

Til: Lurøy kommune
Fra: Norconsult v/Magne Haukås
Dato: 2024-10-25

► Stokkvågoddens reguleringsplan - reindriftsfaglig vurdering

Sammendrag

Tiltaksbeskrivelse

Planområdet ligger ved trafikknutepunktet Stokkvågen i Lurøy kommune. Planområdet er på cirka 280 dekar. Stokkvågoddens er i kommunedelplanens arealdel avsatt med arealformålet fremtidig næringsbebyggelse. Store deler av planområdet fikk formålet industri og næring allerede i kommunedelplan av 1991. Stokkvågoddens ligger langs utløpet av Stokkvågen, hvor det i dag drives havnevirksomhet.

Bakgrunnen for planarbeidet er et ønske om å realisere en av kommunens mest attraktive lokasjoner med tanke på industri- og næringsutvikling. Dette innebærer en nedsprenkning av deler av Stokkvågoddens, med tilhørende sjøfyllinger på den nordlige og sørlige delen av Jektvikøya. I tillegg skal det anlegges en molo fra sørlig del av Jektvikøya i retning Litllamholmen for å lage et skjermet havneområde.

Avklaring om nivå på utredning/vurdering

Det ble avklart med Statsforvalteren i en epostutveksling 5. og 16. januar 2024 at det er tilstrekkelig å beskrive og vurdere konsekvensene for reindrift i planbeskrivelsen, og ikke nødvendig med en fullskala KU.

Om forstyrrelser og inngrep i reinbeiteområder

Både inngrep og menneskelig aktivitet i reinbeiteområder har negative konsekvenser for reindrifta. Forskning på effekter av tekniske inngrep og forstyrrelser har vist at reinsdyr påvirkes av både inngrep og tilhørende menneskelig aktivitet.

Avgrensning av influensområdet

Selve planområdet utgjør ca. 280 daa, og landarealene innenfor planområdet utgjør ca. 100 daa. Landarealene er omkranset av sjø i nord, vest og sør. I øst grenser planområdet til parkeringsplasser tilknyttet hurtigbåt- og fergekai, bebyggelse og dyrka mark.

Avhengig av hvilken industri og aktivitet som blir etablert innenfor planområdet, kan støy, lukt og bevegelser påvirke rein på beite på lange avstander. I teorien kan rein på beite opp mot Elvasstinden og Stordalstinden 3-4 km unna bli påvirket av menneskelig aktivitet ved Stokkvågoddens. Innenfor influensområdet er det imidlertid betydelige områder med daler og forsenkninger i terrenget som gjør planområdet usynlig for rein på beite. Selv om rein kan se planområdet fra deler av influensområdet, er det ikke dermed sikkert at reinen reagerer på det som foregår i planområdet. I tillegg må den nye aktiviteten i planområdet vurderes opp mot den aktiviteten og støyen som i dag er ved Stokkvågoddens (ferge- og hurtigbåtkai m.m.).

Verdivurdering

Planområdet består av sjøområder (180 daa) og landareal (ca. 100 daa). Landarealet i planområdet består av ca. 50 % innmarksbeite og infrastruktur, og ca. 50 % utmarksarealer. Videre er planområdet stort sett omringet av bebyggelse og innmark mot sørøst. Planområdet og nærliggende områder vurderes dermed i praksis som lite egnet som beiteareal for reindrifta. Verdien av reinbeiter i planområdet vurderes til å være *uten betydning*.

Influensområdet er registrert som høstbeite (tidlig høstland), høstvinterbeite (spredt brukte områder), høstvinterbeite (intensivt brukte områder) og områdene ved Elvasstinden og Stordalstinden er registrert som sommerbeite (høysommerland). Verdien av reinbeiter i influensområdet utover planområdet vurderes til å ha mellom *middel* og *stor verdi*.

I reindriftas arealbrukskart er det inntegnet flyttlei ut til Stokkvågoddens, og det er inntegnet transportrute videre fra fergeleiet i Stokkvågen. Dette indikerer at det kan ha vært fraktet rein med ferge fra Stokkvågen til og fra

vinterbeitene på øyene i vest. Vi har vært i kontakt med leder av Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt, som bekrefter at det har vært flyttet med rein med ferga tidligere. Den gang ble reinen samlet i et midlertidig reingjerde på fergekaien før den ble ledet ombord på ferga.

Stokkvågoddan har nok ikke vært brukt som utgangspunkt for svømming med rein. Dette kan underbygges med Ørnulv Vorren sin kartlegging av flyttleier på Helgeland – her er det ikke inntegnet flyttlei/svømmelei fra Stokkvågoddan. Det er relativt langt fra Stokkvågoddan til Rokkøya/Onøya, og det er mye båttrafikk i dette området som er hovedleden for skipstrafikk nord/sør – så det er lite egnet å svømme med rein fra Stokkvågoddan til for eksempel Rokkøya/Onøya. Flytting av rein til Rokkøya/Onøya er derimot inntegnet via Aldersundet og Aldra både på dagens reindriftskart og i Vorrens kartlegging.

Ut ifra dette mener vi at flyttleia som er inntegnet på Stokkvågoddan ikke er en tradisjonell flyttlei i lovens forstand (reindriftslovens § 22), selv om området kan ha vært brukt tidligere til flytting av rein på ferge.

Verdien av planområdet for flyttlei vurderes til å være *uten betydning*.

Flyttleia langs fylkesveg 17 forbi Stokkvågen er en tradisjonell flyttlei for flytting av rein øst-vest til og fra vinterbeitene på kysten. Videre er flyttleia viktig for flytting av rein som på egenhånd har trukket til denne delen av reinbeitedistriktet. Det er også registrert gjerdeplass i influensområdet (ved Varphågen). Verdien av flyttlei, trekklei og anlegg i influensområdet utover planområdet vurderes til å ha *stor verdi*.

Samlet vurderes planområdet å ha *ubetydelig verdi* som reinbeiter og for flytting av rein. Influensområdet er vurdert å ha mellom *middels* og *stor* verdi for reinbeiter og *stor* verdi for flytting av rein.

Vurdering av påvirkning

Selve planområdet vurderer vi som lite egnet som beiteareal for reindriften, og flyttleia som er registrert i planområdet anser vi heller ikke som en tradisjonell flyttlei i lovens forstand (reindriftslovens § 22), selv om området kan ha vært brukt tidligere til flytting av rein på ferge. Påvirkning på reindrift innenfor planområdet vurderes derfor til å være *ubetydelig endring* i driftsfasen.

Påvirkning på beiteområdene utenfor planområdet, vurderer vi også til å bli relativt begrenset. Det er i dag høy aktivitet ved planområdet (hurtigbåt- og fergeleie) som allerede påvirker rein i influensområdet. Det er både boligbebyggelse og fritidsboliger vest for fylkesveg. I tillegg er det fylkesveg og kraftledning i området mellom planområdet og reinbeitene øst for fylkesveg. Det er også i gjeldende kommunedelplan åpnet for naustbebyggelse like nord for Stokkvågoddan, og for næring i Stokkvågen ved fergeleiet.

På den annen side vil trolig utbygging i planområdet føre til økt aktivitet gjennom døgnet og gjennom året sammenlignet med i dag. Det vil også bli mer trafikk på fylkesvegen som følge av aktiviteten i planområdet.

Samlet vurderer vi at den økte aktiviteten i planområdet vil medføre at reinbeitene og flyttleia i influensområdet vil bli mellom *ubetydelig endret* og *noe forringet*.

Konsekvens i anleggs- og driftsfasen

Ut fra vurdering av verdi og påvirkning, vurderes konsekvensen av tiltaket i driftsfasen å medføre mellom *ingen/ubetydelig* skade og *noe* skade for reindrift. Konsekvensene for reindrift i anleggsfasen vurderes å være noe høyere enn i driftsfasen.

Planforslagets effekt for samla belastning

Selv om reinbeitedistriktet har en rekke utfordringer og stadig minkende arealer som er inngrepsfrie, vurderer vi at planforslaget ikke vil medføre nevneverdig negativ effekt for reinbeitedistriktets samlede belastning.

Usikkerhet

I denne konsekvensvurderingen mener vi det er relativt liten usikkerhet knyttet til vurderinger av verdi, påvirkning og konsekvens for reindrift på grunn av tiltaksområdets beliggenhet ved eksisterende bebyggelse, dyrka mark og infrastruktur – deriblant ferge- og hurtigbåtkai.

Skadereduserende tiltak

Selv om en utbygging av planområdet ved Stokkvågoddan er vurdert å medføre relativt begrensede konsekvenser for reindrifta, har tiltakshaver og reinbeitedistriktet drøftet mulighetene for noen skadereduserende tiltak ved Stokkvågen i en større sammenheng. Bakgrunnen for ønsket om å få på plass skadereduserende tiltak er ikke bare på grunn av planområdet på Stokkvågoddan, men også andre tiltak som er under planlegging ved Stokkvågen. Tiltakshaver og reinbeitedistriktet ønsker å se disse tiltakene i sammenheng, og gjennom dialog se på tiltak som kan forbedre situasjonen for reindrifta i Stokkvågen.

Reinbeitedistriktet ønsker å få sikret områder for gjerdeplass ved Stokkvågen for mer effektiv samling og flytting av rein, og reindrifta ser på dette som et mulig kompensierende tiltak dersom flere av utbyggingene som er planlagt ved Stokkvågen blir realisert. Tiltakshaver og reinbeitedistriktet har diskutert flere mulige løsninger for gjerdeplass.

Innhold

Sammendrag	1
1. Kort tiltaksbeskrivelse	6
1.1 Dagens planstatus	7
1.2 Om behov for utredning av konsekvenser for reindrift	8
2. Metode	9
2.1 Kunnskapsgrunnlag	9
2.1.1 Dialog med berørt reinbeitedistrikt	9
2.1.2 Reindriftas arealbrukskart	9
2.1.3 Distriktsplaner	9
2.2 Metodikk	10
2.2.1 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens	10
2.2.2 Referansealternativ	10
2.2.3 Alternativ 1: Utbyggingsalternativet	10
2.2.4 Avgrensning av influensområdet	10
2.2.5 Usikkerhet	11
3 Kjent kunnskap om inngrep og menneskelig aktivitets påvirkning på rein og reindrift	12
3.1 Direkte lokale effekter, indirekte regionale effekter og kumulative effekter	12
4 Om reinbeitedistriktet	13
4.1 Distriktsgrenser	13
4.2 Beite- og driftsforhold	13
4.2.1 Vårbeiter og kalvingsland	14
4.2.2 Sommerbeiter og tidlig høstbeite	14
4.2.3 Høstbeiter, parringsland og høstvinterbeiter	15
4.2.4 Vinterbeiter	17
4.2.5 Oppsamlingsområder og flyttleier	18
4.3 Status samla belastning og utfordringer i reinbeitedistriktet	19
5 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens	21
5.1 Dagens tilstand – områdebeskrivelse og verdivurdering	21
5.2 Vurdering av påvirkning og konsekvens	23
5.3 Vurdering av påvirkning og konsekvens i anleggsfasen	24
5.4 Vurdering av planforslagets effekt for samlede virkninger i reinbeitedistriktet	24

6	Skadereduserende tiltak	25
7.	Referanser	27

1. Kort tiltaksbeskrivelse

Planområdet ligger ved trafikknutepunktet Stokkvågen i Lurøy kommune, omtrent 70 km vest fra Mo i Rana. Området omfatter Stokkvågoddan i sin helhet med tilhørende sjøarealer, i tillegg til sjøarealer mellom Versvikholmen, Lamholmen og Litllamholmen. Planområdet er på cirka 280 dekar.



Figur 1-1 Planområde vist med rødstiulet linje. Kilde: Polarsirkelportalen, bearbejdet av Norconsult Norge AS

Bakgrunnen for planarbeidet er et ønske om å realisere en av kommunens mest attraktive lokasjoner med tanke på industri- og næringsutvikling.

Stokkvågoddan er i kommunedelplanens arealdel avsatt med arealformålet fremtidig næringsbebyggelse. Store deler av planområdet fikk formålet industri og næring allerede i kommunedelplan av 1991, rett etter veiforbindelse mellom Lurøy og Rana gjennom Silatunnellen ble åpnet. Området har gjennom en årrekke vært tiltenkt næringsvirksomhet, både av Lurøy kommune og av grunneier. I planbeskrivelsen for kommunedelplan Stokkvågen av 2017, er den utpekt som en av Lurøys mest næringsaktuelle tomter. Odden kan fasilitere en stor og skjermet industri- og næringstomt. Det endelige arealet vil avhenge av behov og mulighet for arealforøkelse gjennom sjøfylling, og er derfor estimert til å ligge på mellom 90 og 150 mål.

Stokkvågoddan ligger langs utløpet av Stokkvågen, hvor det i dag drives havnevirksomhet. På grunn av sin gode beliggenhet har Stokkvågen i en årrekke fungert som et sentralt knutepunkt for trafikk gjennom Lurøy og til Træna kommune. Ferjene frakter årlig opp mot 3500 trailere med oppdrettslaks fra Nova Sea sitt slakteri på Lovund for videretransport ut i verden.



Figur 1-2 Stokkvågen som landingspunkt for bilferjene Husøy, Lovund og Lurøy.

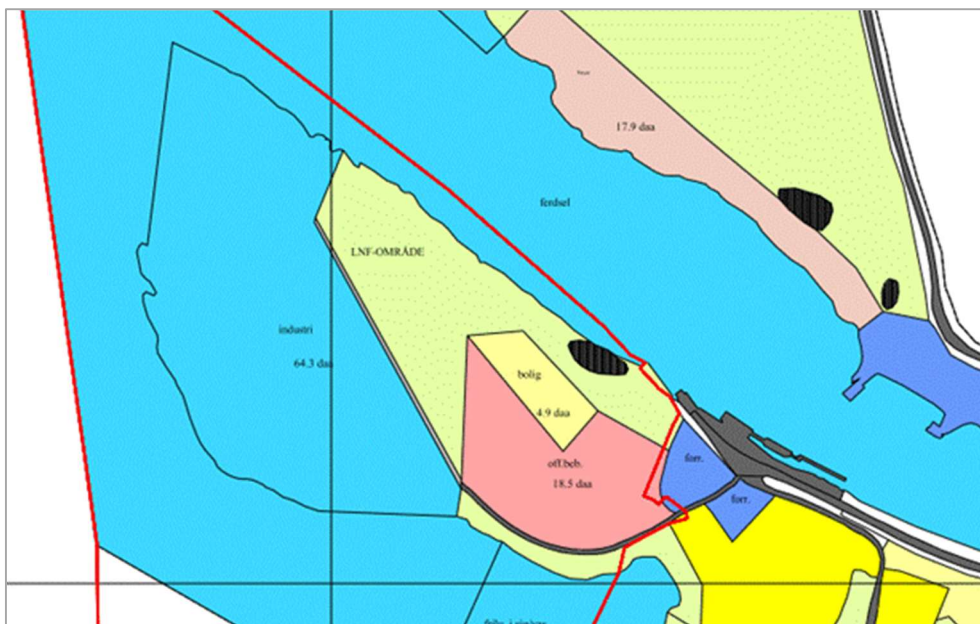
Stokkvåggodden ligger rett ved hovedlei for skipstrafikk, med gode innseilingsforhold fra ytre skipslei (Figur 1-3), kombinert med oddens naturgitte forhold for anlegg av dypvannskai.



Figur 1-3 Skipstrafikk (AIS Klasse A 2020) ytre og indre lei mot Stokkvågen, bearbejdet av Norconsult Norge AS

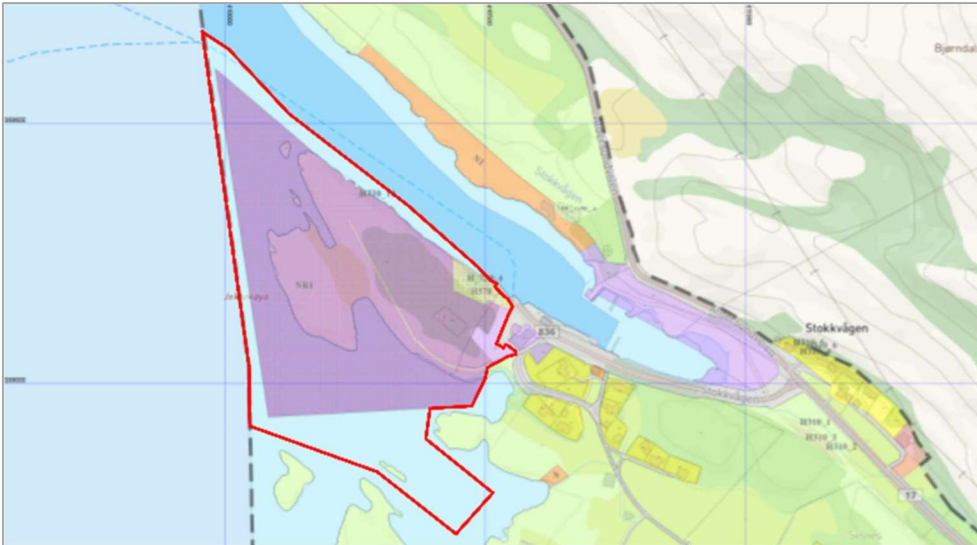
1.1 Dagens planstatus

Stokkvåggodden har helt fra 1991 vært planlagt for fremtidig utbygging i kommunedelplan og kommuneplan, jf. figur 1-4.



Figur 1-4 Utsnitt av kommunedelplan vedtatt i 1990 med forslag til plangrense vist med rød strek. Kilde: GISLINE Webplan Lurøy kommune

Også i gjeldende kommunedelplan fra 2018 er Stokkvåggodden avsatt til næring og utbygging, jf. figur 1-5.



Figur 1-5 Planområdet vist med rød strek på kart med kommunedelplan for Stokkvågen

Det er i kommunedelplanen gjort vurderinger av kommunedelplanens virkninger på reindrift, landskap, naturverdier, friluftsliv, kulturminner, teknisk infrastruktur, risiko og sårbarhet. Det er konkludert med at kommunedelplanen ikke har store konsekvenser, med unntak av regulert næringsområde som forventes konsekvensutredet ved detaljregulering.

Som omtalt i dokumenter for gjeldende kommunedelplan, var det i forrige kommunedelplan og kommuneplan satt av et utbyggingsområde for næring på Stokkvågoddan. Regulert industriområde forutsatte utfylling i sjø. Det var i tillegg satt av areal til både bolig, offentlig bebyggelse og LNF. Totalt 87.7 dekar var satt av til bebyggelse. Det var regulert adkomst til Stokkvågoddan med kryss fra fylkesveien ved fergeleiet.

1.2 Om behov for utredning av konsekvenser for reindrift

I planprogrammet er det lagt opp til at reindrift vil være et utredningstema i reguleringsplanarbeidet. Statsforvalteren har derfor i sitt innspill 17. mars 2023 (ref.: 2023/1205) kommet med tilbakemelding på blant annet hvordan utredningen for reindrift bør gjennomføres.

I ettertid er det vurdert at det ikke vil være behov for en full utredning av konsekvenser for reindrift siden reguleringsplanområdet siden flyttleia som er inntegnet i reindriftas arealbrukskartet ikke kan regnes som en tradisjonell flyttleie i lovens forstand (reindriftslovens § 22), selv om området har vært brukt til flytting av rein med ferga fra Stokkvågen.

Det ble derfor avklart med Statsforvalteren i en epostutveksling 5. og 16. januar 2024 at det vil være tilstrekkelig å beskrive og vurdere konsekvensene for reindrift i planbeskrivelsen, og ikke nødvendig med en fullskala KU.

2. Metode

Faglitteratur om inngrep og menneskelig aktivitet og konsekvenser for rein og reindrift er kort oppsummert i kapittel 3. Konklusjoner fra rådende forskning på området er sammenstilt med informasjon om den praktiske reindriften i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Informasjon om reinbeitedistriktet er innhentet fra distriktsplanen (2018), ressursregnskap, tidligere konsekvensutredninger og reindriften arealbrukskart.

Selv om dette ikke er en utredning etter KU-forskriften, men en vurdering av konsekvenser, er metoden for vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens gjort i henhold til Vegvesenets håndbok V712 (Statens vegvesen 2021).

2.1 Kunnskapsgrunnlag

2.1.1 Dialog med berørt reinbeitedistrikt

Det er gjennomført telefonsamtale om tiltaket med Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt og Norconsult 3. januar 2024, og det ble avholdt et Teamsmøte med Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt, tiltakshaver og Norconsult 16. januar 2024.

Reinbeitedistriktet har bidratt med viktig informasjon om blant annet historisk bruk av området til flytting av rein på ferge fra Stokkvågødden. I Teamsmøtet ble også muligheten for å etablere en gjerdeplass for reindriften ved Stokkvågen drøftet.

2.1.2 Reindriften arealbrukskart

Landbruksdirektoratet (2021 a) om reindriften arealbrukskart:

Reindriften arealbrukskart (reindriften kart) er næringens egen illustrasjon på hvordan reindriften områdene brukes. Sammen med distriktsplanen er kartet et viktig verktøy for å synliggjøre og gi oversikt over reindriften behov for arealer. Det er derfor viktig at innholdet i distriktsplanen harmonerer med arealbrukskartet.

Reindriften arealbruk er tilpasset skiftende, naturgitte forhold og også samfunnsmessige endringer. Det lar seg derfor ikke gjøre å kartfeste alle sider ved arealbruken på en helt nøyaktig måte. Kartet er en illustrasjon på hvordan reindriften i hovedsak og normalt bruker områdene. Kartet er et informasjonsskart.

Kartene er utarbeidet som oversiktskart og i stor målestokk. Informasjonen i reindriften kartene må derfor brukes med forbehold om at denne er veiledende. Til konkrete planleggingsoppgaver må arealbrukskartenes informasjon suppleres ved at det innhentes nærmere opplysninger fra den aktuelle statsforvalter (tidligere fylkesmann) og reinbeitedistriktene.

Som navnet sier, er arealbrukskartene reindriften sine egne kart. Det er reinbeitedistriktene som har lokalkunnskapen om arealbruken innenfor sitt distrikt, og det er derfor også reinbeitedistriktene som har tegnet manuskartene på 1:50 000 kart som senere er blitt digitalisert. Dette innebærer at arealbrukskartene er å regne som oversiktskart og gjenspeiler den normale bruken av arealene (Landbruksdirektoratet 2014). Vær, vind, snøforhold, inngrep og menneskelig aktivitet i reinbeiteområdene kan påvirke den normale bruken. Slike endringer fra år til år fanges ikke opp av arealbrukskartene. Det er derfor viktig å innhente informasjon fra reinbeitedistriktene for å supplere reindriften arealbrukskart.

Reindriften arealbrukskart er med ny ajourholdsløsning nå gjenstand for potensiell kontinuerlig revisjon/vedlikehold (Landbruksdirektoratet 2021 b). Reindriften kartene som er brukt i denne vurderingen er lastet ned fra NIBIOs nedlastningsløsning 27. juli 2022.

2.1.3 Distriktsplaner

Alle reinbeitedistrikt skal i henhold til reindriften loven § 62 utarbeide distriktsplan med informasjon om blant annet flyttemønster, beitebruk, motorferdsel og reindriften anlegg i distriktet (Lovdata 2017). Planen er distriktets dokument, og har som formål å være et hjelpemiddel for offentlig planlegging. Den skal gi en grunnleggende

innføring i den lokale reindrifta i distriktet, og være et godt utgangspunkt for videre kunnskapsutveksling med reinbeitedistriktet.

På grunn av blant annet skiftende natur- og driftsforhold, er det ikke mulig å beskrive alle sider av reindrifta på en eksakt måte. Distriktsplanen er derfor ikke en fullstendig skildring av driften i distriktet, og større og mindre avvik fra planen er både vanlig, nødvendig og lovlig. Unøyaktigheter kan også forekomme, og det er viktig å ha dialog med reinbeitedistriktet i enkeltsaker for å kvalitetssikre opplysninger (Statsforvalteren 2021).

2.2 Metodikk

2.2.1 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens

Metoden for vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens følger Vegvesenets håndbok V712 (Statens vegvesen 2021).

2.2.2 Referansealternativ

Tiltakets konsekvens vurderes opp mot tilstanden slik den ser ut i dag, også kalt referansealternativ (eller 0-alternativet). For utredningen innebærer dette at alt av eksisterende infrastruktur/utbygging som eksisterer innenfor influensområdet i dag er en del av referansealternativet. Også gjeldende arealplaner i området er del av referansealternativet.

Området er regulert til framtidig næringsbebyggelse i overordnet plan, men med krav om detaljregulering. Det forutsettes at det er gjort alternativvurdering av lokasjon i planprosess for overordnet plan, og at Stokkvågoddan ansees å være det mest aktuelle området på Lurøy fastland for utvikling til industri/næring med mulighet for dypvannskai. Dersom det ikke blir gjennomført en prosess for detaljregulering vil dagens situasjon videreføres, og potensialet for næringsutvikling i tråd med kommunedelplanen blir ikke realisert. Tomta er ikke disponibel for annen bruk.

2.2.3 Alternativ 1: Utbyggingsalternativet

Utbyggingsalternativet innebærer en realisering av overordnet plan. Det vil medføre en nedspregning av deler av Stokkvågoddan, med tilhørende sjøfyllinger på den nordlige og sørlige delen av Jektvikøya. I tillegg innebærer utbyggingsalternativet at det anlegges en molo fra sørlig del av Jektvikøya i retning Litllamholmen for å lage et skjermet havneområde. Det er forventet tilstrekkelig utsprengte masser lokalt for å benytte til dette. En realisering av overordnet plan vil medføre økt næringsaktivitet i Stokkvågen.

2.2.4 Avgrensning av influensområdet

Selve planområdet utgjør ca. 280 daa, og landarealene innenfor planområdet utgjør ca. 100 daa. Landarealene er omkranset av sjø i nord, vest og sør. I øst grenser planområdet til parkeringsplasser tilknyttet hurtigbåt- og fergekai, bebyggelse og dyrka mark.

Avhengig av hvilken industri og aktivitet som blir etablert innenfor planområdet, kan støy, lukt og bevegelser påvirke rein på beite på lange avstander. I teorien kan rein på beite opp mot Elvasstinden og Stordalstinden 3-4 km unna bli påvirket av menneskelig aktivitet ved Stokkvågoddan, jf. figur 2-1. Innenfor influensområdet er det imidlertid betydelige områder med daler og forsenkninger i terrenget som gjør planområdet usynlig for rein på beite. Selv om rein kan se planområdet fra deler av influensområdet, er det ikke dermed sikkert at reinen reagerer på det som foregår i planområdet. I tillegg må den nye aktiviteten i planområdet vurderes opp mot den aktiviteten og støyen som i dag er ved Stokkvågoddan (ferge- og hurtigbåtkai m.m.).



Figur 2-1 Planområdet er markert med svartstiplet linje, og teoretisk influensområde der tiltaksområdet kan være synlig for rein på beite innenfor 5 km radius. Kilde: NordlandsAtlas.no. Illustrasjon: Norconsult AS.

2.2.5 Usikkerhet

Det kan knyttes usikkerhet til flere deler av en konsekvensvurdering. En konsekvensvurdering skal så langt det er mulig baseres på fakta, men nødvendig data er imidlertid ikke alltid tilgjengelig. I tillegg skal en konsekvensvurdering vurdere fremtidig tilstand, noe som det alltid vil være knyttet usikkerhet til.

I denne konsekvensvurderingen mener vi det er relativt liten usikkerhet knyttet til vurderinger av verdi, påvirkning og konsekvens for reindrift på grunn av tiltaksområdets beliggenhet ved eksisterende bebyggelse, dyrka mark og infrastruktur – deriblant ferge- og hurtigbåtkai.

3 Kjent kunnskap om inngrep og menneskelig aktivitets påvirkning på rein og reindrift

Det er generell enighet om at både inngrep og menneskelig aktivitet i varierende grad har negative konsekvenser for reindriften. Forskning på effekter av tekniske inngrep og forstyrrelser har vist at reinsdyr påvirkes av både inngrep og tilhørende menneskelig aktivitet. Reinen har ulike reaksjoner som omfatter både fysiologiske responser, atferdsendringer og unnvikelse (Strand m fl 2017). Videre kan enkelte inngrep være til hinder for dyrenes naturlige vandringer og virke som barrierer i landskapet.

3.1 Direkte lokale effekter, indirekte regionale effekter og kumulative effekter

Det er vanlig å dele inn tap av beiteareal i tre kategorier – direkte lokale effekter, indirekte regionale effekter og kumulative effekter (Lie 2006).

Direkte lokale effekter: Normalt er det direkte tapet av beiteareal av et inngrep relativt lite sett opp mot det totale reinbeitearealet i et reinbeitedistrikt. Men, i tillegg til tapt beiteareal, fører også inngrep og menneskelig aktivitet til økt stress hos rein som er i nærheten, og kan også føre til unnvikelse og dels fluktreaksjon.

Det er forsket på adferdsendringer hos rein i nærheten av inngrep og menneskelig aktivitet. Forskning viser at selv om reinen kan oppholde seg i områder med forstyrrelser, er de mer urolige. Dette fører til redusert beitetid (energiopptak) og økt energiforbruk i form av frykt- og fluktadferd. Redusert energiopptak og samtidig økt energiforbruk påvirker reinens kondisjon. Redusert kondisjon kan igjen føre til redusert overlevelsessevne. Mindre proteinreserve, som opparbeides i barmarksperioden, kan svekke evnen til å overleve vinteren. Redusert kondisjon kan også redusere motstandsdyktighet blant annet ved rovviltangrep.

Indirekte regionale effekter: Områder som blir mindre brukt av reinen som følge av menneskelig aktivitet og forstyrrelser, er eksempler på indirekte regionale tap av beiteareal. Unnvikelseeffekt får man når rein unnviker eller reduserer bruken av beiteområder med inngrep og/eller med menneskelig aktivitet. Rein kan unnvike et område i en viss radius rundt inngrepet eller aktiviteten, og sensitive dyr, særlig simle med kalv, vil redusere bruken av området mer enn dyr med mer risikovillighet. Studier viser også at risikovilligheten øker ved mangel på alternative beiteområder (Skarin m.fl. 2008). Det betyr at reinen primært ville ha unngått områder med forstyrrelser, men dersom den må være i området for å skaffe seg mat, kan den oppsøke også områder med forstyrrelser.

Studier viser også at rein kan oppsøke områder med forstyrrelser i perioder med insektstress om sommeren, dersom disse områdene har lavere tetthet av insekter (Skarin m.fl. 2004). Skarin m.fl. (2008) har også påvist at rein oppsøker områder nærmere menneskelig aktivitet dersom disse er spesielt gode beiteområder.

Det er bred enighet om at den største unnvikelseeffekten kommer av menneskelig aktivitet, og at fysiske inngrep i seg selv normalt har mindre negativ effekt. Men, også fysiske inngrep kan medføre unnvikelseeffekt – særlig dersom det kan knyttes til menneskelig aktivitet. Forstyrrelser i anleggsperioden kan ha stor betydning for hvordan reinen i ettertid oppfatter inngrepet. Får reinen negative opplevelser under anleggsarbeidet, kan det føre til at det tar lengre tid før de tar et område i bruk igjen. Blir anleggsarbeidet utført skånsomt, f.eks. når dyrene ikke er i området, vil konsekvensene på lang sikt sannsynligvis bli mindre. I hvilken grad reinen vil tilvenne seg et inngrep, og hvor fort de vil gjøre det, avhenger bl.a. av graden og typen av menneskelig aktivitet i tilknytning til anlegget etter at anlegget er etablert (Aanes m.fl. 1996).

Kumulative effekter: Kumulative effekter av inngrep og menneskelig aktivitet er de samlede, langvarige effektene. For eksempel kan redusert beiting i barmarksesongen føre til redusert proteinreserve som er nødvendig for å klare seg gjennom vinteren. Dette kan føre til økt dødelighet, redusert drektighet, lavere kalvingsprosent, redusert kalveoverlevelse, lavere slaktevekter og samlet sett redusert produksjon. Vistnes m fl (2004) fremhever tre viktige kumulative effekter:

- Tap av bæreevne – det blir plass til færre reinsdyr som følge av tap av beiteland
- Økte tap til rovdyr når dyrene presses sammen på mindre og mindre områder
- Redusert produksjon og dårligere slaktevekter dersom ikke reintallet reduseres i takt med tap av beiteland.

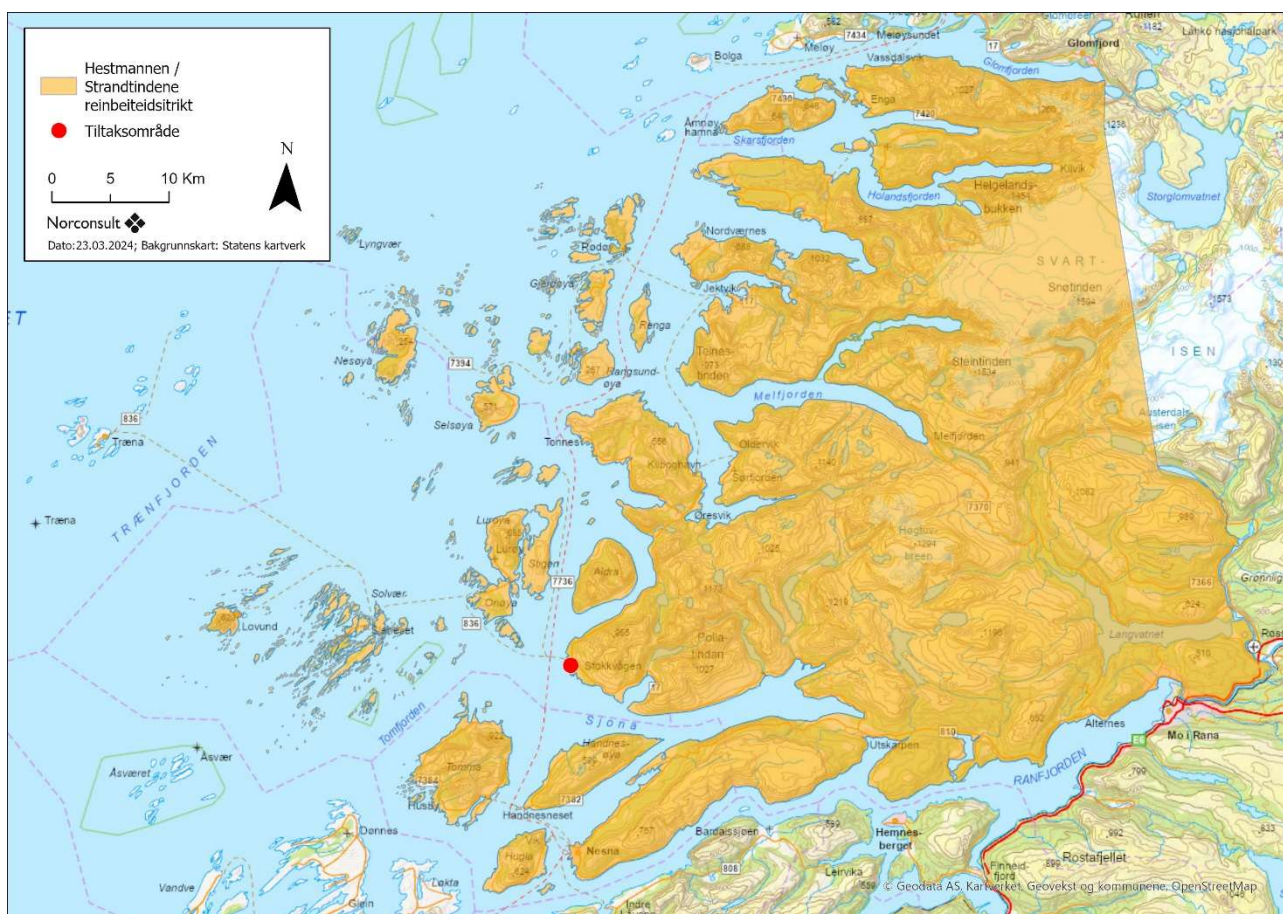
4 Om reinbeitedistriktet

Informasjonen i dette kapittelet er innhentet fra distriktsplan, ressursregnskap for reindrif, reindrifas arealbrukskart og tidligere konsekvensutredninger.

4.1 Distriktsgrenser

Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt danner den nordlige grensen for det sørsamiske reinbeiteområdet. Det strekker seg over fem kommuner nord på Helgeland og i sør-Salten.

Distriktet er svært kupert og ulendt, og oppdelt av fjellformasjoner, fjordarmer, øyer, holmer og vær. Beiteområdene er oppsplittet, og flyttesystemet er derfor innfløkt. Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt er et helårsdistrikt, og det er ingen beitetidsbegrensninger i distriktet.



Figur 4-1 Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt er markert oransje. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

4.2 Beite- og driftsforhold

Reinen beiter ute hele året og reindrif er derfor avhengig av naturgitte forutsetninger. Plante- og lavsammensetning til ulike årstider og vær- og føreforhold medfører at reindrif til enhver tid må kunne tilpasse driften til de gjeldende forholdene i naturen. Reindrif er avhengig av fleksibilitet til å endre bruken av beitene, og ha tilgang til alternative beiter når forholdene krever det. Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt er et helårsdistrikt med alle sesongbeiter innenfor distriktsgrensene. Det er ingen beitetidsbegrensninger i distriktet, noe som vil si at distriktet kan benytte beitene hele året i hele distriktet.

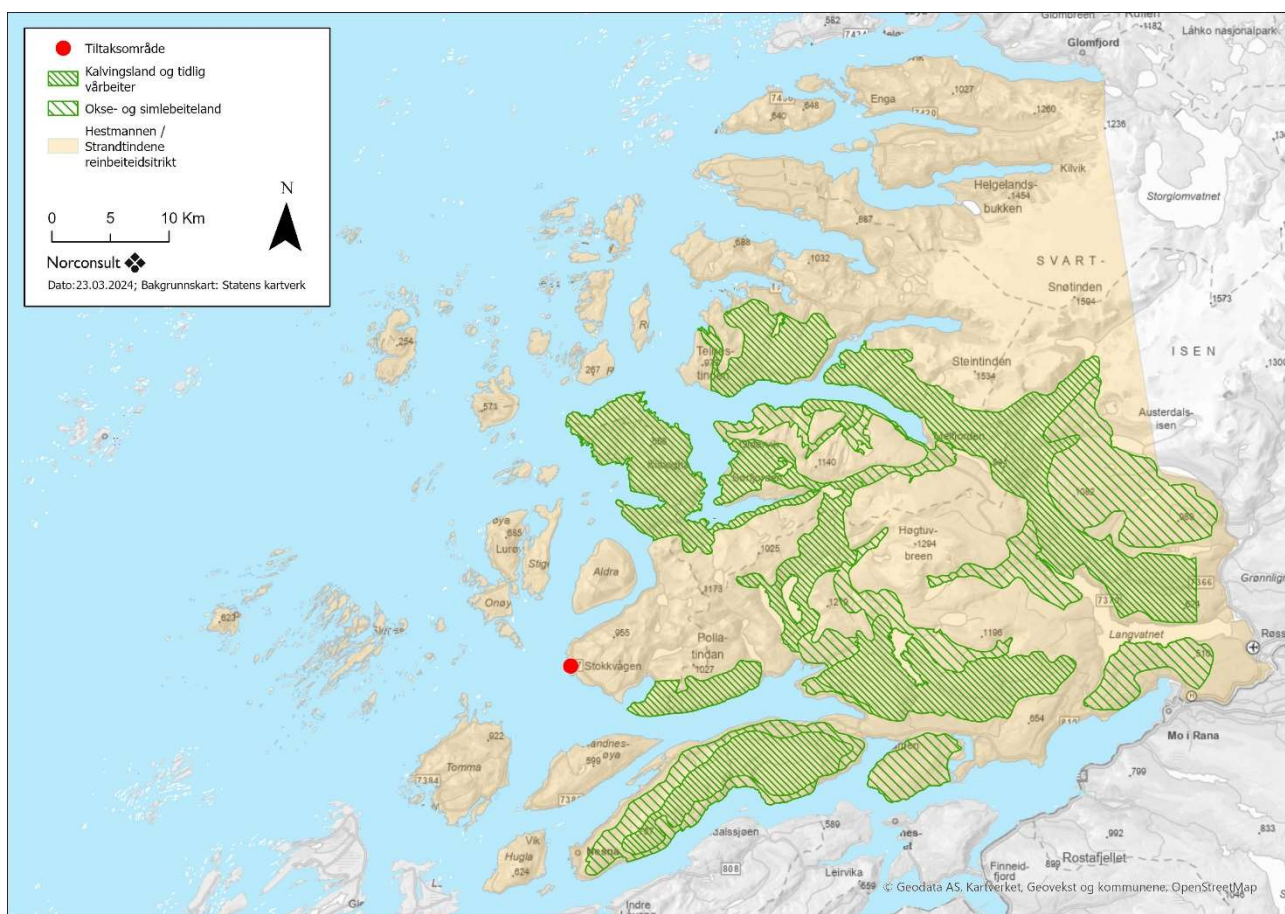
Hestmannen/Strandtindene har etter omorganiseringen av distriktsgrensene i 1999 fått et mer balansert forhold mellom de ulike årstidsbeitene. Før dette var det vår- og sommerbeiter som var distriktets minimumsfaktor. Vinterbeiter er nå det sesongbeitet som begrenser det øvre reintallet (minimumsbeite), fordi det er dette årstidsbeitet som bestemmer hvor mange rein som overlever vinteren. (Fylkesmannen 2018).

Mesteparten av informasjonen i resten av dette kapitlet er hentet fra reinbeitedistriktets distriktsplan (Hestmannen/Strandtindene 2018).

4.2.1 Vårbeiter og kalvingsland

Vårbeitene til distriktet er i hovedsak i dalgangene og fjordene som strekker seg fra kysten og østover i distriktet. Her kommer våren tidligere blant annet på grunn av fjellformasjonene som gir et gunstigere klima for snøsmelting og plantetilvekst enn høyere oppe i fjellene.

Også kalvingslandet er i disse områdene, og kalvmerkingen gjennomføres før reinen slippes på sommerbeite.



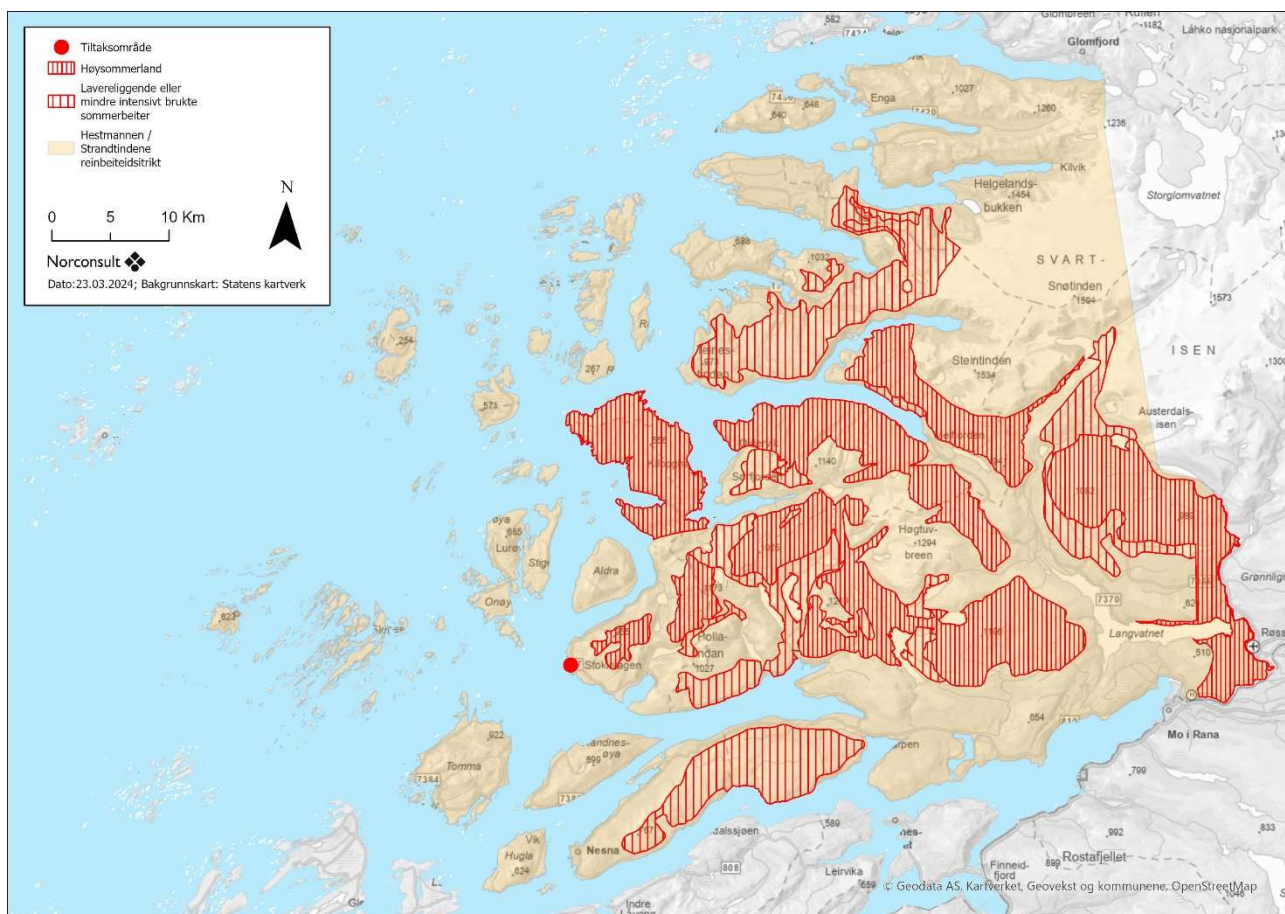
Figur 4-2 Vårbeiter og kalvingsland i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Kalvingsland og tidlig vårbeite er markert med tett skravur, mens okse- og simlebeiteland er markert med mindre tett skravur. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

4.2.2 Sommerbeiter og tidlig høstbeite

Sommerbeitene er hovedsakelig de høyereliggende områdene ovenfor vårbeitene hvor rein trekker opp på sommeren. Sommerbeitene er de høyereliggende områdene fra kysten og helt øst til distriktsgrensen.

Geologien i de sentrale sommerbeitene er varierte med skiftende belter av skifer og kalkstein som omdanner landskapet til frodige oaser med mangfoldig vegetasjon. Høyere opp avløses disse av snøfonner som, etter hvert som de tiner, skaper frodige beiter utover sommeren. Her er artsmangfoldet stort, og dette (de østligste

områdene av distriktet) er distriktets kjerneområde for sommerbeiter. Lavere ned i dalsidene er vegetasjonen meget frodig og artsrik, og disse områdene er tidlig høstbeite.

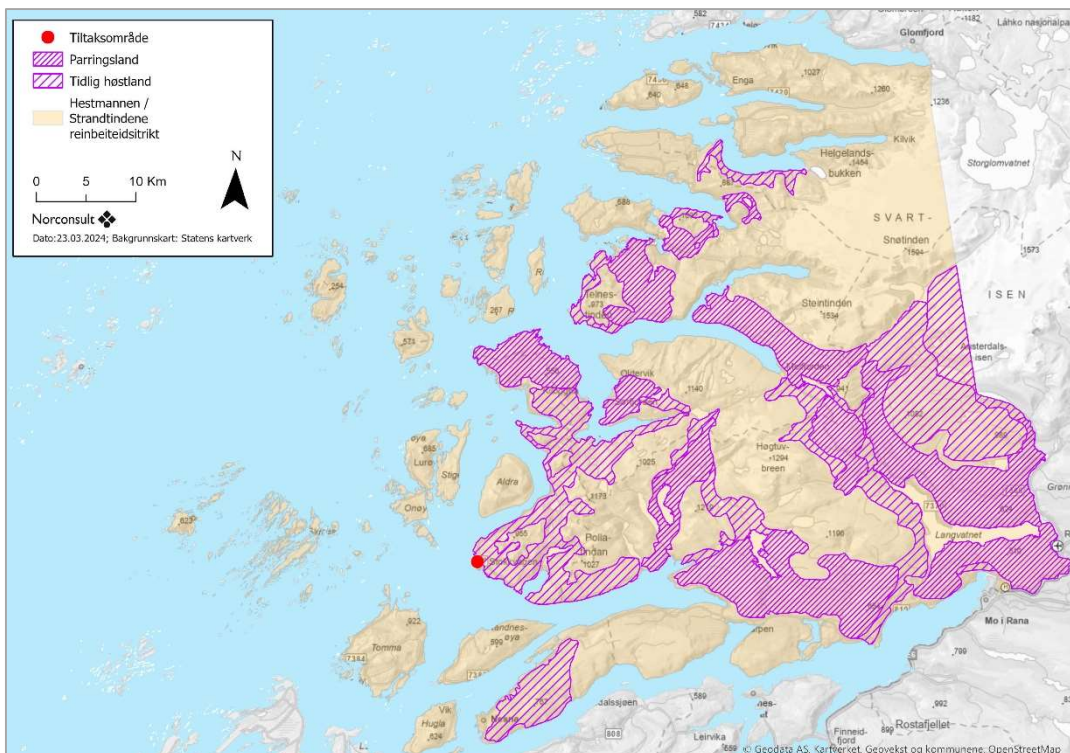


Figur 4-3 Sommerbeiter i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Høysommerland er markert med tett skravur, mens lavreliggende eller mindre intensivt brukte sommerbeiter er markert med mindre tett skravur. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

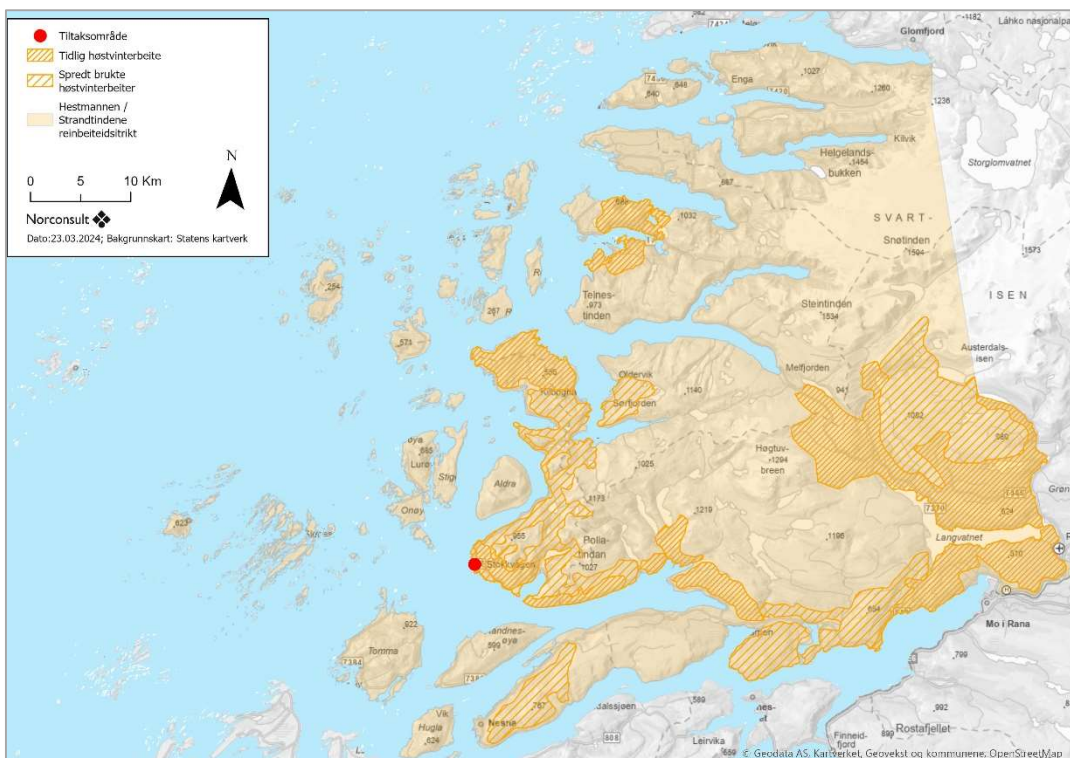
4.2.3 Høstbeiter, parringsland og høstvinterbeiter

Lengre vest og sør strekker det seg et bånd med granitt med mer skrinne beitemarker og morenefonner som danner grønne oaser i et ellers karrig landskap – dette er høst og senhøstbeitene. Disse beiteområdene bruker reinen som høstbeite når den har begynt trekket mot de kystnære områdene og vinterbeitene.

Reinen er i brunst fra siste halvdel av september og ut i oktober, men dette kan variere fra år til år. Brunsten bremser på flokkens bevegelighet og derfor behøver man et enhetlig, uavbrutt område med lengre beitevarighet. Dette fordi okserein danner små og større harem, hvor den gjeter simlene slik at de ikke stikker av. Parringslandet i distriktet sammenfaller i all hovedsak med sommer og høstbeitene.



Figur 4-4 Høstbeiter og parringsland i Hestmannen/ Strandtindene reinbeitedistrikt. Parringsland er markert med tett skravur, mens tidlig høstland er markert med mindre tett skravur. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruks-direktoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.



Figur 4-5 Høstvinterbeiter i Hestmannen/ Strandtindene reinbeitedistrikt. Tidlig og intensivt brukte høstvinterbeiter er markert med tett skravur, spredt brukte høstvinterbeiter er markert med mindre tett skravur. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruks-direktoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

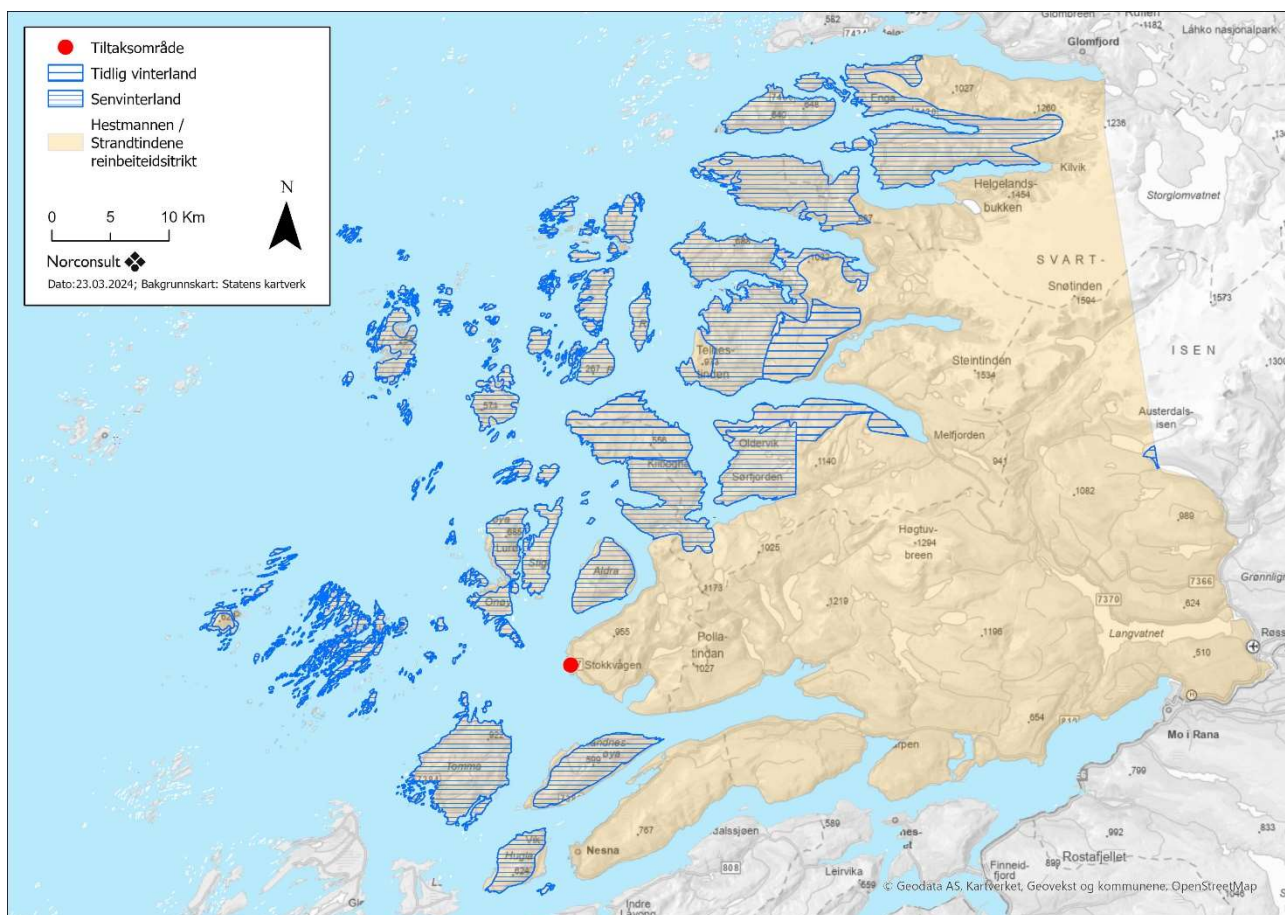
4.2.4 Vinterbeiter

Ut fra topografiske og klimatiske forhold, er øyene og de kystnære delene av fastlandet de beste vinterbeitene i distriktet. Her vokser reinlaven fort på grunn av fuktig klima. Det er også mindre snø i disse områdene, og faren for ising er lavere grunnet det milde klimaet. Næringstilgangen er derfor god i disse områdene. Enkelte år, med lite ising av beitene på innlandet, kan beitene lengre øst benyttes til vinterbeite. Det er også vinterbeiteressurser i skogområdene (hengelav) som strekker seg fra innlandet og helt ut til kysten.

Distriktet bruker vinterbeitene ut fra rotasjonssykluser, der man bruker et område intensivt over en periode, for så å la det ligge brakk en periode. På denne måten sikrer distriktet at det alltid er tilgjengelige beiteområder som er brukbare for vinterbeiting hvert år. Disse rotasjonssyklusene innebærer at det kan gå flere år før man igjen kommer tilbake med rein til et spesifikt område.

Flytting til vinterbeitene har normalt foregått ved tradisjonell flytting med driving av rein etter bakken til kysten. Men bil/ ferjetransport har vært nyttet i senere tid, for å unngå at rovdirene følger etter flokken ut til kysten.

I den senere tid har også distriktet valgt å nytte ferjetransport når man flytter rein til øyene, på grunn av stor skipstrafikk langs hovedleia som går langs kysten. Man har hatt situasjoner der rutegående båter har kjørt inn i reinflokken under svømming av rein mellom øyene. Men, tradisjonell svømming mellom øyene og holmene praktiseres også.

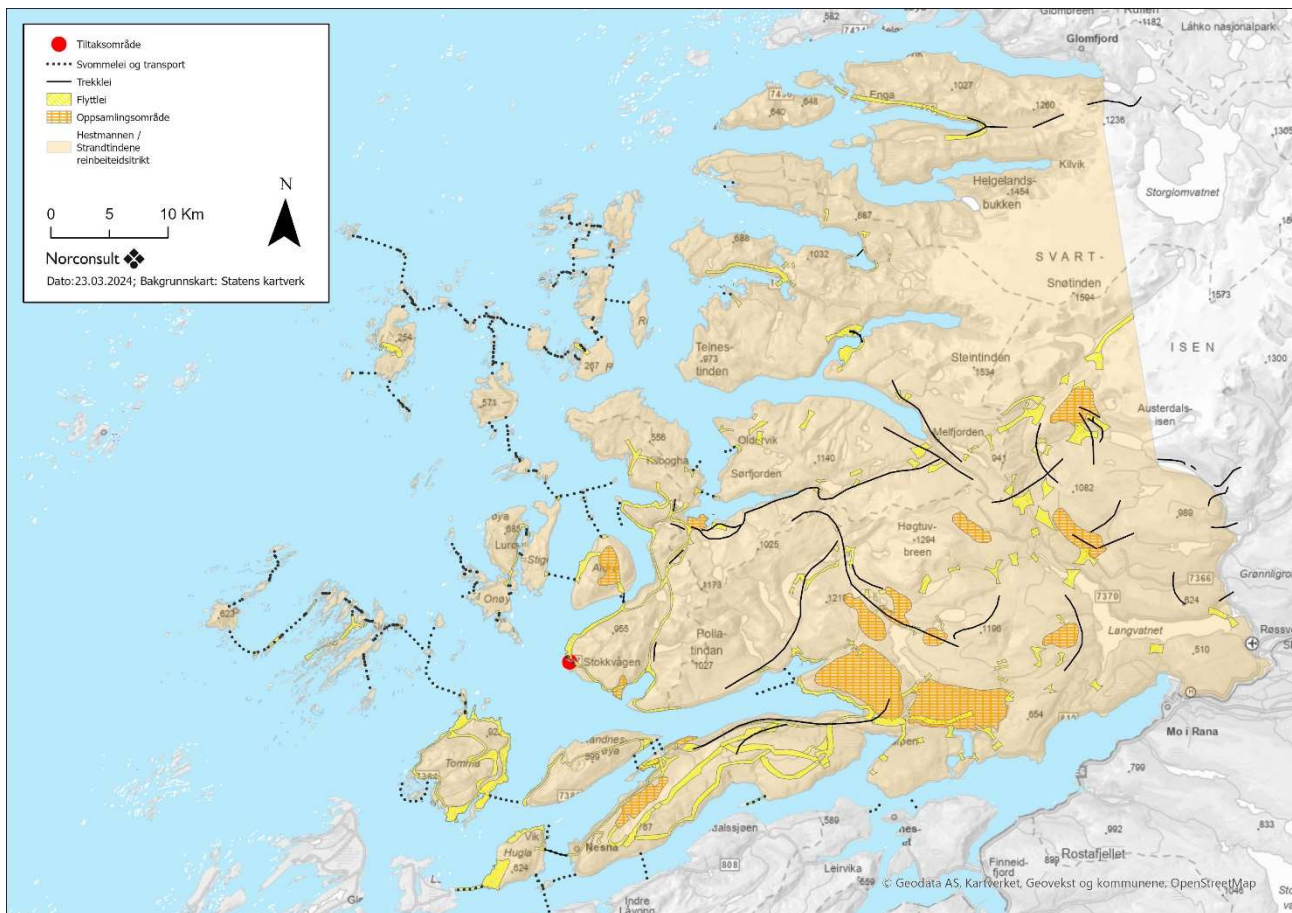


Figur 4-6 Vinterbeiter i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Senvinterland er markert med tett skravur, tidlig og mindre intensivt brukte vinterbeiter er markert med mindre tett skravur. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

4.2.5 Oppsamlingsområder og flyttleier

Distriktet har ut fra de topografiske forhold følgende store flytte- og trekk mønstre til og fra de sentrale barmarksbeitene og vinterbeitene:

- Jektvikhalvøya over Nordfjorden til Melfjordloftan og Burfjell. Med samme vei tilbake til kysten. Flyttingen kan foregå tradisjonelt med driving etter bakken, og svømming eller pramming over Nordfjorden.
- Fra Sørfjorden inn Melfjorden og Melfjordbotn/ Melfjellet til Burfjellet eller Sørfjorden ned Hundådalen og Gjervaldalen inn til Melfjordbotn/ Melfjellet til Burfjellet. Med samme vei tilbake til kysten. Flyttingen kan foregå tradisjonelt med driving etter bakken.
- Tonneshalvøya/ Sørfjordmarka inn fjorden og Gjervaldalen via Melfjordbotn/ Melfjellet til Burfjellet, eller via Sørfjordmarka inn fjorden via Kirkesteinen forbi Fagervollan rundt Snefjellet til Burfjellet. Med samme vei tilbake til kysten. Flyttingen kan foregå tradisjonelt etter bakken.



Figur 4-7 Oppsamlingsområder, flytt- og trekkleier, transport- og svømmeleier i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt. Oppsamlingsområder er markert med oransje polygon, flyttleier er markert med gule polygon, og trekkleier med svarte linjer. Transportruter og svømmeleier er markert med stipla linjer. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

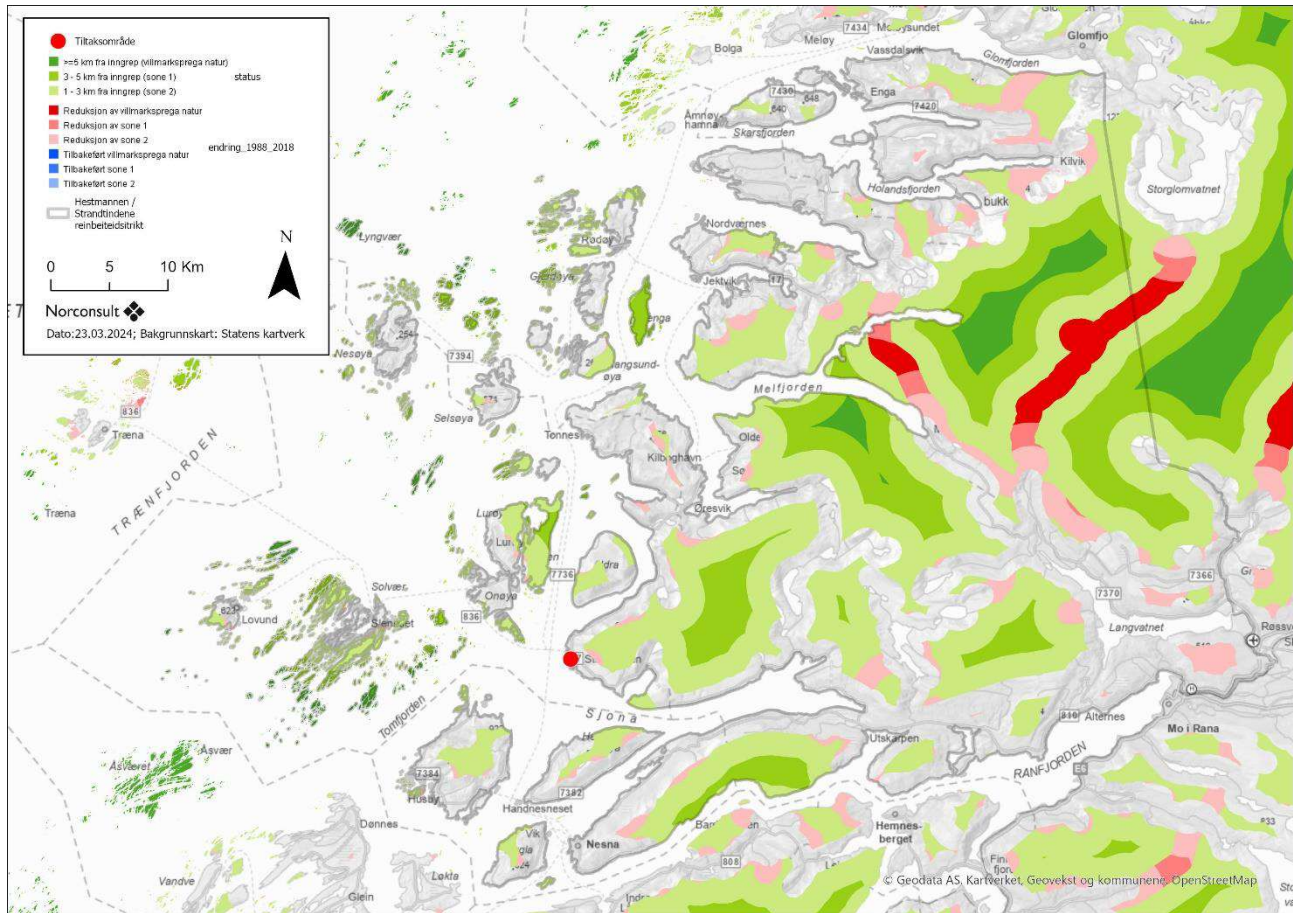
4.3 Status samla belastning og utfordringer i reinbeitedistriktet

Som reindrifta ellers i Norge, har Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt mange inngrep og mye menneskelig aktivitet i deres reinbeitedistrikt som påvirker reindrifta negativt. Også Hestmannen/Strandtindene merker en utvikling der inngrep og forstyrrelser og antall mennesker i beiteområdene er økende. Videre har reindrifta generelt blant annet utfordringer med tap av rein til rovvilt, store utgifter og økende kostnader for å drive en effektiv reindrift samt økende utfordringer med naturforhold som i stor grad skyldes de pågående klimaendringene.

Forstyrrelser og inngrep i reinbeiteområder kan blant annet føre til beslaglegging av reinbeiteområder som ikke lengre blir tilgjengelig, unnvikelsesområder der reinen beiter mindre enn tidligere, redusert beitero og næringsopptak m.m. Videre fører forstyrrelser og inngrep til merarbeid og ekstra kostnader for reindrifutøverne som følge av økt behov for: gjetning, tilleggsføring, å hente tilbake rein på avveie, ressurser til flytting gjennom områder med forstyrrelser og inngrep m.m. Det er også verdt å nevne at reindrifta bruker mye ressurser og tid på dialog med utbyggere, utredere, kommuner og andre offentlige myndigheter osv. i utbyggingssaker – ressurser og tid som ikke kompenseres og som kan gå på bekostning av for eksempel gjetning av rein.

Det er ikke mulig eller hensiktsmessig å liste opp alle inngrep og forstyrrelser som påvirker et reinbeitedistrikt. Vi viser imidlertid til INON-kartene fra 2018 som viser «inngrepsfrie områder» i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt (figur 6-1). INON-kartene har sine begrensninger siden de blant annet ikke omfatter en del inngrep og aktiviteter som påvirker reinen og reindrifta negativt (blant annet turisthytter, stier og viktige friluftslivsområder, jaktområder, skuterløyper m.m.). Men, INON-kartene illustrerer at store deler av Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt er preget av inngrep.

Som INON-kartet viser, er det mest inngrepsfrie områder i de sentrale høyfjellsområdene i distriktet. Foruten Svartisen er det bare et lite område langs Melfjorden som er markert som mørkegrønt (villmarksområder som er områder mer enn 5 km fra tyngre inngrep), og vannkraftutbygginger i dette området vil nok føre til at også dette området ved Melfjorden vil bli omgjort ved neste revisjon av INON-kartene.



Figur 4-8 Inngrepsfrie områder i Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt (INON-kartlegging fra 2018). Distriktsgrensen er markert med svart linje. Inngrepsfrie områder pr. 2023 er markert med grønt, mens områder som har mistet status som inngrepsfrie områder i perioden 1988-2018 er markert med rosa. Tiltaksområdet er markert med rød sirkel. Kartdata er fra Statens kartverk og Miljødirektoratet. Illustrasjon: Norconsult AS

5 Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens

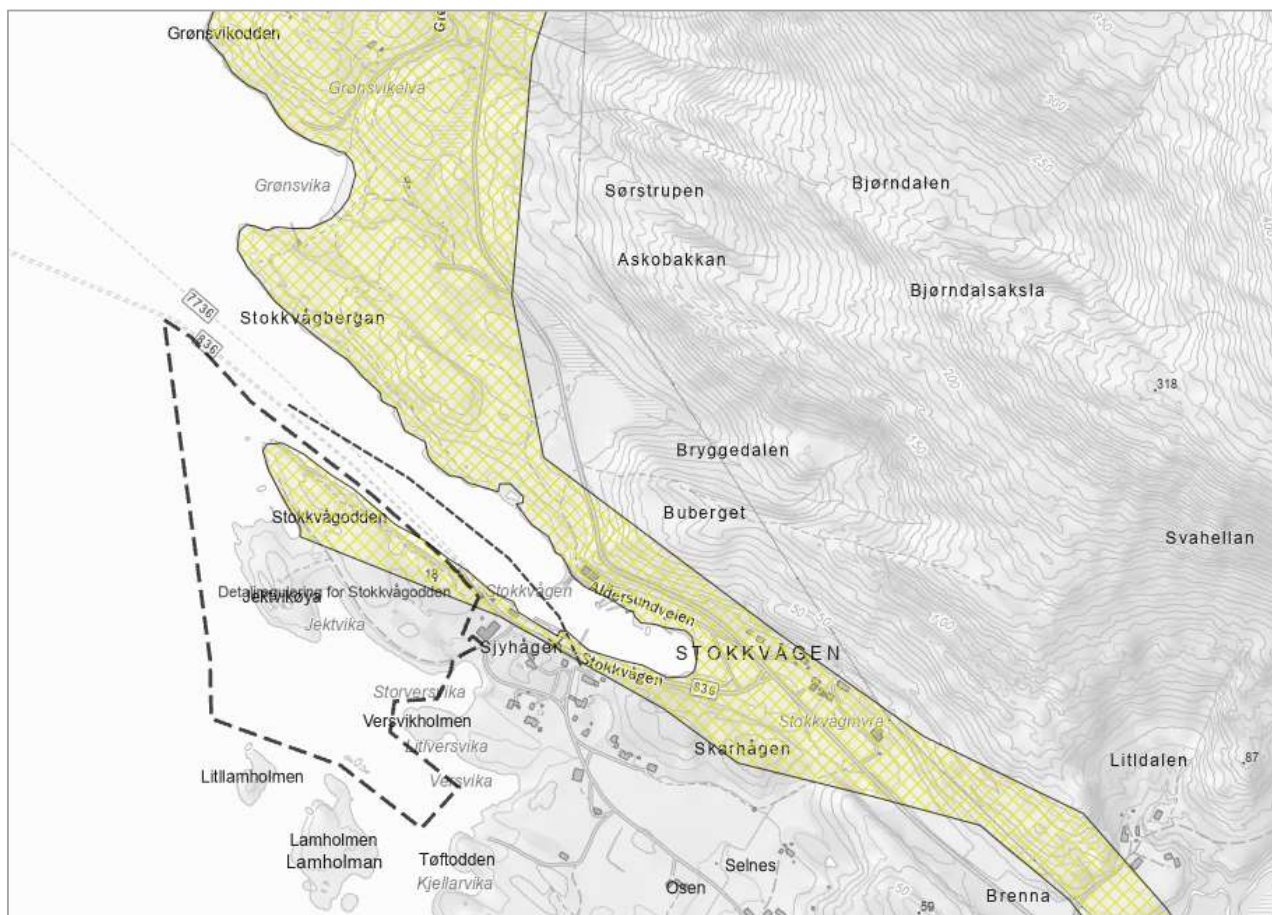
5.1 Dagens tilstand – områdebeskrivelse og verdivurdering

Planområdet er i reindriftas arealbrukskart registrert som høstvinterbeite (spredt brukte områder). Områdene øst for planområdet opp mot Elvasstinden og Stordalstinden (jf. figur 2-1), er registrert som høstbeite (tidlig høstland), høstvinterbeite (både intensivt brukte områder og spredt brukte områder) og områdene ved Elvasstinden og Stordalstinden er registrert som sommerbeite (høysommerland).

Landarealet i planområdet består av ca. 45 % innmarksbeite, ca. 45 % åpen fastmark og ca. 10 % infrastruktur og skog. Landarealene er omkranset av sjø i nord, vest og sør. I øst grenser planområdet til parkeringsplasser tilknyttet hurtigbåt- og fergekai, bebyggelse og dyrka mark.

Områdene vest for fylkesveg 17 og sørøst for planområdet er preget av landbruk og bebyggelse, men også noe utmarksareal langs fylkesveg. Øst for fylkesveg er det, foruten en kraftledning, relativt inngrepsfrie utmarksarealer.

Det er registrert flyttlei langs fylkesveg 17 forbi Stokkvågen. Til og fra fergeleiet i Stokkvågoddan er det også registrert flyttlei, og videre fra fergeleiet er det registrert transportrute for transport av rein, jf. figur 5-1.



Figur 5-1 Flyttlei og transportrute i området i henhold til reindriftas arealbrukskart. Flyttlei er markert med gult polygon og sjøtransport er markert med svartstiplet linje. Planområdet er markert med svart polygon (svartstiplet linje). Kartdata er fra Landbruksdirektoratet og Statens kartverk. Illustrasjon: Norconsult AS.

Verdivurdering beiteområder

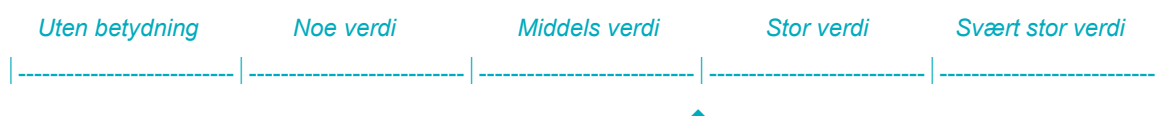
Planområdet består av sjøområder (180 daa) og landareal (ca. 100 daa). Landarealet i planområdet består av ca. 50 % innmarksbeite og infrastruktur, og ca. 50 % utmarksarealer. Videre er planområdet stort sett omringet av bebyggelse og innmark mot sørøst. Planområdet og nærliggende områder vurderes dermed i praksis som lite egnet som beiteareal for reindrifta.

Verdien av reinbeiter i planområdet vurderes til å være *uten betydning*.



Influensområdet er registrert som høstbeite (tidlig høstland), høstvinterbeite (spredt brukte områder), høstvinterbeite (intensivt brukte områder) og områdene ved Elvasstinden og Stordalstinden er registrert som sommerbeite (høysommerland).

Verdien av reinbeiter i influensområdet utover planområdet vurderes til å ha mellom *middel* og *stor verdi*.



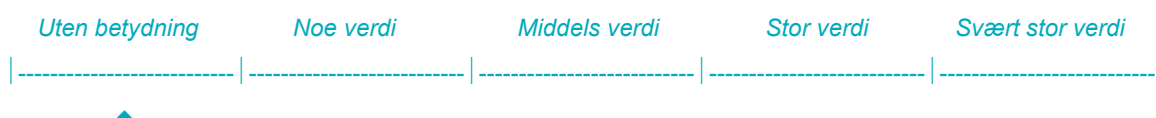
Verdivurdering flyttlei, trekklei og anlegg

I reindriftras arealbrukskart er det inntegnet flyttlei ut til Stokkvågoddan, og det er inntegnet transportrute videre fra fergeleiet i Stokkvågen. Dette indikerer at det kan ha vært fraktet rein med ferge fra Stokkvågen til og fra vinterbeitene på øyene i vest. Vi har vært i kontakt med leder av Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt Kurt Gaup, som bekrefter at det har vært flyttet med rein med ferga tidligere. Den gang ble reinen samlet i et midlertidig reingjerde på fergekaien før den ble ledet ombord på ferga.

Stokkvågoddan har nok ikke vært brukt som utgangspunkt for svømming med rein. Dette kan underbygges med Ørnulv Vorren (Vorren 1986) sin kartlegging av flyttleier på Helgeland – her er det ikke inntegnet flyttlei/svømmelei fra Stokkvågoddan. Det er relativt langt fra Stokkvågoddan til Rokkøya/Onøya, og det er mye båttrafikk i dette området som er hovedledene for skipstrafikk nord/sør – så det er lite egnet å svømme med rein fra Stokkvågoddan til for eksempel Rokkøya/Onøya. Flytting av rein til Rokkøya/Onøya er derimot inntegnet via Aldersundet og Aldra både på dagens reindriftskart og i Vorrens kartlegging.

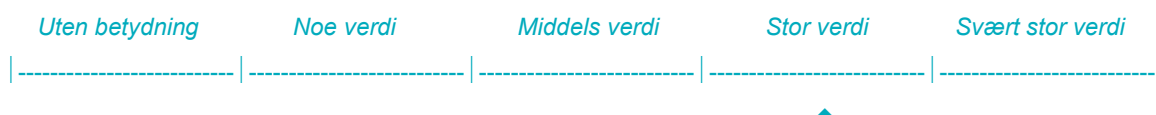
Ut ifra dette mener vi at flyttleia som er inntegnet på Stokkvågoddan ikke er en tradisjonell flyttlei i lovens forstand (reindriftslovens § 22), selv om området kan ha vært brukt tidligere til flytting av rein på ferge.

Verdien av planområdet for flyttlei vurderes til å være *uten betydning*.



Flyttleia langs fylkesveg 17 forbi Stokkvågen er en tradisjonell flyttleie for flytting av rein øst-vest til og fra vinterbeitene på kysten. Videre er flyttleia viktig for flytting av rein som på egenhånd har trukket til denne delen av reinbeitedistriktet. Det er også registrert gjerdeplass for reingjerde i influensområdet (ved Varphågen).

Verdien av flyttleie, trekkleie og anlegg i influensområdet utover planområdet vurderes til å ha *stor verdi*.



5.2 Vurdering av påvirkning og konsekvens

Det er generell enighet om at både inngrep og menneskelig aktivitet i reinbeiteområder har negative konsekvenser for reindriften. Forskning på effekter av tekniske inngrep og forstyrrelser har vist at reinsdyr er sårbare ovenfor både inngrep og tilhørende menneskelig aktivitet. Reinsdyr reagerer videre negativt på støy og lukt som de kan forbinde med fare.

Vurdering av påvirkning i driftsfasen

Selve planområdet vurderer vi som lite egnet som beiteareal for reindriften, og flyttleia som er registrert i planområdet anser vi heller ikke som en tradisjonell flyttleie i lovens forstand (reindriften § 22), selv om området kan ha vært brukt tidligere til flytting av rein på ferge. Påvirkning på reindriften innenfor planområdet vurderes derfor til å være *ubetydelig endring* i driftsfasen.

Påvirkning på beiteområdene utenfor planområdet, vurderer vi også til å bli relativt begrenset. Det er i dag høy aktivitet ved planområdet (hurtigbåt- og fergeleie) som allerede påvirker rein i influensområdet. Det er både boligbebyggelse og fritidsboliger vest for fylkesveg. I tillegg er det fylkesveg og kraftledning i området mellom planområdet og reinbeitene øst for fylkesveg. Det er også i gjeldende kommunedelplan åpnet for naustbebyggelse like nord for Stokkvågoddan, og for næring i Stokkvågen ved fergeleiet.

På den annen side vil trolig utbygging i planområdet føre til økt aktivitet gjennom døgnet og gjennom året sammenlignet med i dag. Det vil også bli mer trafikk på fylkesvegen som følge av aktiviteten i planområdet.

Samlet vurderer vi at den økte aktiviteten i planområdet vil medføre at reinbeitene og flyttleia i influensområdet vil bli mellom *ubetydelig endret* og *noe forringet*.



Vurdering av konsekvens i driftsfasen

Planområdet er vurdert å ha ubetydelig verdi som beiter og for flytting av rein. Influensområdet er vurdert å ha mellom middels og stor verdi for reinbeiter og stor verdi for flytting av rein.

Påvirkningen på influensområdet i driftsfasen vurderes til å bli mellom ubetydelig endret og noe forringet.

Konsekvensen av tiltaket i driftsfasen vurderes derfor å medføre mellom *ingen/ubetydelig* skade og *noe* skade for reindriften.

5.3 Vurdering av påvirkning og konsekvens i anleggsfasen

På grunn av planområdets beliggenhet og omkringliggende bebyggelse, infrastruktur og aktivitet, vurderer vi at det også i anleggsfasen vil være begrenset påvirkning på reindrifta.

Anleggsfasen innebærer imidlertid sprengningsarbeid og mye støyende anleggstrafikk. Det vil derfor bli mer støyende aktivitet i anleggsfasen enn i driftsfasen som følge av sprengning og støyende anleggsarbeid.

Konsekvensene for reindrift i anleggsfasen vurderes å være noe høyere enn når planområdet er ferdig utbygd (driftsfasen).

5.4 Vurdering av planforslagets effekt for samlede virkninger i reinbeitedistriktet

Selv om reinbeitedistriktet har en rekke utfordringer og stadig minkende arealer som er inngrepsfrie (jf. kapittel 4.3), vurderer vi at planforslaget ikke vil medføre noen nevneverdig negativ effekt for reinbeitedistriktets samlede belastning.

6 Skadereduserende tiltak

Selv om en utbygging av planområdet ved Stokkvågoddan er vurdert å medføre relativt begrensede konsekvenser for reindrifta, har tiltakshaver og reinbeitedistriktet drøftet mulighetene for noen skadereduserende tiltak ved Stokkvågen i en større sammenheng. Bakgrunnen for ønsket om å få på plass skadereduserende tiltak er ikke bare på grunn av planområdet på Stokkvågoddan, men også andre tiltak som er under planlegging ved Stokkvågen. Tiltakshaver og reinbeitedistriktet ønsker å se disse tiltakene i sammenheng, og gjennom dialog se på tiltak som kan forbedre situasjonen for reindrifta i Stokkvågen.

Reinbeitedistriktet ønsker å få sikret områder for gjerde plass ved Stokkvågen for mer effektiv samling og flytting av rein, og reindrifta ser på dette som et mulig kompensierende tiltak dersom flere av utbyggingene som er planlagt ved Stokkvågen blir realisert. Tiltakshaver og reinbeitedistriktet har diskutert flere mulige løsninger for gjerde plass.

Alternativene for slik gjerde plass kan være:

1. Nydyrkingsområde som også kan brukes som midlertidig gjerde plass for reindrifta?



Figur 6-1 Området som er markert med rød linje er det søkt om tillatelse til nydyrking. Dersom det søkes om konfliktdepende tiltak for å gjerde inn området, kan reindrifta bruke gjerdet til reingjerde ved behov. Alternativt kan nydyrkingen skje uten et permanent gjerde, men at grunneier aksepterer at rein fra tid til annen trekker inn på nydyrkingsområdet. Da kan det settes opp midlertidig gjerde for oppsamling av rein i området.

2. Permanent reingjerde ved trafostasjon?



Figur 6-2 For et eventuelt permanent reingjerde ansees området øst for trafostasjon som best egnet. For permanent reingjerde må det søkes tillatelse til departementet.

3. Ny adkomstveg mellom Skarhågen og Storhågen og gjerdeplass like øst for denne?



Figur 6-3 Mulig ny adkomstveg mellom Skarhågen og Storhågen er markert med rød linje. Reindriften mener området like øst for veglinja er godt egnet for en gjerdeplass for rein Berget på begge sider fungerer perfekt for å få reinen inn i gjerdet.

7. Referanser

- ❖ Aanes R., Linnell J.D., Swenson J.E., Støen O.G., Odden J. og Andresen R. (1996) *Menneskelig aktivitetens innvirkning på klauvvilt og rovvilt* NINA Oppdragsmelding 412 [Lenke](#)
- ❖ Fylkesmannen 2018, *Nasjonal ramme for vindkraft på land – Reindriftsvurderinger av analyseområder som berører samisk reindrift*, [Lenke](#)
- ❖ Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt (2018), *Distriktsplan for Hestmannen/Strandtindene reinbeitedistrikt*, Vedtatt juni 2018. [Lenke](#)
- ❖ Landbruksdirektoratet (2014) *Produktark: reindrift – Flyttlei*, Publisert 15.10.2014 [Lenke](#)
- ❖ Landbruksdirektoratet (2021 a) *Reindriftens arealbrukskart*, Sist sett 08.12.2021 [Lenke](#)
- ❖ Landbruksdirektoratet (2021b), *Veileder for ajourhold av reindriftens arealbrukskart*, Publisert 23.06.2021 [Lenke](#)
- ❖ Landbruks- og matdepartementet (2021) *Reindrift og plan- og bygningsloven – veileder*, Publisert 28.04.2021 [Lenke](#)
- ❖ Lie, I., Vistnes, I. og Nellemann, C. (2006) *Bit for bit utbygging av hytter reduserer reindriftens beitearealer* Utmark 2/2006 [Lenke](#)
- ❖ Lovdata.no (2017) *Lov om reindrift (reindriftsloven)*, Kunngjort 15.06.2017 [Lenke](#)
- ❖ Miljødirektoratet (2018) *Inngrepsfrie naturområder* [Lenke](#)
- ❖ Skarin, A., Danell, O., Bergstrom, R. & Moen, J. (2004) *Insect avoidance may override human disturbances in reindeer habitat selection* Rangifer 24 [Lenke](#)
- ❖ Skarin, A., Danell, O., Bergstrom, R. & Moen, J. (2008) *Summer habitat preferences of GPS-collared reindeer* *Rangifer tarandus tarandus* Wildlife Biology 14 [Lenke](#)
- ❖ Statens vegvesen (2021) *Konsekvensanalyser - Håndbok V712* Statens vegvesens håndbokserie [Lenke](#)
- ❖ Statsforvalteren (2021) *Distriktsplaner* Sist endret 26.10.2021 [Lenke](#)
- ❖ Strand O, Colman JE, Eftestøl S, Sandström P, Skarin A og Thomassen J. (2017) *Vindkraft og reinsdyr – en kunnskapssyntese*. NINA Rapport 1305 [Lenke](#)
- ❖ Vistnes, I., Nellemann, C. og Bull, K.S. (2004) *Inngrep i reinbeiteland* NINA Temahefte 26 [Lenke](#)
- ❖ Vorren, Ø. (1986) *Reindrift og nomadisme i Helgeland* Tromsø museum Skrifter XXI, 2

J02	2024-10-25	Endelig notat: Stokkvågødden reguleringsplan - reindriftsfaglig vurdering	MagHau	SimOla	TuCDa
C01	2024-04-05	For gjennomgang oppdragsgiver	MagHau	SimOla	TuCDa
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult 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.