt 1a..						
RL_b	▲ Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ / ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
RL_o	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Uten betydning» da planen forutsetter at tiltaket ikke vil berøre delområdet.

5.4 Delområde 4 Gyltvikfjell (R4)

Tabell 5-4 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens.

Tabell 5-4: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde R4

Verdivurdering: Delområde R4 Gyltvikfjell, vårbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Vårbeiter for okserein og simler på østsiden av Aspdalen.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲ Begrunnelse: Alternativet vil ikke berøre delområdet og det er stor avstand mellom lokaliteten og tiltaket. Påvirkning vurderes som ubetydelig.						
RL_a	▲ Begrunnelse: Lik som Alt 1a..						
RL_b	▲ Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
RL_o	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲ Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Uten betydning» da planen forutsetter at tiltaket ikke vil berøre delområdet.

5.5 Delområde 5 Aspnesfjell og Aspfjorden (R5)

Tabell 5-5 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens.

Tab 5-5 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde R5.

Verdivurdering: Delområde 5 Aspnesfjell og Aspfjorden, vårbeite med kalvingsland							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Vårbeite med kalvingsland på Aspenesfjell vest for Aspdalen. Flyttleia krysser dalen ca. 1 km fra fjorden.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲						
	Begrunnelse: Alternativet har trase i dagen med god avstand til delområdet, både vårbeite/kalvingsland) og flyttleia og vil ikke kunne påvirke denne. Vegalternativet går i tunnel under det aktuelle området. Påvirkning vurderes som ubetydelig.						
RL_a	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a..						
RL_b	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++/++++	+ / ++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Uten betydning» da planen forutsetter at tiltaket ikke vil berøre delområdet.

5.6 Delområde 6 Gleflåget (R6)

Tabell 5-6 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens.

Tabell 5-6: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde R6

Verdivurdering: Delområde R6 Gleflåget, vårbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Vårbeite for okserein og simler. Området vest for Raudfjellet og Kati er vårbeiter.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲						
	Begrunnelse: Vegalternativene stopper ved Moan og vil ikke påvirke lokaliteten. Påvirkning vurderes som ubetydelig. Når det gjelder masselager er det beskrevet for seg i kapitel 6.2.						
RL_a	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a..						
RL_b	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

Konsekvens er lik for alle alternativer og settes til «Uten betydning» da planen forutsetter at tiltaket ikke vil berøre delområdet.

5.7 Øvrig naturareal innenfor planområdet

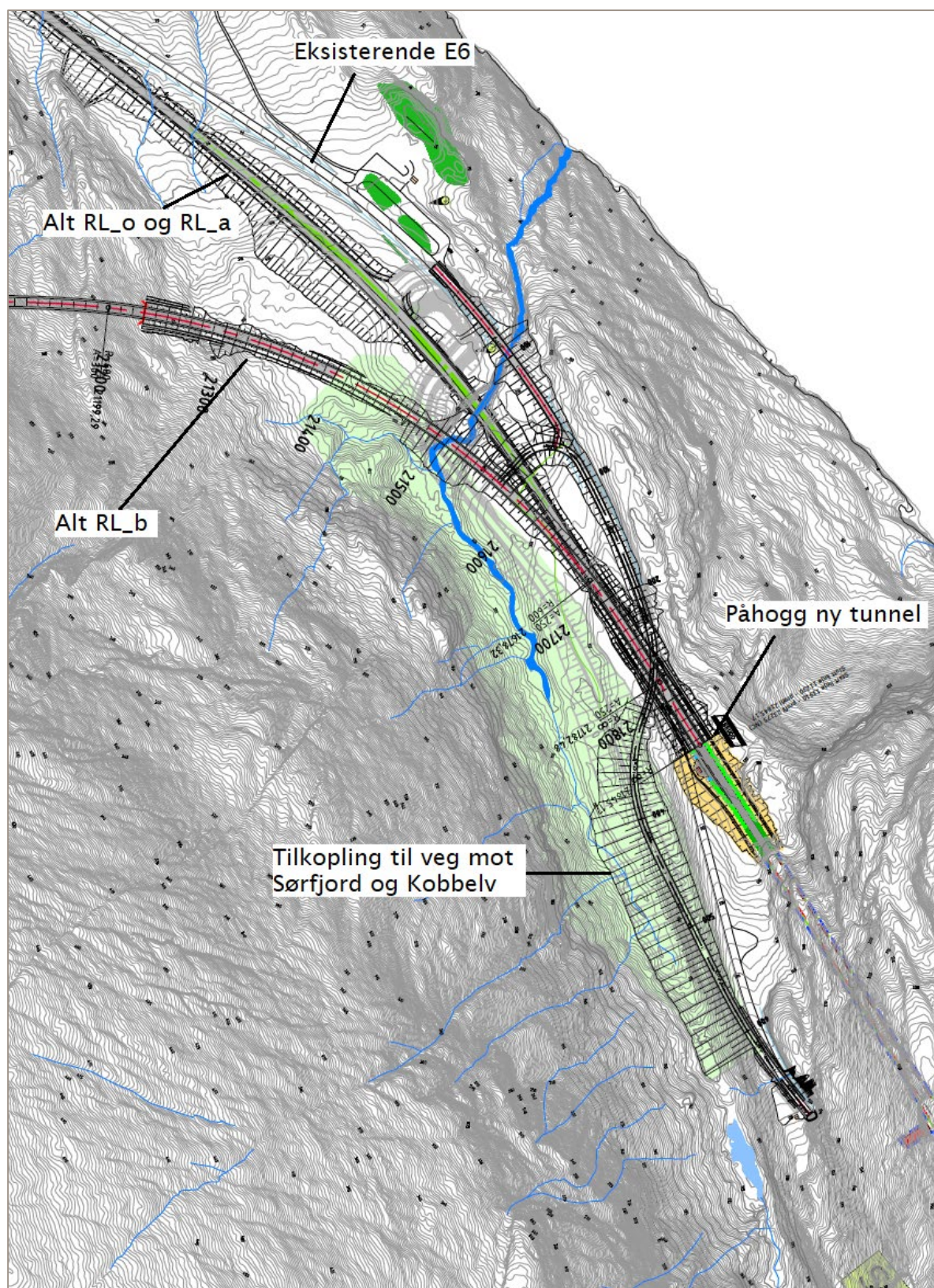
Vegtiltaket berører naturareal mellom Megården/Tørrfjordelv og Kvarv for alle tre alternativ. Nord for Kvarv vil alternativ regulert linje optimalisert (RL_o) gi noe inngrep langs veglinja i forhold til dagens E6. De to andre alternativene gir kortere dagstrekning men helt nye tunnelpåhogg og kryssløsninger. Utenom inngrepene i Megårdområdet er det særlig areal langs vegen mellom Gyltvikvannet og Kvarv (påhoggsområde for tunnel) hvor det blir noe inngrep i naturareal som ikke er dekket opp gjennom egne delområder for reindrift. Det er utslaking av vegens sideterreng, samt motfyllinger som gir inngrep her, se fig. 5–9. Tabell 5–7 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens for øvrig naturareal.



Figur 5-9 Eksempel på inngrep som følge av utslaking av fyllinger (lys grønt) og motfyllinger (mørk grønt) mellom Gyltvik av Kvarv. Bilde fra vegmodell.

Ved Moan vil det bli inngrep i øvrig naturareal som følge av veglinje og oppfylling av masser og her skiller alternativ RI_b seg fra alternativ RL_o og RI_a. Dette framgår av av fig. 5–10. Siden det her ikke er viktige beiteareal eller trekk- og flyttveier vil forskjellen i linjevalg ikke påvirke konsekvens for reindrift.

Anleggsaktivitet kan likevel på grunn av støy påvirke areal et godt stykke unna selve veganlegget.



Figur 5-10 Veg- kryssløsning for de tre alternativene ved Moan. Klipp fra C-tegninger.

Tabell 5-7 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens av øvrig naturareal.

Verdivurdering: Øvrig naturareal i planområdet							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse:							
Alt naturareal innenfor planområdet, men utenfor de særskilt avgrensede delområdene har verdi for reindrifta ved at de fungerer som sambindingsområder mellom de ulike beiteområdene. Reinen brukes også større områder enn bare de som er særskilt registrert som beiteområder i reindrifskartene (Kilden på nibio.no). Arealene kan også ha funksjon som alternative beiteområder ved særskilte vanskelige eller endrede beiteforhold framprovosert av endret vær/klima. Disse områdene gis noe verdi.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	▲						
	Begrunnelse: Noe naturareal går tapt ved bygging av veganlegget, men det er arealer knyttet opp mot dagens vei og derfor arealer som alt i dag er påvirket. Påvirkning fra veganlegget i driftsfase (permanent situasjon) settes til tilnærmet ubetydelig.						
RL_a	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
RL_b	▲						
	Begrunnelse: Lik som Alt 1a.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggingsalternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_a	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						
RL_b	▲						
	Konsekvensen blir «Ingen/ubetydelig» (0)						

5.8 Delområder som bare blir berørt av masselagringsområder

Av areal avsatt til masselager er det bare delområdet R1 Gleflåget som potensielt kan bli berørt (masselagringsområde Krokvollan og Gleflåget). Ingen av de øvrige masselagrene berører reindriftsinteresser på permanent basis. Anleggsaktivitet kan likevel på grunn av støy påvirke areal et godt stykke unna selve masselagrene.

For lokalisering og konsekvensvurdering av masselagrene, se kapitlet om permanente masselager (kap 6.2).

6 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

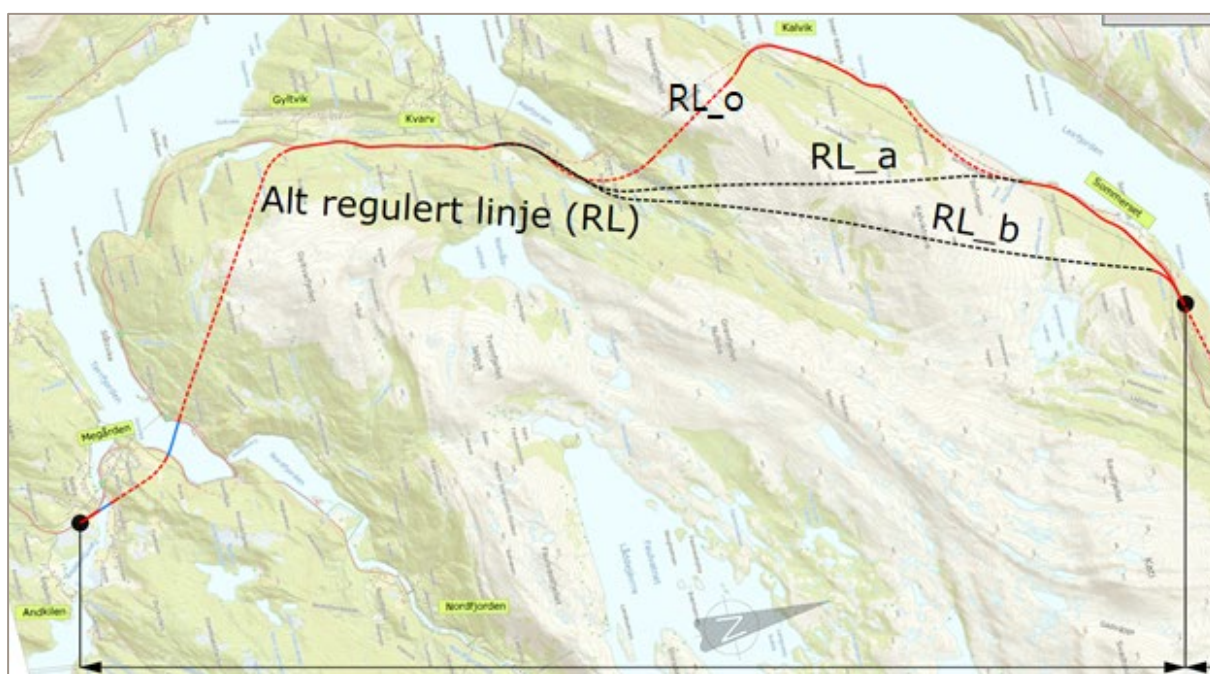
Trinn 2 av analysen omhandler konsekvensvurdering av temaet for hele utbyggingsalternativer, se kap. 2.2.2. Utbyggingsalternativene som inngår i konsekvensutredningen er beskrevet i kap. 3.

6.1 Sammenstilling av konsekvenser for vegalternativ

Tabell 6-1 viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Den relative forskjellen mellom de tre alternativene er ubetydelig. Alle får middels negativ konsekvens som kommer fra inngrepene i trekk-/flyttlei ved Tørrfjorden – Evjen.

De tre alternativene (RL_o, RL_a og RL_b) har samme trase mellom planstart i sør ved Tørrfjordelv/Evjen til tunnelpåhogg ved Kvarv. Deretter er det tre ulike tunnelforløp og ulike dagsoner fram til felles endepunkt for linjene ved Moan, der E6 videre vil gå i tunnel mot Leirfjord bru. Fra Moan går prosjektet over i ny parsell som knyttes opp mot framtidig ny E6 over Bonnådalen til Sildhopen og Mørsvikbotn.

Merk at vurdering av masselager er gjort uavhengig av utbyggingsalternativene og er vist i kap 6.2. Virkning av permanent masselager vil være en viktig del av den totale miljøpåvirkninga.



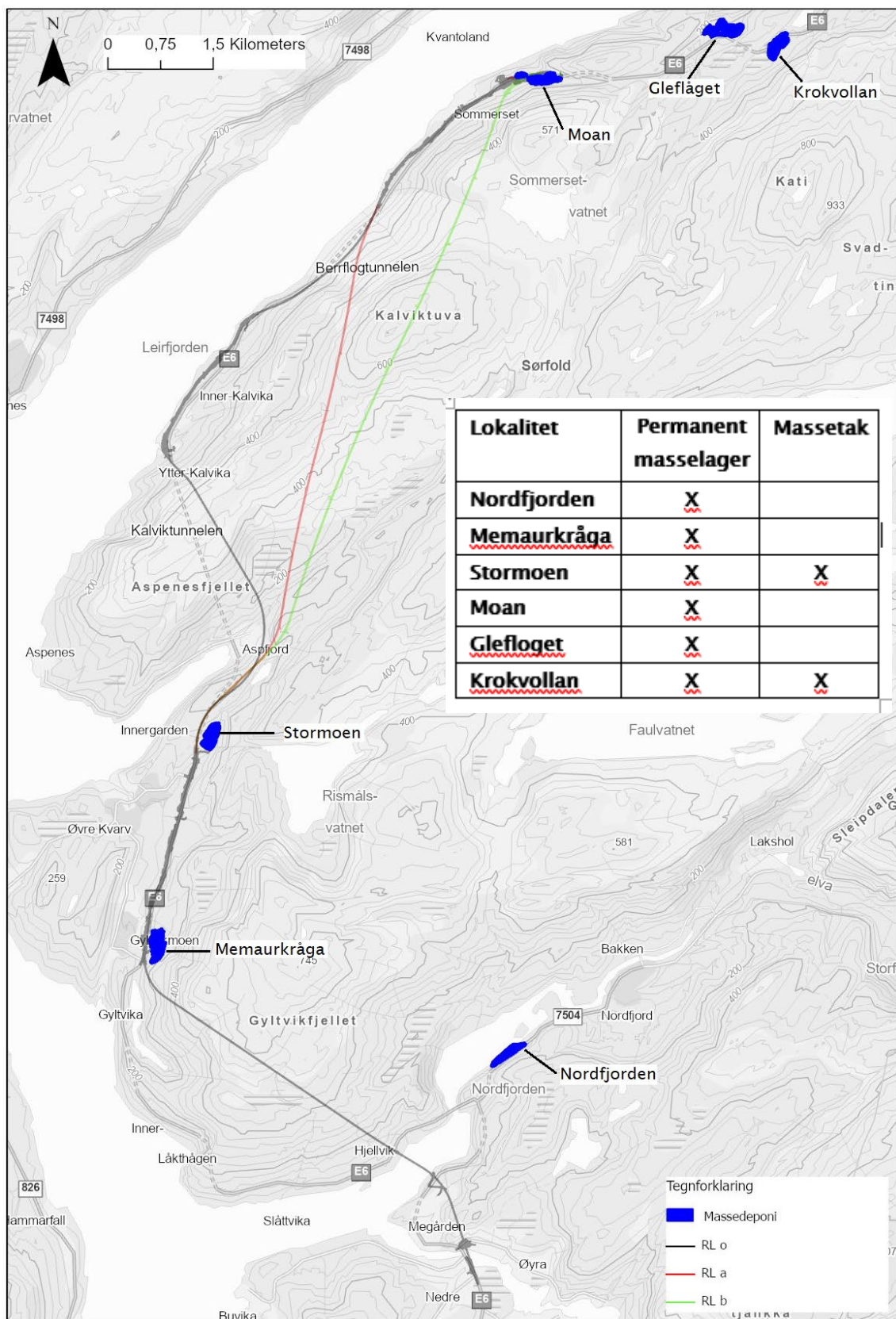
Figur 6-1 De tre alternativene som er utredet.

Tabell 6-1: Sammenstilling av konsekvens for utbyggingsalternativer for veglinje (ikke masselager), tema reindrift.

Delområder - registreringskategori	0	RL_o	RL_a	RL_b
R1 Andkil – Buviknakken, vinterbeite	0	0	0	0
R2 Tørrfjord – Andkil – Buviknakken, flyttlei	0	- -	- -	- -
R3 Steinbakkfjellet – Finnvikfjellet, vårbeite/vinterbeite	0	0	0	0
R4 Gyltvikfjellet, vårbeite	0	0	0	0
R5 Aspnesfjell og Aspjorden, vårbeite og kalvingsland	0	0	0	0
R6 Gleflåget, vårbeite	0	0	0	0
Annet naturareal	0	0	0	0
Samlet vurdering for linjealternativ	0	- -	- -	- -
Avveining for vegtiltaket	Uforandret	Tilnærmet lik konsekvens		
Samlet vurdering	Best	Alle får middels negativ konsekvens		
Rangering	1	2	2	2

Det er tiltakene mellom Tørrfjordelv og Evjen som utgjør den negative virkningen på reindrift og denne er lik for alle alternativ. Siden de tre alternativene på strekningen mellom Kvarv og Moan ikke fysisk gir inngrep i viktige arealer for reindriften, gir forskjell i linjevalg her ikke utslag på konsekvensgrad ved valg av linje i driftsfasen (permanent situasjon).

6.2 Vurdering og konsekvens av permanente masselager

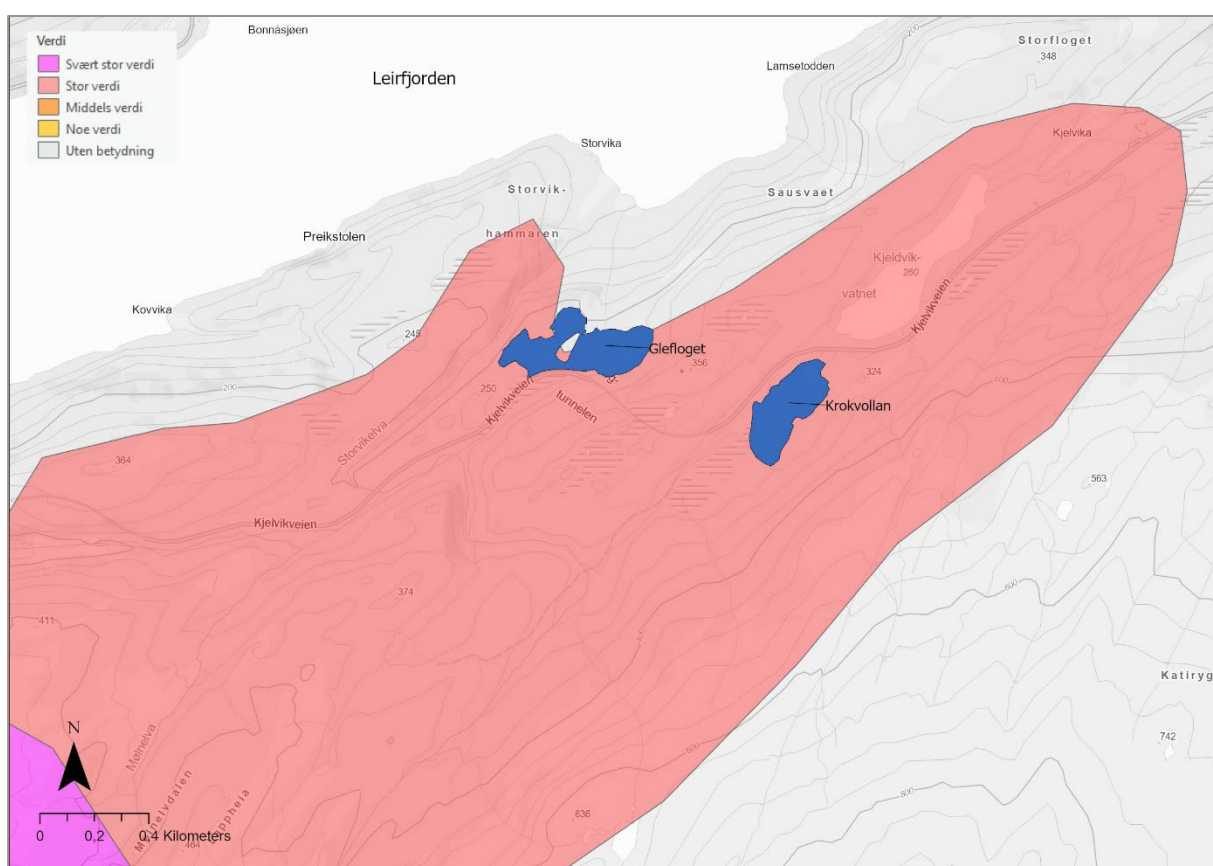


Figur 6-2 Kartutsnitt over hele planområdet som viser lokalisering av de 6 områdene for mulig permanent masselager. Tabellen viser hvilke masselager som også er tenkt regulert til framtidig masseuttak.

Fig. 6–2 over viser lokalisering og navn på permanente masselager som vurderes her. Detalj kart som viser ytre begrensning på masselager slik de er modellert nå er vist for de to aktuelle masselagrene Krokvollan og Gleflåget i fig. 6–3.

En oppsummering av konsekvens for reindrif og eventuelle skadereduserende tiltak er gitt i tabell 6–2.

Når det gjelder regulering til masseuttak er dette i tillegg til plan- og bygningsloven også regulert av bestemmelser i mineralloven hvor det stilles krav om driftsplan og istandsetting etter avslutning. Det er Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) som gir driftskonsesjon for masseuttak dersom volum uttak er beregnet til over 10.000 m³.



Figur 5 – 3 Masselager Gleflåget og Krokvollan vist på verdikartet for reindrif. Delområde R6 Gleflåget er hele det røde arealet (stor verdi) .

6.2.1 Masselager Krokvollan

Utstrekning av masselager Krokvollan er vist i fig 6-3.

Verdivurdering: Delområde R6 Gleflåget, vårbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Vårbeite for okserein og simler. Området vest for Raudfjellet og Kati er vårbeiter.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
Permanent masselager	▲						
	<p>Arealet på Krokvollan består delvis av myr som i utgangspunkt er gode høstbeiter. Kantvegetasjon rundt myra med kjerr av vier og selje, samt tidlige spirer på rabbene kan gi godt vårbeite her. Arealet som berøres permanent er lite. Det legges opp til revegetering etter avsluttet masselager slik at ny vegetasjon kan ta seg opp. En kan likevel ikke regne med at ny vegetasjon har samme verdi som beite som eksisterende vegetasjon.</p> <p>Påvirkning vurderes som noe forringet.</p>						
Utbyggings- alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Foringet	Sterkt forringet		
Masseuttak	▲						
	<p>Påvirkning som følge av bruk av arealet som masseuttak blir noe større enn ved permanent masselager. Grad av påvirkning vil være sterkt avhengig av aktiviteten ved masseuttaket da den negative påvirkninga i all hovedsak er knyttet til støy og forstyrrelser ved drift av masseuttaket. Det antas at dette masseuttaket vil ha kun sporadisk drift for uthenting av masser.</p> <p>Påvirkning vurderes som i lavere sjikt av forringet. Påvirkningsgraden er satt ut fra muligheten for gjentatt forstyrrelse i området i den tida reinen bruker området. Dersom uttak skjer utenom den tida reinen bruker området vil konsekvens bli samme som for permanent masselager, altså noe forringet.</p>						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings- alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
Permanent masselager	▲						
	Konsekvensen blir konsekvensen «Noe miljøskade for delområdet» (-)						
Masseuttak	▲						
	Konsekvensen blir konsekvensen «Betydelig miljøskade for delområdet» (- -)						

6.2.2 Masselager Gleflåget

Utstrekning av masselager Gleflåget er vist i fig 6-3.

Verdivurdering: Delområde R6 Gleflåget, vårbeite							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Kort beskrivelse med verdibegrunnelse: Vårbeite for okserein og simler. Området vest for Raudfjellet og Kati er vårbeiter.							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Permanent masselager	▲ Arealet på Gleflåget masselager betsår av veksling mellom kalkrik myr og rygger/rabber i terrenget. Arealet har vårbeite særlig på rabbene i terrenget her. Arealet som berøres permanent er lite og det ligger i utkanten av delområdet (vårbeite). Det legges opp til revegetering etter avsluttet masselager slik at ny vegetasjon kan ta seg opp. En kan likevel ikke regne med at ny vegetasjon har samme verdi som beite som eksisterende vegetasjon. Påvirkning vurderes som noe forringet.						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggingsalternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
Permanent masselager	▲ Konsekvensen blir «Noe miljøskade for delområdet» (-)						

6.2.3 Oppsummering av konsekvens for masselager og masseuttak

Tabell 6-2 Oppsummert konsekvensvurdering av permanente masselager. MT = kan reguleres til masseuttak

Masselager	MT	Vurdering av konsekvens og eventuell tilpasning
Nordfjord	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Memaurkråga	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Stormoen	ja	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift av permanent masselager blir ubetydelig (0). Bruk som masseuttak vil ikke øke negativ konsekvens av betydning da det anses å være såpass stor avstand til de viktige arealene for reinen (beiteområdet og flyttlei) og at masseuttaket kun vil bli sporadisk brukt.
Moan	nei	Berører ikke viktig beiteareal eller trekk- og flyttlei for rein. Konsekvens for reindrift blir ubetydelig (0).
Krokvollan	ja	Konsekvens ved bruk av dette masselageret vil være «noe miljøskade» (-). Bruk som masseuttak vil øke negativ konsekvens til «betydelig miljøskade» (- -) forutsatt at det blir drift (forstyrrelser) i den tida reinen bruker området. På grunn av topografien vil støy fra masseuttak her kunne påvirke et større areal og gjøre at reinen kan sky områdene i nærheten.
Gleflåget	nei	Konsekvens ved bruk av dette masselageret vil være «noe miljøskade» (-).

6.3 Konsekvenser i anleggsperioden

Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår kun i vurderingen av påvirkning i dette kapitlet dersom de gir varige endringer. I kapittel 8 Miljøoppfølging beskrives miljøskade som kun gjelder anleggsperioden, og som dermed er av midlertidig karakter, og hvordan denne kan reduseres.

Det er ikke identifisert konsekvenser i en anleggsfase som kan gi permanente skadevirkninger. Det forutsettes da at anleggsarbeid i området Tørrfjord – Evjen gjennomføres på en slik måte at det ikke gir varige konsekvenser for bruk av flyttleia i dette området. Se også kapittel 8 Miljøoppfølging.

6.4 Usikkerhet

Det er i liten grad knyttet usikkerhet til selve kunnskapsgrunnlaget. Det er imidlertid knyttet noe usikkerhet til virkningen av vegtiltaket på flyttleia over E6 ved Evjen-krysset. Det antas at negativ påvirkning blir moderat da siktforholdene blir bedre, noe som til en viss grad kan kompensere for ulempe ved høyere fart og støy her. Fra reindriften er det knyttet bekymring til økt kollisjonsfare og vanskeligere flytting på grunn av støy og høyere fart. Siden rein også trekker over veien (utenom kontrollert flytting) vil økt fart og støy kunne virke negativt på denne muligheten for reinen til å trekke fritt over veien.

6.5 Vurdering av særlovverk, retningslinjer etc

6.5.1 ILO-konvensjonen og Reindriften

Reindriften i det samiske reinbeiteområdet utøves på grunnlag av rettigheter ervervet gjennom alderstidsbruk, og har beskyttelse i reindriftenloven og øvrige lovregler. Reglene skal ses ut fra Grunnloven § 110 a og Norges folkerettslige forpliktelser gjennom ILO-konvensjon nr. 169 og artikkel 27 i FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter. Meld. St. 32 (2016–2017) Reindrift – lang tradisjon – unike muligheter, gir de nyeste føringene for reindriftpolitikken. Planlagte tiltak har liten påvirkning på det aktuelle reinbeitedistriktets mulighet til å utnytte beiteområder i tråd med sedvane for bruk av arealene og vurderes ikke å være i strid med ILO-konvensjonen eller Grunnloven.

Reindriftenlovens § 22 gir reindriften flyttleier et særskilt rettslig vern:

«Reindriften utøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flyttleier. Med til flyttleier regnes også faste inn- og avlastingsplasser for transport av reinen. Reindriften flyttleier må ikke stenges, men»

Den negative påvirkningen på flyttleia ved krysset Tørrfjordelva – Evjen er ikke av en slik karakter at det stenger flyttleia og slik er i konflikt med reindriftenlovens § 22.

6.6 Samlet belastning/Kumulative virkninger

Forskrift om konsekvensutredninger § 21 sier at samlet virkning av tiltaket og andre godkjente planer skal belyses: «Samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet skal også vurderes. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes.»

Det er få vedtatte reguleringsplaner som hjemler endret arealbruk i forhold til dagens situasjon i området og press på arealene fra industri eller hyttebygging er relativt begrenset. Kap 3.1 om 0-alternativet (dagens situasjon) viser godkjente planer i området. Det er særlig kraftanleggene og nettsystemet som har gitt inngrep i viktige reinbeiteareal. I tillegg kommer Elkem sitt deponi ved Andkilen som avgrenser trekk og beitemuligheter mot beiteområdene i vest.

Duokta reinbeitedistrikt er sterkt påvirket av kraft- og nettutbygging i deres område. I tillegg har distriktet noen svært viktige passasjer/trekk-korridorer mellom beiteområdene vest og øst for eidet mellom Fauske og Straumen. Denne passasjen er en helt avgjørende korridor for at distriktet skal kunne nyttiggjøre seg de ulike årstidsbeitene og også ha en fleksibilitet i forhold til endringer i klima, rovdyrbelastning og belastning som følge av utbygging og ferdsel generelt.

I forhold til gjeldende reguleringsplan for ny E6 mellom Megården og Leirfjorden er det derfor viktig med opprettholdelse av flytt- og trekkmulighet mot Buviknakken. For øvrig gir tiltaket minimal ekstra belastning ut fra en vurdering av kumulativ effekt.

Støy og forstyrrelser i anleggsfasen kan gi virkninger ut over akutt påvirkning på omkringliggende arealer dersom de foregår over mange år i et område som er viktig for reinens bruk av områdene. Dette er imidlertid vanskelig å forutse og vil avhenge også av andre faktorer enn selve anleggsaktiviteten.

7 Skadereduserende tiltak

KU-forskriften setter krav til hvordan forebygge skadevirkninger av et tiltak. Jmfør § 23 skal KU «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompenseres for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen». Tiltak som alt er lagt i planen og derved er del av investeringskostnaden er beskrevet i vurdering av konsekvens for hvert delområde.

For denne reguleringsplanen er det kun ett punkt som anses som aktuelt for skadereduserende tiltak. Det er for eventuelt masseuttak ved Krokvollan. Dersom masselageret skal brukes som framtidig masseuttak kan en ved å knytte bestemmelser til bruken av masseuttaket redusere potensiell negativ påvirkning på omkringliggende areal som vårbeite for rein.

Forslag til reguleringsbestemmelse knyttet til Krokvollan som masseuttak:

«Støyende virksomhet som knusing, sikting og uttak av masser skal ikke foregå den tiden det oppholder seg rein i området.»

Dersom dette punktet blir tatt inn i bestemmelsene vurderes negativ påvirkning fra masseuttak tilnærmet lik som for permanent masselager. Negativ konsekvens kan reduseres «betydelig miljøskade» (– –) til «noe miljøskade» (–).

For avbøtende tiltak på flyttlei i området Evjenkrysset, se kap 8 Miljøoppfølging.

8 Miljøoppfølging

Det er ett særlig viktig punkt i det videre arbeid med Ytre Miljøplan og konkurransegrunnlaget for prosjektering og gjennomføring – hensyn til flyttleia ved Evjenkrysset.

- Prosjektering og bygging av løsning for veglinje og kryssløsning for strekningen mellom ny Tørrfjordelva bru og sørover forbi Evjenkrysset må ikke endres i forhold til skissert løsning med tanke på rekkverk og skråningsutslag dersom dette kan gi et dårligere resultat for reindrifts mulighet til flytting og reintrekk over E6.
- Anleggsarbeidet i det aktuelle området må søkes tilpasset reindriftenes behov for flytting av rein ved Evjenkrysset. Dette kan skje ved forpliktende samarbeidsavtale som ivaretar hensynet til reindriften.
- Reguleringsplanen hjemler ikke fartsgrenser, men vegen bygges for 90 km/t. Det må vurderes om det kan etableres digitale skilt som kan aktiveres ved behov og som skilte ned fartsgrensa i den tida reindriften har flytting i området, og om praktisk mulig også den perioden reinen vil trekke over vegen.

9 Referanser

- Sweco, 2016: Konsekvensutredning naturressurser E6 Megården – Mørsvikbotn, Sørfold kommune, Nordland.
- NIBIO sitt kartverktøy Kilden (nibio.kilden.no)
- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven: [Forskrift om konsekvensutredninger](#)
- Plan og bygningsloven (PBL): [Plan- og bygningsloven](#)
- Vegdirektoratet 2018, Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen, [Håndbok V712 Konsekvensanalyser](#)



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag