

## Hvor går vegen videre?

*En studie av Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistriks møte med vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen.*

—  
Kristine Marie Inga

*Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse - mai 2014*





Luossavaggi/ Sjørdalen, mai 2014  
Foto: Kristine Marie Inga



## Forord

De viimmat, vuoi man somá leahkit geargan! Endelig er oppgaven ferdig!

Litt vemodig avslutter jeg nå to år på Masterstudiet i Samfunnsplanlegging og kulturforståelse, og ser fram imot nye oppdagelser med masse ny kunnskap og masteroppgaven i ryggsekken.

Denne oppgaven har krevd en god dose tålmodighet, men med litt drahjelp kom jeg også i mål. I den anledning vil jeg takke representanter i Statens vegvesen, Kvæfjord kommune, reineiere i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt og dere kunnige og dyktige forskere jeg har snakket med. Uten deres spesialkompetanse hadde ikke denne oppgaven vært mulig. Jeg vil også nevne mine to korrekturlesere og Inge A. Svonni som har bidratt med interessante beretninger om reinbeitedistriktets historie. Takk også til Reindrifftsforvaltninga i Troms, Statsarkivet og Klima- og miljødepartementet for tilsendte dokumenter. Økonomiske støttespillere har vært Miljøverndepartementet, Senter for samiske studier og Lofotrådet, som har vært viktige for gjennomføring av feltarbeid og oppgaven.

Min veileder Britt Kramvig fortjener stor applaus for å ha vært en suveren rådgiver og motivasjonsmaskin under hele prosessen. Oppgaven ville vært vanskelig å gjennomføre uten din oppmuntring, også på lørdager og søndager. I tillegg vil jeg gi en god applaus til mine flinke medstudenter, spesielt under lange dager med kvantitativ metode. Til sist vil jeg takke min familie i Kvalsaukan og Kongsvik; Sunna for lån av skrivebord, Anders for godt humør og mor for til tider hotellopphold. Pappa fortjener en ekstra takk for alle gode råd og innspill rundt middagsbordet. En liten stjerne sendes også til mamma.

Tromsø, 15.05.14

Risten-Marja Inga



## Sammendrag

Norge har gjennom å ratifisere ILO-konvensjon §169 forpliktet seg til å ivareta reindrifta som en av flere samiske tradisjonelle næringer. Denne forpliktelsen fører til at lovverk som Plan- og bygningsloven gir reindrifta en beskyttelse i utbyggingssaker hvor reindrifta berøres.

I oppgaven gjør jeg et studie av to vegutbygginger i samme reinbeitedistrikt, hvor jeg ser på hvordan det tas hensyn til reindrifta tas i planprosessene slik det er pålagt gjennom Plan- og bygningsloven.

Datamaterialet som er lagt til grunn for denne masteroppgaven er innsamlet fra reinbeitedistrikt Innasuolu– Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy. Vegutbyggingene jeg tar for meg er Lofast som sto ferdigstilt i 2007 og Panoramavegen som fortsatt er under planlegging, og som dessuten er en direkte ferdselsåre til Lofast. Dette gjør at vegutbyggingene er underlagt forskjellige forvaltningsregimer siden den nåværende Plan- og bygningsloven kom i 2008. Denne endringen har vært en del av det arbeidet jeg har gjort i analysen av vegutbyggingene. Mine teoretiske verktøy har vært tradisjonell økologisk kunnskap knyttet til medvirkning i praksis, oppbygging av planprosesser og arbeid med konsekvensutredninger.

I mitt studie har jeg funnet at krav om medvirkning etter retningslinjer i Plan- og bygningsloven, ikke nødvendigvis betyr at reindrifta blir hørt og tas hensyn til. Dette har jeg funnet eksempler ved planprosessene for Lofast og Panoramavegen. Jeg argumenterer for at reindrifta som en berørt part av Lofast ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til i vedtaket om trasevalg, hvor andre interesser veide tyngre enn reindrifta ved valg av trase. Noe som reieierne har vektlagt er hvor viktig det er å se de helhetlige konsekvensene av en utbygging. Et av mine viktigste funn er knyttet til nettopp dette, hvor myndighetene bare har sett Lofast som ett enkelt inngrep, og ikke totalbelastningen av vegutbyggingen. Dette er Panoramavegen er et eksempel på. Det som peker seg ut i Panoramavegens planprosess er hvordan Sametinget som innsigelsesinstans med en bred samisk kunnskap viser å være en viktig støttespiller for reindrifta. Sametinget vektlegger reindriftas rett til å bedrive reindrift i området på bakgrunn av beskyttelsen de lovverk og konvensjoner som myndighetene skal følge. En sterkere samisk stemme som fremmer reindrifta i planprosesser vil være en viktig ressurs for fremtidige generasjoner som vokser opp i reindrifta. Derfor behøver reindrifta støttespillere med på laget i slike planprosesser.

## Innholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| 1.0 Innledning.....   | 1  |
| 1.1 Bakgrunn for tema.....  | 2  |
| 1.2 Problemstilling .....   | 3  |
| 1.3 Reindriftas lovmessige status .....                               | 5  |
| 1.4 Forskningsfelt .....  | 6  |
| 1.5 Oppgavens struktur.....   | 6  |
| 2.0 Introduksjon til forskningsfeltet .....                           | 7  |
| 2.1 Reindrift – en beskyttet næring .....                             | 8  |
| 2.2 Offentlig forvaltning av reindrift.....                           | 9  |
| 2.3 Tidligere reindrift på Hinnøya og Vesterålen.....                 | 10 |
| 2.3.1 Tidligere reindriftsfamilier .....                              | 10 |
| 2.3.2 Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.....               | 12 |
| 2.3.3 Lieggabieggja/ Golfstrømmen .....                               | 13 |
| 2.4 Dagens drift i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt ..... | 14 |
| 2.4.1 Beiteområder.....   | 17 |
| 2.4.2 Vestre Hinnøy .....   | 18 |
| 2.4.3 Raftsundet .....  | 18 |
| 2.4.4 Kanstadjord .....   | 19 |
| 3.0 Metode.....   | 20 |
| 3.1 Feltarbeid .....  | 21 |
| 3.2 Dokumentanalyse .....   | 22 |
| 3.3 Intervjuer .....  | 23 |
| 3.4 Feltsamtaler .....  | 23 |
| 3.5 Behandling av data .....  | 24 |
| 3.6 Feltarbeid i egen kultur.....                                     | 24 |
| 3.7 Metodiske utfordringer og refleksjoner .....                      | 25 |
| 4.0 Teoretiske posisjoner og refleksjoner.....                        | 27 |
| 4.1 Tradisjonell økologisk kunnskap.....                              | 28 |
| 4.2. Árbodiehtu – tradisjonell samisk kunnskap.....                   | 30 |
| 4.3 Prosedyrer for planprosesser .....                                | 33 |
| 4.4 Reindriftas rolle i planprosess .....                             | 35 |
| 4.5 Krav om medvirkning.....  | 36 |
| 4.6 Sámegiella på norsk og norsk sámegillii .....                     | 37 |
| 4.7 Medvirkning i praksis.....  | 38 |
| 4.8 Konsekvensutredninger .....                                       | 39 |
| 4.9 Teoretisk oppsummering .....                                      | 44 |
| 5.0 Lofotens fastlandsforbindelse - Lofast .....                      | 45 |
| 5.1 Presentasjon av vegutbyggingen .....                              | 46 |
| 5.2 Tidlig planfase .....   | 48 |
| 5.3 Trasealternativer .....   | 49 |
| 5.3.1 Hadsselfjordalternativet .....                                  | 50 |
| 5.3.2 Alternativer Gulesfjord.....                                    | 51 |
| 5.4 Plikt om konsekvensutredning .....                                | 53 |
| 5.5 Konsekvensutredningene for Lofast.....                            | 53 |
| 5.5.1 Hensyn til miljø .....  | 55 |



|   |    |
|---|----|
| 5.5.2 Hensyn til naturressurser .....                             | 56 |
| 5.5.3 Hensyn til økonomiske konsekvenser .....                    | 57 |
| 5.5.5 Hensyn til samfunnsmessige konsekvenser .....               | 58 |
| 5.5.5 Hensyn til reindrift .....                                  | 58 |
| 5.6 Effekter av inngrep for reindrifta .....                      | 61 |
| 5.7 Konklusjon av konsekvensutredningene .....                    | 63 |
| 5.8 Regionale dragkamper Effekter av inngrep for reindrifta ..... | 64 |
| 5.9 Uttalelser .....  | 64 |
| 5.9.1 Nordland Fylkesting .....                                   | 65 |
| 5.9.2 Vegdirektoratet .....                                       | 65 |
| 5.9.3 Miljøvern- og samferdselsdepartementet .....                | 65 |
| 5.9.4 Reindrift .....   | 66 |
| 5.10 Opphold i prosessen .....                                    | 67 |
| 5.11 Anmodning om statlig reguleringsplan .....                   | 68 |
| 5.12 Vedtak og godkjenning av reguleringsplan .....               | 69 |
| 5.13 Erstatningsvedtak .....                                      | 70 |
| 5.14 De langsiktige konsekvensene for reindrifta .....            | 71 |
| 5.1.5 Ble tradisjonell kunnskap sett og ivaretatt? .....          | 73 |
| 5.1.6 Oppsummering .....  | 77 |
| <br>  |    |
| 6.0 Panoramavegen .....   | 78 |
| 6.1 Bakgrunn for Panoramavegen .....                              | 79 |
| 6.2 ”Et levende lokalsamfunn” .....                               | 81 |
| 6.3 Planprosess og saksgang .....                                 | 81 |
| 6.4 Antatte konsekvenser for reindrifta .....                     | 83 |
| 6.5 Avbøtende tiltak .....  | 86 |
| 6.6 Sammenstilling av konsekvensutredningene .....                | 87 |
| 6.7 ”Politisk tautrekking” .....                                  | 88 |
| 6.8 Innsigelse fra Sametinget .....                               | 89 |
| 6.9 Oppsummering .....  | 92 |
| <br>  |    |
| 7.0 Oppsummering og avsluttende refleksjoner .....                | 94 |
| <br>  |    |
| Vedlegg A Oversikt over informanter                               |    |
| Vedlegg B Intervjuguide Statens vegvesen                          |    |
| Vedlegg C Intervjuguide Reineiere                                 |    |
| Vedlegg D Intervjuguide Kvæfjord kommune                          |    |



## 1.0 Innledning

*”...Reinbeitedistriktet er på ingen måte ute etter å stoppe samfunnsutviklingen i området, og forstår behov for økt infrastruktur. Dette er en meget vanskelig interessekonflikt og en vanskelig problemstilling for oss som en liten næring og som også sliter med omdømme ut i storsamfunnet...”*

Sitatet over er fra et innsigelsesbrev<sup>1</sup> til Lødingen kommune fra Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt ved leder Lars Roger Hansen sendt i forbindelse med et vegutbyggingsprosjekt i kommunen som er planlagt å passere et viktig beiteområde for reinbeitedistriktet. Denne oppgaven er en redegjørelse og undersøkelse av de implikasjoner utbyggingsprosjekter har for reindrifta. Sitatet viser til en rekke sentrale problemstillinger som reindrifta i respektive reinbeitedistrikt står ovenfor. Reindrift er en arealkrevende næring og store deler av Norges landareal, nærmere 40% er reinbeiteland<sup>2</sup>. Videre i innsigelsesbrevet fra leder ved Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt uttrykkes det at distriktet begynner å nå en smertegrense for utbygging av beiteland for å kunne opprettholde dagens drift i reinflokken økonomisk og sosialt forsvarlig. Utbyggingssaker som de vegutbygginger jeg diskuterer i masteroppgaven fører til permanente arealtap for reindrifta da beitelandet som bygges ut er tapt for overskuelig framtid. Dette anses som alvorlige blant reineierne.

I sitatet fra reinbeitedistriktets høringsuttalelse gis det uttrykk for at de er kjent med at deres innsigelser i utbyggingssaker fører til negative reaksjoner i ”storsamfunnet” og som derfor ”sliter med omdømmet”. Riseth (2013) skriver i boka ”Hvor går Nord-Norge” at ”*mange ser også på reindrift som en hindring for næringsutvikling og rekreasjonsbruk av utmark*” (Riseth, 2013). Dette viser seg også å være et syn som gjenspeiles i sitatet fra reindriftsaktører i det området som jeg gjør min undersøkelse i. Reindrifta beskriver seg som en liten næring, og som er sårbar gjennom å være kontinuerlig marginal. Denne opplevelsen av marginalitet er interessant og noe jeg senere i oppgaven vil adressere til. I brevet sendt av leder av reinbeitedistrikt Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy påpekes det at man stiller seg negativt til vegutbyggingen på grunn av de store negative konsekvensene som man antar vil påføre

---

<sup>1</sup> Brev, Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt, datert 03.12.12.

<sup>2</sup> <http://www.reindrift.no/?id=974&subid=0> Reindriftsforvaltningen, 16.01.13.

reindriftsnæringen i området. Samtidig gir man uttrykk for at disse forbeholdene ikke er enkle beslutninger å ta for reinbeitedistriktet, og at de er forberedt på at det vil føre til debatt.

I dette innledningskapitlet skal jeg redegjøre for bakgrunn for valg av tema, problemstillingen og de tre konkretiserte underspørsmålene som brukes for å gjøre analysen mer oversiktlig. I tillegg skal jeg presentere reindriftas lovmessige status som jeg henviser til gjennom oppgaven. Deretter vil jeg gi et kort introduksjon til forskningsfeltet, som jeg presenterer grundig i kapittel 2. Til sist vil jeg presentere oppgavens struktur.

### **1.1 Bakgrunn for valg av tema**

Dilemmaer kan oppstå når reindrifta opplever et stadig økt press på reinbeitearealene. Samtidig som utbyggingsinteresser med behov for større kapasitet på veg- og strømmettet og økning av investeringer i næringslivet satses på. Dette ser vi i blant annet i nasjonale og regionale forventninger til kommunal planlegging hvor man i henhold til Nasjonal transportplan 2010-2019 blant annet vil tilby et effektivt, tilgjengelig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling<sup>3</sup>. I tillegg kommer den private etterspørselen etter hyttetomter og ulike fritidstilbud (Vistnes, Nellemann, Bull 2003). Dette stiller nye krav til reindriften både som næring og som tradisjonsbærer. Ekspanderende utbygginger av områder der reindrifta har interesser er en krevende, også for forvaltninga av reindrifta.

Reindrift har tradisjonelt vært styrt gjennom siidaordningen som en form for "familiebedrift", innad i reinbeitedistriktene. Styring og forvaltning av dagens reindrift skjer i kombinasjon med en ekspanderende lovmessig og dermed statsregulert styringsmekanisme. Myndighetenes reindriftspolitikkk utøves gjennom Reindriftsloven av 15. Juni 2007 nr. 40<sup>4</sup>, der det ligger som hovedprinsipp at det skal legges til rette for en "økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindrift". Hva dette innebærer er ikke entydig og operasjonalisering av denne målsetningen er ikke nødvendigvis klar. Dette stiller krav til både lokale forvaltningsmyndigheter og til siidaandelene.

I denne oppgaven skal jeg se på to ulike utbygginger som foregår på to forskjellige tidspunkt og under reguleringsregimer . Den ene utbyggingen skjer under Plan- og bygningsloven av

---

<sup>3</sup> Nasjonale og regionale forventninger til kommunal planlegging, 2011

<sup>4</sup> 1978 §1. Lovens formål

1985, og den andre planlegges og prospekteres under Plan- og bygningsloven fra 2008. De to utgavene av Plan- og bygningsloven ser ulikt på hvordan reindrift skal tas hensyn til i planprosesser. Konsekvensutredningene med tema reindrift fra Lofast ble gjort i 1993 og 2004, og Panoramavegens i 2006. Derfor foreligger det to forskjellige konsekvensutredninger som legges til grunn for denne masteroppgaven. Vegutbyggingen Panoramavegen med Lødingen kommune som planmyndighet hadde planoppstart i 2004, og pågår ennå i dag. Derfor er vegprosjektet underlagt Plan- og bygningsloven av 2008. Jeg kommer i Panoramavegens planprosess til å hen vise til den nye Plan- og bygningsloven, da det fortsatt er en pågående prosess som ennå ikke er vedtatt bygd.

## **1.2 Problemstilling**

I innledningen siterte jeg leder i reinbeitedistriktet Lars Roger Hansen som uttalte at reindriften ikke er ute etter å stoppe samfunnsutviklingen, og at det er forståelse for økt behov for infrastruktur, men at slike vegutbygginger er en meget vanskelig interessekonflikt. Veger kutter opp beiteland og rein fortrenses ut av områder som har ulik viktighetsgrad, samtidig som at reinens tradisjonelle flyttveger stykkes opp. Inngrep i beiteland, har ulik og i noen tilfeller svært store konsekvenser for muligheten til å drive bærekraftig reindrift, og til å drive en driftsenhet på måter som gjør at den har livskraft på sikt.

Et av spørsmålene jeg stiller er hvordan reindriften påvirkes av inngrep i reinbeiteområde i form av utbygging av vegnettet. Jeg stiller også spørsmål om det har vært tatt hensyn til reindriften i inngrepenes planprosess. For å besvare spørsmålene vil jeg analysere plan- og utbyggingsprosessene med fokus på konsekvensutredningene som man ble pålagt å gjennomføre etter Plan- og bygningslovens retningslinjer for vegutbygginger. Nå synes jeg selv at ordet ”inngrep” høres dramatisk ut, men faktum er at en vegutbygging *er* et inngrep i beiteområde og varierer i ulike størrelser og former. Min problemstilling er som følgende:

***Hvordan ble hensynet til reindriften ivaretatt slik myndighetene er pålagt gjennom lovverk og konvensjoner i vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen?***

I både Plan- og bygningslovene av 1985 og 2008 stilles det krav til reindriften medvirkning i utbygging av beiteland. Samtidig er det gjort tydelige spesifikasjoner av hva denne medvirkningen innebærer i Plan- og bygningsloven av 2008 som jeg ønsker å analysere nærmere. I Plan og bygningsloven av 2008 spesifiseres det at, for å sikre en livskraftig

reindrift er det behov for en bedre sikring av reindriftens arealer. I henhold til begge Plan- og bygningslovene fra av 1985 og 2008 ble det utført konsekvensutredninger for vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen. Dette *for å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn*<sup>5</sup>. Disse konsekvensutredningene har jeg brukt som datagrunnlag: i tillegg til at jeg har sett på de langsiktige konsekvensene.

For å konkretisere problemstillingen vil jeg stille tre underspørsmål:

1. Hvilken posisjon har tradisjonell kunnskap i planprosessene til vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen?
2. Hvilke antatte konsekvenser av Lofast ble identifisert i konsekvensutredningene? Hvordan ble disse ivaretatt i beslutningene? Hvordan oppfatter reindrifta disse konsekvensene 6 år etter at utbyggingen ble gjennomført?
3. Hvilke endringer skjer i Plan- og bygningsloven av 2008 hva gjelder hensyn til reindrifta i Panoramavegens pågående planprosess?

Det første underspørsmålet skal gi et bilde av selve planprosessene fra de første planoppstart til vedtak av reguleringsplanen med fokus på reindrifta. Jeg er opptatt av hva som er bakgrunnen for vegprosjektet, samt hvordan reindriftas tradisjonelle kunnskap som en beskyttet næring, ble forstått og ivaretatt i gjennomføringen av planprosessen. Dette underspørsmålet leder videre til det andre og tredje underspørsmålet.

Det andre underspørsmålet skal besvares gjennom å se om de antatte konsekvensene for reindrifta fikk høring i beslutningsprosessen, og i så fall, i hvilken grad? I tillegg vil jeg analysere de langsiktige konsekvenser for reindrifta av vegutbyggingen, slik reindriftsutøverne vurderer det i dag.

Det tredje underspørsmålet blir en overgang fra Lofast til den planlagte ferdselsåra Panoramavegen. Jeg skal fokusere på om den nåværende Plan- og bygningsloven av 2008 fører til endrede prosedyrer i møte med reindriftas interesser. Spesielt med hensyn til de retningslinjer som ble lagt i denne utgaven av Plan- og bygningsloven.

---

<sup>5</sup> Plan- og bygningsloven 14.06.1985

### 1.3 Reindriftas lovmessige status

I oppgaven ser jeg på de prosesser som ble gjennomført for hensyntaking til reindrifta i to planprosesser samt utfallet av den ene. Følgende lovverk gir retningslinjer hva gjelder mine forskningsspørsmål: Plan- og bygningsloven, Grunnlovens §110a, Reindrifftsloven og ILO §169. Plan- og bygningsloven er den sentrale loven i forhold til arealforvaltning innenfor reinbeiteområdene og er det sentrale virkemiddelet for en bedre sikring av arealene.

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (heretter ILO) ble grunnlagt i 1919. ILO er en konvensjon utarbeidet av De Forente Nasjoner (heretter FN). Konvensjonen arbeider for å bedre levekårene og arbeidsforholdene på verdensbasis uten diskriminering på bakgrunn av rase, kjønn eller sosial bakgrunn. ILO artikkel 1.1<sup>6</sup> har i tillegg til følgende hensikt å beskytte kjennetegn til urfolks- og stammefolks<sup>7</sup>;

- *Tradisjonelle livsstil;*

- *Kultur og levemåte som er forskjellig fra de andre delene av den nasjonale befolkningen som for eksempel deres levebrød, språk, sedvaner og lignende;*

- *Egne sosiale ordninger og politiske institusjoner;*

- *levd historisk sammenhengende i et visst område eller før andre "invaderte" eller kom til området.*

Dette gjør at Norge, som ratifiserte ILO-konvensjonen i 1989 har forpliktet seg til å ivareta samers mulighet til å utøve reindrift som en av flere samiske tradisjonelle næringer. Denne forpliktelsen fører til at lovverk som blant annet Plan- og bygningsloven gjør reindrifta til en beskyttet næring i følge disse konvensjonene. Medvirkning og tradisjonell økologisk kunnskap – árbediehtu blir en mer framtrædende forpliktelse under Plan- og bygningsloven av 2008. En styrking av medvirkning innebærer at berørte reindriftutøvere skal, i et tidlig stadium i planprosessen opplyses om prosjektet, og ha muligheten til å påvirke prosessen. Jeg

---

<sup>6</sup> Gáldu 2009:7, ILO-konvensjonen nr. 169 om urfolk og stammefolk 1989

<sup>7</sup> a) stammefolk i selvstendige stater som gjennom sine sosiale, kulturelle og økonomiske forhold skiller seg fra andre deler av det nasjonale fellesskap, og hvis status helt eller delvis er regulert av deres egne skikker og tradisjoner, eller av særlige lover eller forskrifter.

b) Folk i selvstendige stater som er ansett som opprinnelige fordi de nedstammer fra de folk som bebodde landet eller en geografisk region som landet tilhører, på det tidspunkt da erobring eller kolonisering fant sted, eller de nåværende statsgrenser ble fastlagt og som, uavhengig av sin rettslige stilling, har beholdt noen eller alle av sine egne sosiale, økonomiske, kulturelle og politiske institusjoner.

vil her poengtere at det er spesifikt nedfelt i Plan- og bygningsloven at reindrifta skal være sikret retten til medvirkning som under §5-1, som følger også av ILO-konvensjonen nr. 169.

Reindriftsloven er også en av lovverkene som skal beskytte samisk reindrift. Denne vil være viktig for min analyse av vegutbyggingene. Jeg vil her sitere lovens §1 Lovens formål:

*”Lov om reindrift” sier: Jf. tidligere lov 9. juni 1978 nr. 49 om reindrift; “...Loven skal bidra til sikring av reindriftsarealene i det samiske reinbeiteområdet som reindriftenes viktigste ressursgrunnlag. Ansvar for sikring av arealene påhviler både innehavere av reindriftsretten, øvrige rettighetshavere og myndighetene.”*

#### **1.4 Forskningsfelt**

Datamaterialet som er lagt til grunn for denne masteroppgaven er innhentet fra reinbeitedistrikt *Innassuolu – Kanstadjord/ Vestre Hinnøy*. Jeg har intervjuet reieiere i nevnte distrikt og aktører fra Statens vegvesen, lokalhistorikere, Kvæfjord kommune og fagfolk med kunnskap om konsekvensutredninger. Det har i forkant av intervjuene blitt gjort en dokumentanalyse av blant annet møtereferat, konsekvensutredninger og reguleringsplaner, brev, kommuneplaner, høringsuttalelser og andre offentlige dokumenter.

Reinbeitedistrikt Kanstadjord/ Vestre Hinnøy ligger i henholdsvis Nordland og Troms fylker. Distriktet har fire siidaandeler og helårsbeite på Hinnøya. Reindrifta på Hinnøya er kategorisert som en kystsamisk reindrift. Til denne oppgaven har det vært viktig for meg å vurdere teorier og tidligere forskning om reindrift som kan rettferdiggjøre en kystsamisk form for reindrift og som for eksempel ikke er innsnevret på den innlandssamiske reindrifta på Finnmarksvidda som det er gjort en del forskning på. Hvordan man kategoriserer de ulike former for reindrift vil jeg gå nærmere inn på i kapittel 2 hvor temaene blant annet er tidligere reindrift på Hinnøya og i Vesterålen.

#### **1.5 Oppgavens struktur**

Oppgaven disponeres videre på følgende måte: I kapittel to vil jeg gå inn for en mer detaljert beskrivelse og inngående presentasjon av reinbeitedistriktet Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt og reindriftenes bruk av området.



I kapittel 3 skal jeg redegjøre for de metodiske tilnærmingene jeg har valgt og jobbe utfra. Jeg presenterer også for valg av metode, feltarbeid i egen kultur, metodiske utfordringer og refleksjoner.

I kapittel 4 vil jeg vise de teoretiske perspektiver jeg har brukt i oppgaven og som jeg har latt meg inspirere av. Jeg vil også presentere de rettigheter reindrift har som en beskyttet næring av blant annet ILO-konvensjon §169. Deretter følger også et innblikk i den offentlige forvaltningen av reindrift i Norge.

Jeg har valgt å strukturere oppgaven slik at jeg presenterer vegutbyggingene samtidig som jeg analyserer dem. Jeg har derfor delt opp Lofast og Panoramavegen i to kapitler. Lofast presenteres og analyseres i kapittel 5. Videre følger kapittel 6 hvor det pågående vegprosjektet Panoramavegen presenteres og analyseres. Til sist følger kapittel 7 med avsluttende refleksjoner.

## **2.0 Introduksjon til forskningsfeltet**

Jeg skal i dette kapitlet redegjøre for reindrift som næring og kulturbærer, i tillegg til de lover og konvensjoner som regulerer reindrift i Norge. Jeg skal også presentere reinbeitedistriktets historie og den samiske historien i Vesterålen. Jeg skal i oppgaven argumentere for at de måter dagens reineiere bruker områder på, orienterer seg til landskapet i relasjon til reinen gjennom tradisjonell kunnskap har relevans for planlegging, samtidig som det har sammenhenger med de erfaringsnære måter fortiden kan gjenleves på i praksis.

Reinbeitedistriktets bakgrunnshistorie sees dermed som relevant i planprosessene jeg studerer. Jeg mener dette utgjør en viktig del av hvorfor det i en planprosess må se på reindrift som en næring med sterke tilknytninger og bånd til områder, som tidligere generasjoner har benyttet uten at eiendomsskifter har vært juridisk avklart.

### **2.1 Reindrift – en beskyttet samisk næring**

Reindrift er en tradisjonsbunden samisk næring og det er kun personer av samisk ætt og som har tilknytting til reindriften som kan ha eget reinmerke. All reindrift er regulert av *Lov om reindrift* og sikrer i dag at det bare er samer i Norge som får bedrive reindrift. Dessuten forplikter Grunnloven §110a, ILO konvensjon 169 og Menneskerettighetskonvensjonen (1999) at kommunale, regionale og statlige myndigheter tar tilstrekkelig hensyn til samisk

kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv i pågående planarbeid. Reindrifta som en samiske tradisjonell næring har siden Lappekodisillen av 1751<sup>8</sup> hatt en særlig rettsstatus. Reindriftras rettslige beskyttelse ble gjennom Plan og bygningsloven av 1985 og 2008 har gitt et økt rettmessig vern.

Reindrift er en familieinstitusjon og reineierne tilhører en siida, et arbeidsfellesskap og består av flere siidaandeler. Siidaen er en sosio-økonomisk og kulturell organisasjon som bygger på lojalitet og gjensidig forpliktelse blant reineiere og til en viss grad eksterne støttespillere som hjelpere. I følge reindriftsloven anno 2007 kapittel 6, **II. Forsås en siida som følgende enhet**, § 51: *”Siida forstås i denne lov en gruppe av reineiere som utøver reindrift i fellesskap på bestemte arealer. Denne lov skiller mellom sommersiida og vintersiida. En sommersiida utøver reindrift i fellesskap i hovedsak på sommer- og høstbeiteområdene. En vintersiida utøver reindrift i fellesskap i hovedsak på vinter- og vårbeiteområdene.”*

En siida er tilknyttet et reinbeitedistrikt. I Norge er 40%<sup>9</sup> av landets landareal brukt til reinbeiteområde fordelt på 82 reinbeitedistrikt fra grensa mot Russland i nord og til Femunden i sør. Et reinbeitedistrikt er i følge reindriftsloven av 2007 kapittel 6, § 42 definert som følgende: *”Ved inndelingen av de samiske regionale reinbeiteområdene i reinbeitedistrikter skal reindriftsstyret med utgangspunkt i sedvanemessig bruk legge vekt på at et reinbeitedistrikt får grenser som driftsmessig er naturlige og hensiktsmessige. Et distrikt skal fortrinnsvis omfatte alle årstidsbeitene for de reindriftsutøverne som er knyttet til distriktet. Hvor det er hensiktsmessig, kan årstidsbeitene være fordelt over flere distrikter...”*

## **2.2 Offentlig forvaltning av reindrift**

All offentlig forvaltning i Norge skal skje i henhold til forvaltningsretten som har reglement for hvordan avgjørelser skal treffe og hvordan aktørene skal behandles av forvaltningen. Forvaltningsretten skal sikre at avgjørelsene fattes på en riktig og forsvarlig måte, samt å forhindre maktmisbruk. Den skal gi tillit, legitimitet og forutsigbarhet.

Statens Reindriftsforvaltningen har det samlede ansvaret for forvaltning av reindrifta i Norge. Reindriftsforvaltningen skal bidra til at målene for reindriftpolitikken nås og samtidig legge

---

<sup>8</sup> <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1751-10-02>

<sup>9</sup> Inngrep i reinbeiteland. Biologi, jus og strategier i utbyggingssaker. NINA, 2003

til rette for en effektiv gjennomføring av reindriftspolitikken. Leder for reindriftsforvaltningen er Reindriftssjefen. I tillegg har Fylkesmannen etter endringene fra 1. Januar 2014 forvaltningsansvaret for reindriften regionalt og har overtatt områdestyrets innsigelsesmyndighet innenfor sitt fylke. Statens Reindriftsforvaltning skal være en faglig rådgiver i forvaltningen av reindriftsnæringa og oppnevnes av Landbruks- og matdepartementet (LMD) og av Sametinget. Reindriftsstyret skal utføre de oppgaver som er gitt i *Lov og Reindrift*. Fra januar 2014 ble regionsinndelte Områdestyrene for reindrift avviklet. Områdestyrenes funksjon var å bidra som innsigelsesmyndighet i plansaker i reinbeitearealer og skal opptre som en faglig rådgiver innenfor offentlig forvaltning og andre saker som angår reindriften. Områdestyrets arbeidsoppgaver og ansvar har blitt overført til Fylkesmannen fra 01.01.2014. Hvordan dette arbeidet vil fungere er ennå usikkert.

I reindriftsoppgjøret for 2011/ 2012<sup>10</sup> står det at reindriftspolitikken slik den utøves innenfor eksisterende forvaltningspraksis, er bygd på at reindrift ses og forvaltes gjennom to ulike og ofte motsetningsfulle verdisetninger; en næringspolitisk produksjonsverdi og en samepolitisk kulturverdi. Dette er på bakgrunn av nasjonale forpliktelser etter Grunnloven, og folkerettens regler om urbefolkninger og minoriteter. LMD er det ansvarlige næringsdepartementet for reindriftsdepartementet.<sup>11</sup>

### **2.3 Tidligere reindrift på Hinnøya og Vesterålen**

Store deler av distriktet ligger også i Vesterålen – en region som tilbake i tid hadde en stor samisk befolkning. Dette har lokalhistoriker Johan Borgos forsket mye på. Han skriver i boken ”de er her ennå” at den samiske befolkningen i Vesterålen minsket for hver folketelling på 1800- og 1900-tallet. På Hinnøy ble de nomadiske siidaer som flyttet mellom vinterbeite i Sverige og sommerbeite i Norge, gradvis fastboende reindriftssamer. Dette kom som et resultat av grensestengningene, mellom Norge og Sverige, i tillegg til de generelle assimileringstiltak i Norge som gjorde at det samiske gradvis ble undertrykket og skjult. Forfedre til dagens reieiere på Hinnøya valgte å holde på reindriften og det samiske. Selv om hverdagsspråket etter hvert ble norsk, så holdt man benevnelser og termer om reindrift og natur på samisk eller begrepene ble direkte oversatt til norsk og nordnorsk dialekt. Disse er ofte annerledes enn norsk terminologi om natur, landskap og reindrift. Benevnelser av

---

<sup>10</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/lmd/dok/regpubl/prop/2010-2011/prop-84-s-20102011/2.html?id=637409>

<sup>11</sup> Temaveileder: Reindrift og planlegging etter Plan- og bygningsloven (plandelen), miljøverndepartementet, 01.09.2009

reinmerker er for eksempel vanskelig å oversette til norsk, noe man kan illustrere ved bruk av ”atte gieška” eller “framme skivdnji”. Gieška og skivnji er merkebenevnelser som er vanskelige å forklare på norsk, men som man her bruker “atte” (“nederst” brukt i lokale dialekter i Vesterålen) og/ eller “framme” for å vise til at man mener om det er fram eller bak på øret istedet for de samiske “ovdal”<sup>12</sup> og “mañit”<sup>13</sup>.

Synlig spor etter reindrift viser at det i uminnelige tider har vært rein på Hinnøya. Ved Nes i Kanstadjorden finner man helleristninger av rein som skal være ca. 5000 år gamle<sup>14</sup>.

Området rundt casene jeg forsker på i oppgaven Lofast og Panoramavegen samt i reinbeitedistriktet for øvrig er det registrert en rekke samiske kulturminner. Disse er arkeologisk registrerte på Riksantikvarens offisielle database over fredete kulturminner og kulturmiljøer i Norge<sup>15</sup> som vitner til reindrifas tilstedeværelse. Disse registreringene viser klart hvordan området har blitt brukt og at reindrift har vært en naturlig del av kulturlandskapet på Hinnøya. Det er for eksempel funnet gammetufter og gardi/ reingjerde i Goabdavaggi/ Kobbødalen (Lodek - Lødingen), teltboplass, gammer og gjerdeplass i Hargevaggi/ Heggedalen som ligger i Kanstadjorden.

### **2.3.1 Tidligere reindrifsfamilier**

Den vestre delen av Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt ligger i Vesterålen. I Vesterålsregionen rommer kommunene Andøy, Bø, Hadsel, Lødingen, Sortland og Øksnes på henholdsvis øyene Langøya og Hinnøya. Hele regionen og er et tradisjonelt gammelt sjøsamisk område med en stor samisk bosetning (Johan Borgos, 1999). Det samiske navnet for Vesterålen er Viesterálas. Historikeren Johan Borgos (1999) har skrevet mye om den samiske historien i Vesterålen og Hinnøya. I heftet ”Vi er her ennå” fra 1999 skriver han at det er kjent fra skattelister datert fra 1600-tallet som dokumenterer sjøsamisk bosetning. Der også funnet fangstanlegg i form av gjerder og groper etter villreinjakt både på Hinnøya og på naboøyene Andøya og Langøya. Disse har man ikke kunnet datere og man vet heller ei når villreinen kom til området (Borgos, 2005).

---

<sup>12</sup> fram

<sup>13</sup> bak

<sup>14</sup> <http://snl.no/Lødingen>

<sup>15</sup> <http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Askeladden/>

Johan Borgos (2005) har skrevet om den varierende tamreindriften i Vesterålen og på Hinnøya med et tidsperspektiv på tohundre år fra 1800-tallet til nåtid. Hans arbeid har betydd mye for den samiske historieforståelsen i området. I folketellinga fra 1801 for Andøy ser man tegn etter den første kjente tamreindrift i regionen gjør seg synlig. Da sies det at Anne Andersdtr fra Kobbedalen (Anddasuolo/ Andøy) ”*lever af Rhendyr's Avl*”. Borgos (2005) skriver videre i artikkelen om det man antar er hennes bror Jon Anderssen og kona Margareta Olsdtr. Dedriver ”Qvægavl og Fiskerie”. De drev en kombinasjonsdrift som var vanlig i Vesterålen og Lofoten hvor man utnyttet mange forskjellige naturressurser, spesielt knyttet til Lofotfisket hvor mannen dro ut på havet og kvinnene var hjemmeværende med barn og fjøsdrift (Borgos, 1999:14). Ellers var ikke akkurat tamreindrift noe som hørte til i den sjøsamiske tilpasninga, selv om det er oppnevnt kjørerein på slutten av 1700-tallet.

I tillegg til enkelte kjørerein har Viesterálas/ Vesterålen også vært brukt til tamreindrift. Forsker Johan Borgos skrevet at de fleste reinsamer i Vesterålen var lulesamer tilhørende i Divtasvuodna/ Tysfjord og holdt mest til på Langøya og Andøya, blant disse kjenner vi til blant annet Knutsenbrødrene, Hans, Ole og Anders som kom i 1816-1817 til Andøya hvor de vekslet mellom å ha rein på Hinnøy og Andøy. I 1822 derimot skilte brødrene lag. Hans dro i 1822 til Skånland, Ole ble igjen på Andøy og Anders flytta rundt 1826 til Raftsundet hvor han slo seg ned i Kongsmark med reinflokken hvor også Kanstadjord/ Vestre Hinnøy i dag holder til. Anders Knutsen ble trolig den siste i slekta som drev med reindrift (Borgos, 1999:27)

I 1850 fikk Vesterålen tilflyttende reindriftsfamilier, opprinnelig fra Bálak/ Ballangen og Divtasvuodna/Tysfjord; Paul Andreas Knutsen, Finne Olsen, Anders Jonsen. Disse hadde tilholdssted på Langøya og i Eidsfjorden. Reindriften varte aktivt i 120 år og opphørte i 1972. Reineiere i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy kjøpte også rein når driften tok slutt, slik at ikke alt ble slaktet ned. Man vurderte det også slik at Hinnøy tålte et høyere reinantall og da passet det seg slik at man kjøpte av den avsluttende reindriften rett over Sortlandssundet til Langøya. I dag er det satt opp kulturminne fra det gamle reingjerdet som er lett tilgjengelig fra Fv951 Sortland- Holmstad.

Rundt 1880 flyttet brødrene Guttorm (f. 1826) og Jon Omma (1842) fra Karesuando til Vesterålen og Andøya. Guttorm Omma og kona Ellen Persdtr Sara fra Kautokeino hadde bodd i perioder i Troms, Karlsøy, Tromsø og Lenvik og det hadde visstnok konflikter som gjorde at de flyttet til Vesterålen fra Senja. Omma-familien drev med rein i område Vestre

Hinnøy fram til 1907 og man kan ennå i dag finne tydelige spor etter deres tilhold, blant annet i Eikefjelldalen hvor man finner gammetuft og spor etter deres tilholdssted.

### **2.3.2 Kanstadsfjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistriktets opphav**

Hinnøya ble brukt som sommerbeite av flere nordsamiske familier fra Norrbotten<sup>16</sup> som familien Omma og man drev med en såkalt grenseoverskridende reindrift mellom Norge og Sverige. På vinteren holdt dem til i Sverige<sup>17</sup>. Av disse finner vi blant annet reindriftsfamilien Sarri fra Saarivuoma sameby, Sveriges tredje nordligste sameby. En sameby i Sverige regnes som tilsvarende til et norsk reinbeitedistrikt og er en økonomisk og administrativ sammenslutning som reguleres etter den svenske ”rennäringslagen. De første som er registrert som tilflyttende reinsame var Nils Jönsson Sarri med sønn Olof Nilsson Sarri, også kalt Ol’Nilsa fra Talma og kona Berit (Berret) Andersdatter Nutti fra Saarivuoma som ble bofast i 1867. Da hadde de vært helt ute på Andøya med reinflokken.

En av deres 3 døtre, Ingrid Olsdtr Sarri og deres svigersønn Nils Andersen Inga ble bofast i hvor 1868. Gjennom giftemål med Sarrifamilien begynte også slektene Inga og Svonni tilhørende Talma sameby å benytte seg av Hinnøya som sommerbeite. Olof og Berit Sarri og deres to døtre Elen Olsdatter Sarri gift med Anders Johnsen Svonni og Ingrid Olsdatter Sarri, gift med Nils Andersen Inga er opphavet til dagens reinbeitedistrikt og reineiere. Det er fortalt at vinterstid oppholdt Svonni- og Inga-familiene mellom Altevatn i Indre Troms på grensa mot Sverige og Torneträsk (innsjø i Talma sameby, Kiruna kommun, Sverige), mens Sarriflokken hadde vinterbeite sør for Torneträsk. På gode år kunne reinflokkene også oppholde seg på vinterbeite vest om Torneträsk. Videre fortelles det familiene kunne ha reinflokken på vinterbeite helt ned mot Torneelva, nesten i Finland, alt ettersom hvordan beitesituasjonen var. Dermed kunne flyttingene gå fra kyst til kyst. Det er gjort en inngående registrering og forskning av disse flyttingene<sup>18</sup> og det har vist seg at E10 fra Bjerkvik og mot Vesterålen følger den tradisjonelle flyttveien til forfedrene til dagens reineiere på Hinnøya. Blant annet har det vist seg at man under flyttingen hadde et strategisk stopp på Herjangholmen utenfor Bjerkvik som de brukte som slakteplass hvor man fraktet slakterein med båt over til Narvik for handel.

---

<sup>16</sup> Nordligeste län/ fylke i Sverige

<sup>17</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2007/nou-2007-14/82.html?id=584713>

<sup>18</sup> av Inger P. Anderssen og Inge Anderssen Svonni, 2013

De to store familiene, Svonni og Inga og deres mange barn har deretter vært fastboende siden 1905 i Kanstadjord og Kvalsaukan på Hinnøya, hvor store deler av etterkommere av slektene ennå i dag er bosatt. Familiene Svonni og Inga skilte i høsten 1904 lag. De flyttet da reinflokkene før brunst i Øksfjorden, slik at Inga-familien stoppet i Luossavaggi (Sørdalen - hvor Lofast i dag krysser) og hadde flokken rundt Ruoksatvárri/ Rørnesfjellet. Etter brunst var målet Vesterålen. Når de derimot de kom til Løbergdalen, kom de seg ikke videre på grunn av Omma-flokken som var ved Våtvoll. Dermed måtte Inga-familien flytte tilbake mot Sørdalen, hvor de bygde gamle i Djupfjorden. Året etter flyttet Inga-familien til Sørfjorden i Sortland kommune, for senere å bosette seg i Kvalsaukan, 6 kilometer utenfor Sortland sentrum på Hinnøysiden hvor også noen av dagens reineiere i reinbeitedistriktet holder til. Etter at Svonni- og Ingafamilien hadde skilt lag, flyttet Svonni-familien til Vestbygda hvor de hadde vinterbeite. Vestbygda brukes også i dag som vinterbeite for reinen i distriktet.

### **2.3.3 Liegga bieggja/ golfstrømmen**

Reineierne beskriver vinterbeite som minimumsbeite. Reinen må ha tilgang på gode vinterbeiter for å overleve. Det fortelles at det er gode på Hinnøya, med milde vinterområder, forårsaket av regn og ikke snø. Reinen har det bra på kysten. Derimot kan utfordringa bli stor på vinteren hvis det kommer mengde med snø. Reineierne forteller at den store snømåned er mars på Hinnøya, og at regnet er reineiernes gode venn som kan renske opp snøen. De forteller at :”*det er så ”enkelt” som at vi må takke Golfstrømmen for at vi kan drive med reindrift her på Hinnøya.*” Golfstrømmen utvikler varme luftstrømmer og hvis det kommer skare vil det tines opp. Kort fortalt er Golfstrømmen en varm overflatestrøm som drives i vesentlig grad av vinden i Atlanterhavet fra kysten av USA<sup>19</sup>. Lofoten og Vesterålen og bidrar til et mildt klima ved kysten vinterstid.

Det er Golfstrømmen som bidrar til gode vinterbeiter. Hva gjelder reintall så kan man sikkert på sommeren hatt opptil dobbelt så mye rein enn hva dagens reintall tilsier, men man må overleve vinteren. Man må berge reinen. Det er vinterbeitekapasiteteten som bestemmer flokkstørrelsen, mens sommerbeite bestemmer produksjon (Klein, 1968 i Riseth, 2004). Her må beitebalansen mellom ulike beiteområdene være betingelsen for driftsområdets beitekapasitet. Om det ene sesongbeitet er dårlig så vil det innebære dårligere tilvekst da det vil være et redusert næringsopptak som igjen fører til at dyret ikke er like god stand til

---

<sup>19</sup> <http://snl.no/golfstrømmen>

neste sesong (Riseth, 2004:8). En informant uttalte: ”uten vinterbeite har du ikke reindrift, men du må ha gode sommerbeiter også.”

#### **2.4 Dagens drift i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.**

Distriktet har fire siidaandeler og er klassifisert som en *kystsamisk reindrift* og har helårsbeite på Hinnøya. Distriktets samiske navn er Gánasvuodna/ Oarje Innnasuolu. Reinbeitedistriktet omfatter vestre og søndre del av Hinnøya og driver på tvers av grensene mellom kommunene: Lodek/ Lødingen, Ulpi/ Hadsel, Suorta/ Sortland, Giehtavuotna/ Kvæfjord, Dieldda/Tjeldsund, Vuogat/ Vågan og Anddasuolu/ Andøya i henholdsvis Nordland og Troms fylker, og tilhører Troms reinbeiteområde. Distriktet har et fastsatt reintall på 1550 og er 1153 Km<sup>2</sup>. Eneste nabo-distriktet på samme øy er *Kongsvikdalen*. Kongsvikdalen reinbeitedistrikt har helårs beiteområder i Tjeldsund, Kvæfjord og Harstad kommune.

Fram til 1963 var det to reinbeitedistrikt på øya; Vestre Hinnøy og Østre Hinnøy. Østre Hinnøy delte seg i to og ble til Kongsvikdalen og Kanstadjord reinbeitedistrikt, mens Vestre Hinnøy var et eget distrikt. I desember 1989, ble der foretatt en ny distriktsinndeling på Hinnøya hvor man satte administrative grenser mellom Kongsvikdalen og Kanstadjord/ Vestre Hinnøy som ble slått sammen. Ennå i dag er det et godt samarbeid og naboskap mellom reinbeitedistriktene. Dette kan illustreres ved flere eksempler. Ved kalvemerking i Goabdavággi, slakt i Gorega, merking under Ruodnadas og slakting i Kongsvikdalen, gjøres det besøk i det andre reinbeitedistriktet for å se om det har blitt flokkene har krysset distriktsgrensene. Noen ganger kan reineiere fra det andre reinbeitedistriktet hjelpe til ved reinsamling til kalvemerking og slakting. Dette samarbeidet mellom distriktene kan også forklares med at Kongsvikdalen reinbeitedistrikt hadde vinterbeiter helt ned mot Lødinghalvøya, hvor Kanstadjord/ Vestre Hinnøy i dag har beiterett. Kongsvikdalen ble sagt å være et ”kjempedistrikt” med den attraktive Lødingshalvøya som vinterbeite og sommerbeite nordover mot Kongsvikdalen og Harstad.

Det er på Hinnøya som tidligere nevnt oppdelte reinflokker fordelt på to reinbeitedistrikt og årsaken til at de delte seg i grupper, mest sannsynlig på grunn av plassmangel. Reinen krever store beiteområder og reinbeitedistriktet har felles drift, men bor på forskjellige plasser og driver på samme måte som reineierne har gjort i nesten 25 år, etter at Østre Hinnøy og Vestre Hinnøy ble slått sammen til ett reinbeitedistrikt. Jan Åge Riseth (2006) har i



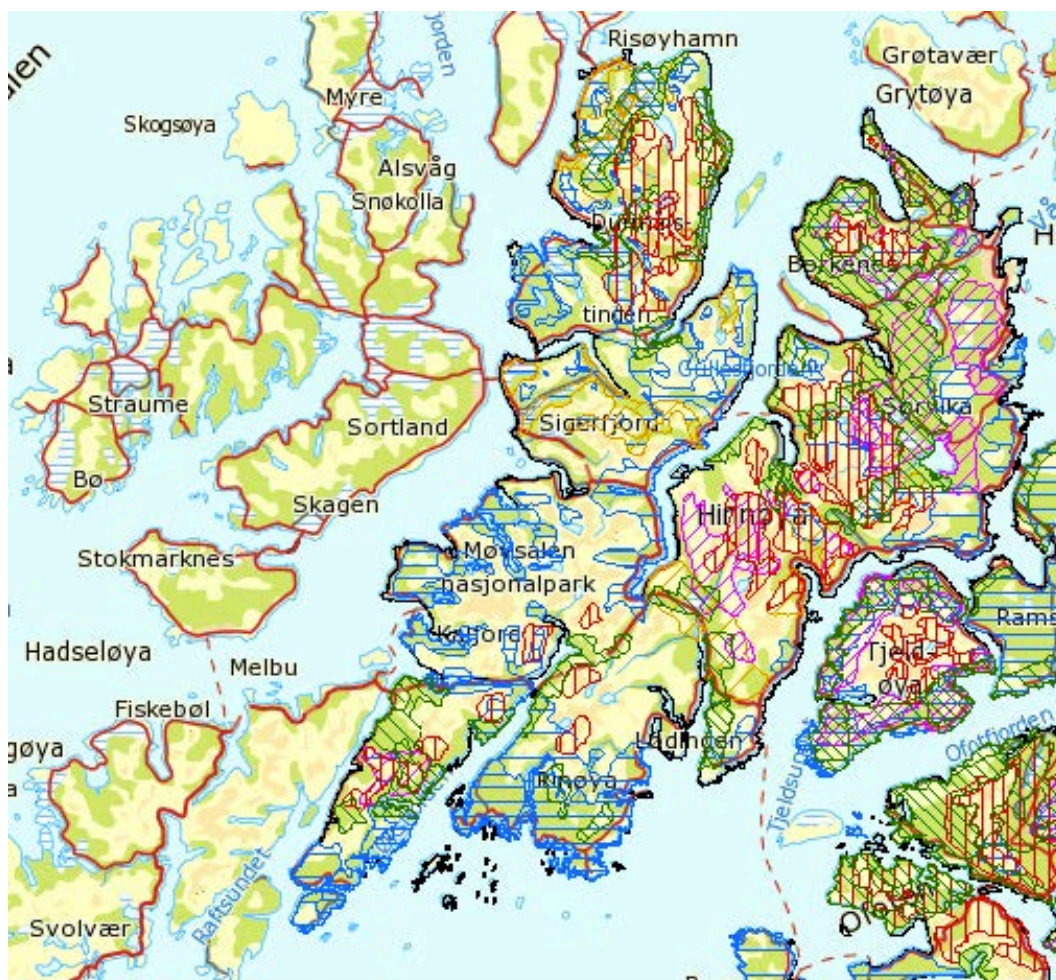
konsekvensutredninga for Panoramavegen forklart distriktsgrensen mellom Kongsvikdalen og Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy slik, noe som også informantene har bekreftet:

*Det omfatter den del av Hinnøya som ligger i Troms og Nordland fylket og som er avgrensa slik mot øst: Av en rett linje trukket fra Fiskefjordbotn over Hestfjell, Snefjell og videre i rett linje til nord-øst-bukta av Storelvvatnet. Derfra opp fjellryggen vest for Aspenesdalen, langs denne fjellryggen til bunnen av Lysådalen og videre vestover til Vassvikeggen og nordover langs denne fjellryggen og ned til sjøen i Gullesfjorden. Mot vest: En rett linje fra bunnen av Gullesfjorden til neset mellom øst- og Vestpollen i Indrefjord av Øksfjorden.<sup>20</sup>*

Dagens drift som nevnt ovenfor drives felles i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt og med adskilte flokker; Vestre Hinnøy, Raftsundet og Kanstadvjord. Det vil derfor si at de tre naturlige oppdelte områder hvor man innad har vinterbeiter, flyttveier, sommerbeiter og gjerdeanlegg selv om drifta er felles. Området for Vestre Hinnøy har gjerdeanlegg for kalvemerking i Finnsæterdalen og slakte/ skillingsgjerde i Forfjorden og på Godfjordeidet. I Raftsundet er det ett gjerdeanlegg for kalvemerking og slakt i Hønsåkerdalen mellom Kongsmark og Digermulen. I Kanstadvjorden er det et anlegg for kalvemerking i Kobbedalen og slaktegjerde tilknyttet distriktets eget slakteri på Gorega/ Kåringen. Felles drift sees på av informantene som nødvendig for at dagens reindrift skal kunne opprettholdes da det er mye arbeid med gjeting av flokken, ved samling for kalvemerking, skilling og slakt og så videre.

---

<sup>20</sup> Riseth, Jan Åge, 2006: Fagrapport – ”Virkningsanalyse som grunnlag for konsekvensutredning etter plan – og bygningsloven” utarbeidet av Norut Samfunn.



Kart over Inndeling beiteområder på Hinnøya av Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt og delvis nabodistrikt Kongsvikdalen. Tjeldøy reinbeitedistrikt vises også.<sup>21</sup>

Reinbeitedistriktet har i dag 4 siidaandeler (tidligere driftsenhet definert av Lov om reindrift 1978). En siidaandel defineres av Lov om reindrift fra 2007 §10 siidaandel: ”med siidaandel forstås en familiegruppe eller enkeltperson som er del av en siida.” Videre sies det at det er siidaandelsinnehaver/ leder av siidaandelen som bestemmer hvem som får eie rein innom siidaen og vedkommendes reintall. De fire siidaandelene representerer to familier hvorav tre av siidaandelene tilknyttet én familie med tilholdssted på Kanstad i Lødingen kommune og den fjerde én familie på Kvalsaukan i Sortland kommune.

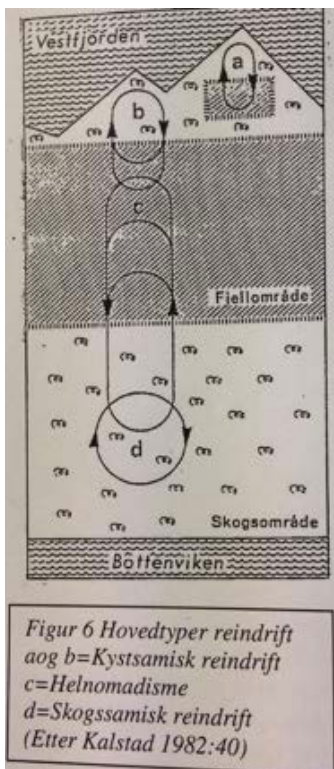
I Reindriftslovens § 3 angis de nærmere kriteriene for adgangen til å drive med reindrift. Dersom man i dag skal etablere egen driftsenhet må en av foreldrene eller besteforeldrene hatt reindrift som hovednæring. For å kunne drive med rein, må du ha et reinmerke. Videre er retten til reinmerke også knyttet nært opp til en persons identitet. Et reinmerke som har vært i

<sup>21</sup> (<https://kart.reindrift.no/reinkart/>). Blått= vinterbeite, rosa= sommerbeite

familiens eie gjennom generasjoner, gir ikke bare en samhørighet innenfor familien gjennom alle de merkene som blir avledet fra hovedmerket. Reinmerket blir også brukt som en identifikasjon utad overfor andre familier, siidaer og distrikter.

### 2.4.1 Beiteområder

Det er store variasjoner og forskjeller mellom reinbeitedistrikter i Sápmi. Johan Albert Kalstad (1982) har gjort tre inndelinger av forskjellige typer reindrift i Fennoskandia. Det som er spesielt med reindriften på Hinnøya, både i Kanstadvfjord/ Vestre Hinnøy og Kongsvikdalen er at det er kategorisert som en kystsamisk reindrift.



Figur 1: "beiteområder" i Kalstad, 1982.

Det som er typisk for en kystsamisk reindrift er at flyttinga mellom beiten utgjør korte avstander. På Hinnøy har man vinterbeitene på kysten, sommerbeiter mot fjellene. Dette til forskjell fra innlandsreindrift – eller helnomadisk reindrift som i Finnmark eller Nord-Sverige hvor man flytter lange avstander mellom beiten, ofte kanskje opp mot 20-30 mil. Området på Hinnøya beskrives av Nelleman (2004) som preget av bratte terreng og svært frodige og rike sommerbeiter i terrenget under 250 meter over havet, hvor det vokser betydelig innslag av gress og urter og høgstaudebjørkeskog. Viktige beiteområder er sesongbeitene; vinterbeite, vårbeite, sommerbeite og høstbeite. Vinterbeite, som gir den vedlikeholdsforingen som er nødvendig

for overlevelse og vår og sommerbeite som er særdeles viktige for drektighet, slaktevekt og kalveproduksjon.

Kalvingsland og sommerbeiter kan avgjøre reindriften økonomi (Nelleman, 2004) da de er avgjørende for kalveprosenten. En diende<sup>22</sup> simle går for seg selv for ro og fred og trenger dermed også store arealer for å fostre opp kalver.

For øvrig ser driftsforholdene på Hinnøya annerledes ut enn på for eksempel innlandet, Finnmarksvidda, hvor man i stor grad benytter seg av kjøretøy som ATV (fir-hjuling, seks-hjuling, cross) til samling og gjeting. På Hinnøya er denne bruken meget begrenset på grunn av landskapet som er preget av karge fjelltinder, og store elver. En av mine informanter

<sup>22</sup> Drektig simle som skal kalve (cirka i mai måned).

fortalte om en gang han hadde vært på et reindriftsmøte hvor det var reindriftssamer fra hele Norge. Det som ble bemerket var at reineierne fra Hinnøya satt og diskuterte fjellsko og gode såler, mens reindriftssamene fra Finnmark diskuterte dekk og dekktyper til kjøretøy som brukes til reinsamling og gjeting. Denne bemerkelsen sier litt om forskjeller i driftsforhold mellom kyst og innland. Helikopter som er vanlig i flere reinbeitedistrikt, og har ved noen anledninger i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy blitt tatt i bruk som ved vanskelige samlingsforhold som når det er is i bratt terreng.

#### **2.4.2 Vestre Hinnøy**

Vestre Hinnøy drives som et helårsbeiteområde, hvor områder fra kalvingsland og sommerbeite normalt sett brukes på Lovikmyrene og Kinn i Andøy kommune til vinter- og høstbeite på Godfjordsida og Bogheia i Kvæfjord kommune. Områdene rundt Roksoy-, Forfjord og Buksnes brukes også vinterstid. Gjerdeanleggene ligger strategisk plassert etter beiteområdene. Kalvemerkingsgjerdet ligger i Finnsæterdalen hvor det er oppsatt to gammer av dagens reineiere i tilknytning til gjerdet. Slakte- og skillingsgjerder er i Forfjord og på Godfjordeidet. Slakt transporteres til slakteriet på Kåringen. Det er også i Vestre Hinnøy at det finnes spor etter Omma-familien som jeg har nevnt tidligere.

#### **2.4.3 Raftsundet**

Den tredje delen som ligger sørvest i reinbeitedistriktet er Raftsundet. Raftsundet tilhørte opprinnelig Vestre Hinnøy og ble brukt aktivt til 1950-tallet. På 1970-tallet åpnet Reindriftsfogden for at reindriftssamer fra et reinbeitedistrikt i Kautokeino, Fávrosorda i Vest Finnmark kunne ta i bruk Raftsundet. Reineiere i Kanstadvjord og Vestre Hinnøy besluttet dermed å slippe 30 rein ut i området, og dermed ta det aktivt i bruk igjen, også for å understreke bruksrett til dette området. I Raftsundet har man det som kalles for helårsbeiter. Det man har merket opp på reindriftskartene er spesielt vinterbeiter som ligger langs kysten. Dette beiteområdet regnes som Ingelsfjordeidet og sør mot Nedre Årstein hvor det er registrert som vinterbeite. Gjerdeanlegget ligger i midten av området i Hønsåkerdalen hvor man kan komme seg med skogsvei fra Kongsmarka og videre inn med ATV eller fots. Samling av reinflokken skjer til fots.

#### 2.4.4 Kanstadjord

Vinterbeitene i dette området ligger sør og øst for Ingelsfjorden fra kysten mot toppen av fjellet og de deler av halvøya som ligger sør for Sneisa – Husjorda, og er de sentrale og mest brukte vinterbeitene i denne delen av distriktet. Sørsiden av Lødingenhalvøya er også brukt som vinterbeite. Kalvingslandet og vårbeite er rundt fjellene ved Sjørdalen og mot Rørnesfjellet. Dalen har to samiske navn, Stuoravaggi – Stordalen, og Luossavaggi. Luossavaggi betyr Laksedalen og kommer av den rike lakseelven som renner gjennom dalen. Sommerbeite til distriktet ligger i fjellområdene nord og øst for Kanstadbotn og sør for Gullsfjordbotn hvor reinen beiter i terrenget rundt Luossavaggi, Kanstadjellet, Heargevaggi - Heggedalen. Heargevággi er samisk, *heargi* er kjørerain, *vággi* er dal. Kjørerain-dalen kan man oversette det til på norsk. På høsten er halvøya mellom Kanstadjorden og Tjeldsundet brukt som høstbeite. Slakteanlegget på Kanstadsiden er tilknyttet et eget slakteri, Kåringen reinslakteri som eies av reinbeitedistriktet. Dette reinslakteriet er godkjent som helårsslakteri og tar imot slakterein fra andre distrikt i Troms og Nordland for leieslakt. Slakteriet har egen skjæreavdeling hvor kjøttet videreføres og selges i egen butikk, til privatpersoner eller bedrifter. Lofast og Panoramavegen ligger i dette området for reinbeitedistriktet. Lofast går igjennom det som har vært viktige beiteområder for Kanstadjordflokken. I den anledning har jeg valgt i oppgaven å fokusere på Luossavaggi som er første del av vegen når du kommer fra Vesterålssida/ Gullsfjordbotn. Den planlagte Panoramavegen vil krysse viktige vinterbeiter.

I dette kapitlet hvor tema og kontekst har vært i fokus har jeg redegjort for forskningsfeltet – reinbeitedistriktet Kanstadjord/ Vestre Hinnøy. Distriktets historie og opphav ble presentert, samt den samiske historien i Vesterålen. Dagens reindrif i distriktet ble presentert gjennom forklaring av de naturlige oppdelte reinflokkene i reinbeitedistriktet. Dette er for oppgaven viktig for å vise til at reindrif ikke bare er ensidig, men varierer fra mellom slekter, fra sted til sted og reinbeitedistrikt.

### 3.0 Metode

I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for og diskutere de metodiske valgene jeg har gjort, samt de utfordringene som jeg har møtt på. Først vil jeg gi en kort introduksjon om utføring av feltarbeidet fra planlegging til gjennomføring av dokumentanalyse og intervjuer. Deretter vil jeg vise til min adgang til feltet og hvordan jeg har behandlet innsamlede datamateriale. I tillegg skal jeg diskutere metodiske utfordringer og etiske dilemmaer, blant annet knyttet til feltarbeid i egen kultur og de utfordringene knyttet til datainnsamlingen som jeg har møtt på.

For å besvare en spesifikk problemstilling er det nødvendig å gjøre noen metodiske valg og samtidig reflektere over disse. I oppgaven følger jeg forskningsetiske retningslinjer og prosjektet er meldt og godkjent av Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD)<sup>23</sup>. Metodevalg og metodologi er et av samfunnsvitenskapens viktigste verktøy. Der problemstilling, forskningsfokus og metodevalg henger tett sammen i forhold til hvilken kunnskap som produseres. Derfor er det av betydning for den vitenskapelige etterretteligheten å gjøre rede for disse valgene. Den valgte metoden for innhenting av empiri skal være retningsgivende for hvordan forskeren kan gå fram for å framskaffe pålitelig kunnskap samt hvordan vi kan utvikle denne kunnskapen (Grønmo, 2004). Den kunnskap man samler inn gjennom å analysere offentlige dokumenter, evalueringer og konsekvensutredninger. Dette i tillegg til den kunnskap som fremkommer gjennom å gjøre intervjuer og i tillegg ta i bruk den kunnskap som man besitter gjennom å ha tilgang og nærhet til et forskningsfelt. Alt dette samles gjennom begrepet *empiri*, og er det kunnskapstilfanget som jeg har samlet inn gjennom sansene; syn, hørsel, smak og kroppslig tilstedeværelse i et felt som utgjør den inkorporerte kunnskapen, i tillegg til innskrevet kunnskap slik den fremkommer i dokumenter, andre tekster og språklige artikuleringer (Rudie, 1997).

Jeg analyserer i oppgaven en utført vegutbygging, Lofast og en vegutbygging under planlegging, Panoramavegen. Disse to vegprosjektene planlegges på forskjellige tidspunkt og under ulike versjoner av Plan- og bygningsloven og jeg har dermed forholdt meg til to ulike forvaltningsregimer og prosedyrer. I analysen av Lofast ser jeg på konsekvenser som reindrifta opplever over en lang tidshorison. Jeg har hørt reineiere fortelle om dagens situasjon om beitelandet som vegen som er bygget ut endre seg over tid, både for rein og

---

<sup>23</sup> Godkjennelse av NSD (Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste AS) mottatt i april, 2013.

reindriftsutøvere. I analysen av Panoramavegen har jeg tatt bakgrunn i at vegprosjektet er en direkte ferdselsåre til Lofast og bygger analysen på nåværende Plan- og bygningslov selv om prosessen hadde oppstart i 2004. Hele forskningsprosessen har vært et forløp med forskjellige faser; metodevalg, planlegging, forberedelse, feltarbeid og analyse. Det har vært mange utfordringer underveis, utfordringer som har gjort at jeg mer enn en gang har vært i ferd med å miste motet.

For å besvare problemstillingen valgte jeg å kombinere to forskjellige kvalitative forskningsmetoder. Metodene har vært; dokumentanalyse, intervjuer og feltsamtaler. Først var det nødvendig å gjøre dokumentanalyse av konsekvensutredningene og andre relevante dokumenter for begge vegutbyggingene og bruke disse som grunnlag for å forme intervjuene. Teorier om tradisjonell kunnskap, medvirkning og utførelse av konsekvensutredninger ble brukt som verktøy under feltarbeidet for å undersøke hvorvidt det ble tatt hensyn til reindriftas rettigheter etter Plan- og bygningslovens retningslinjer. I den norske offentligheten, og til og med i en regional offentlighet er den reindriftsamiske tilstedeværelsen i både nåtid og fortid i dette området lite kjent. Dette har for meg personlig vært viktig å belyse, for å få større innsikt i noen av de rammefortellingene som fremdeles gjør seg selv gjeldende i dagens praksiser og i møter, som tap av beiteland, samt også å gjøre andre oppmerksom på den samiske historien og reindriftas historiske bakgrunn i området.

### **3.1 Feltarbeid**

Dokumentanalysen markerte starten for feltarbeidet fra mai 2013, til og med april 2014. Feltarbeidet besto av feltsamtaler og intervjuer med reindriftsutøverne, representanter fra Statens vegvesen, Områdestyret, Kvæfjord kommune og Reindriftsforvaltninga. Reindrift er en samisk næring og inngår i det som i forskningslitteraturen benevner som urfolksskunnskap. Hva gjelder kvalitativ metode i urfolkssamfunn må man være forberedt på det uventede og kanskje en situasjon man kanskje ikke hadde sett for seg skulle innta. De ulike periodene – og årssyklusen i reindrifta satte rammene for mitt eget forskningsarbeid.

Som en del forberedelsen av feltarbeidet sendte jeg ut et informasjonsskriv/ forespørsel og samtykke om deltakelse i forskningsprosjektet. Som vedlegg la jeg ved en intervjuguide<sup>24</sup> hvor spørsmålene var for eksempel “hvordan har Lofotens fastlandsforbindelse påvirket

---

<sup>24</sup> De tre forskjellige intervjuguidene er lagt som vedlegg b, c og d.

arbeidsforholdene?” Som del av feltarbeidet har jeg også brukt distriktskart med opptegning av hvilke områder rundt E10 – Lofast som ifølge reineierne har vært viktige for distriktet og driftsmønsteret hvor informantene kan vise konkret viktige beiteområder, flyttleier, kalvingsland i området rundt Lofast, samt hvordan bruken av området eventuelt har endret seg.

I forkant av intervjuene kontaktet jeg Reindriftsforvaltningen i Troms angående dokumenter tilknyttet Lofast og Panoramavegen. Forvaltningen var veldig behjelpelig og jeg fikk raskt oversendt relevante dokumenter fra 1987 til 2013. Dessuten fikk jeg skrevet ut kart over distriktet med oversikt over de ulike sesongbeitene. Dokumentmappen jeg fikk tilsendt inneholdt konsekvensutredninger, reguleringsplaner, planprogram, møtereferat, e-mailer og brev mellom Reindriftsforvaltningen og planmyndighet. Forvaltningen hadde ikke alt materiale fra Lofastutbyggingen i sine arkiver og jeg kontaktet Statsarkivet for å få tilgang til resterende dokumenter.

### **3.2 Dokumentanalyse**

Innsamlingen og analysen av dokumentene som jeg hadde fått tilgang på som utgjorde oppstartingen av feltarbeidet. Mengden av dokumenter viste seg å være større enn først antatt, men til stor hjelp. Det som også ble viktig i tillegg til konsekvensutredningene var gjennomgang og analyse av alle brev, e-mailer, reguleringsplaner, planprogram og møtereferater mellom kommunene, Statens vegvesen og reinbeitedistriktet/ Reindriftsforvaltninga fra 1987 og 2013. Jeg fikk også tilgang på Lofasts vedtaksdokumenter fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets arkiv som har vært til stor hjelp for analysen. I forbindelse med analysen har jeg dokumentene jeg har fått tilgang til spilt en betydelig og verdifull rolle og har dannet grunnlag for problemstillingen og besvarelsen. Jeg har anvendt konkrete kilder knyttet til de to vegutbyggingene og mellom spesifikke aktører. Min forståelse for en kildekritisk dokumentanalyse har vært tilstedeværende slik at bruk av kildene skal være reelle, forsvarlige og autentiske for å gi en korrekt besvarelse. Dette gjelder også valg av informanter hvor jeg har valgt troverdige personer og dobbelsjekket uttalelser og andre viktige faktaopplysninger før jeg har skrevet det ut i analysen. Dette er noe Grønmo (2004) tar opp hvordan respondentene kan gi feilaktige svar blant annet for å imponere. Dokumenter kan i tillegg inneholde feilaktig informasjon fordi de er bestillingsverk av visse interesser. Dette kan være vanskelig å vurdere, men jeg har hatt troverdighet til mine informanter og dokumentene jeg har analysert.



### **3.3 Intervjuer**

Et intervju omtales som utveksling av synspunkter mellom to personer som snakker sammen om et felles tema<sup>25</sup>. Goffmans (1992) definisjon på et intervju er at det utvikles seg gjennom en situasjonsdefinisjon, eller en pågående forhandling mellom involverte personer om hvilke roller og kunnskap som kan tas i bruk. Det forhandles om hvilken situasjon, som for eksempel en intervju er, hvor det blant annet dreier seg om at intervjueren søker å kontrollere det som foregår, da det er intervjueren som har tatt initiativet til intervjuet og som har definert temaet og tenkt ut en rekke mindre strukturerte og direkte spørsmål (Kaarhus 1999).

Jeg har utført gruppeintervjuer og enkeltintervjuer med flere reieiere, ansatt i Statens Vegvesen, ansatt i Kvæfjord kommune, lokalhistorikere og forskere som besitter kunnskap om reindrift, tradisjonell kunnskap, ressursforvaltning, planprosesser og også om vegutbyggingsprosjektene. Selve intervjusituasjonen kan påvirke hele forskningsintervjuet. Intervjuets ramme er en dynamisk prosess, der man må man skille på situasjon og kontekst. Konteksten - settingen er viktig for et intervju, spesielt miljømessige faktorer spiller inn der intervjuet foregår, uansett om det er på en potetåker eller kafe. Det som også må tenkes på er interaksjonen mellom intervjuer og intervjuperson. Denne interaksjonen vil påvirkes av for eksempel av hvordan den første kontakten ble gjort og hvordan intervjuet ble avtalt, om det skjedde spontant eller gjennom en skriftlig henvendelse. Det vi snakker om her er en situasjonsdefinisjon som vil være gjenstand for pågående forhandlinger både før, under og etter intervjuet (Kaarhus, 1999).

### **3.4 Feltsamtaler**

I tillegg til strukturerte intervju utførte jeg feltsamtaler. Feltsamtaler er såkalte ustrukturerte intervju som på forhånd ikke er strukturert, men det er som regel tematisert, hvilket innebærer at det foreligger et eller flere tema som ligger til grunn for møtet og hvorfor det har blitt opprettet kontakt (Fog, 2010). Feltsamtaler kan ses som møter hvor samtaler antakelig er mer interessant for informantene fordi at vi tar opp litt løst en aktuell problematikk og tema. Disse feltsamtalene bidro til at informantene tydelig klargjorde sine egne standpunkter for seg selv under forsøket på å beskrive sin situasjon. En feltsamtale kan være et eksempel på hvor informant og forsker kan skape data sammen, dette skjedde blant annet under kartoppteeningen og drøfting om reindrifas medvirkning gjennom spørsmål som jeg fikk

---

<sup>25</sup> Av Kvale i Dalen 2004 "intervju som forskningsmetode".

inntrykk av noen av informantene ikke hadde reflektert over tidligere. Rudie (1997) viser til hvordan forsker og informant skaper data sammen gjennom likeverdige møter hvor samtaler kan være mer interessant for informantene fordi problematikken og tematikken er aktuell og kontroversiell. Samtalene kan bidra til at informantene klargjør sine egne standpunkter for seg selv under forsøket på å beskrive sin situasjon.

### **3.5 Behandling av data**

Noen av intervjuene ble tatt opp på lydinnspiller, og senere transkribert av forskeren. For samtlige av informantene var det i orden at det ble brukt innspiller. Ellers ble det tatt mye notater. Informasjon som fremkom i intervjuene ble brukt som empirisk grunnlag for analysen. Samtlige informanter ble kontaktet i kraft av deres stilling. Når forskningsprosjektet er avsluttet vil opplysninger som navnelister og lydopptak slettes. Ingen av informantene har stilt opp til intervju har trukket seg etter å ha deltatt i intervju.

### **3.6 Feltarbeid i egen kultur**

Vegutbyggingene for masteroppgaven er hentet fra mitt eget reinbeitedistrikt hvor familien min driver med reindrift. Denne nærheten til feltet kan være utfordrende, gjennom at jeg blir ”én av dem” og dermed muligens ikke har distanse nok, og dermed heller ikke kan reflektere nok over det feltet som jeg står i. Paulgaard viser til Gullestad (1991) som stiller spørsmål ved forskerens forutforståelse en forutsetning for innsikt. En som gjør feltarbeid i eget samfunn må streve med å komme ut av sin egen kulturelle hjemmeblindhet, mens en som gjør feltarbeid i et annet samfunn må streve med å komme inn i den fremmede kulturen.

For noen reindriftsutøvere kan det virke helt utenkelig at jeg i det hele tatt skulle intervju dem om reindriften og om et slikt prosjekt som dette. Hau’ofa (1982) viser til at forskeren som forsker innenfor sitt eget samfunn og kultur må skape sin egen rolle som forsker og ikke bare som ”én av dem”. Hau’ofa (1982) nevner også at det som kan være det største problemet er følelsene for sitt eget samfunn på bakgrunn av følelsesmessige forpliktelser og tilhørighet til sin egen gruppe. Jeg opplevde at det var positivt at jeg snakket et felles språk - et felles internt språk med mine informanter og dessuten skjønnte alle de kulturelle kodene. Som reieneier med nære slektsband til samtlige i det valgte reinbeitedistriktet innehar jeg allerede en status som ikke tilsier at jeg automatisk kan betraktes som en forsker på feltarbeid. Den rollen, som jeg skapte var ny og utfordrende både for meg og for de andre fra reinbeitedistriktet. I utgangspunktet var det viktig for meg å skrive om noe som jeg allerede kunne mye om, men

også å skrive fra et felt der det er gjort forholdsvis lite forskning tidligere. Jeg mener at det å inneha kunnskap om reindrift generelt, samt også reindriften på Hinnøya spesielt gir meg noen fordeler som å kunne det interne språket som normalt vil være vanskelig for forskere utenfra å forstå. Med internt språk mener jeg det dagligdagse språket som omfavner både de mer språkspesifikke terminologier som brukes i reindriften i området men og de mer usagte praksisene som utøves og som Ingrid Rudie kaller for inkorporerte praksiser som hun diskuterer med utgangspunkt i feltarbeid i Melanesia hvor hun opplevde å mangle begreper og erfaring knyttet til generasjonens kunnskaper og forutsetninger (Rudie, 2007).

Jeg stilte meg tidlig spørsmålet hvordan jeg skulle gå frem for å få disse ellers så snakkesalige menneskene til å dele med seg tanker omkring en utbygging til min masteroppgave. Spørsmålene mine var spesielt knyttet til lokalitet for intervjuene; hvor naturlig er det å dra opp en lydinnspiller og notatbok når man dukker opp i lavvoen ved Kobbedalsvatnet? Skulle jeg foreslå å møte de på kafé? Hva med pauserommet på slakteriet? Skulle jeg kanskje bare satse på å gjøre sporadiske intervjuer under reindriftsarbeid? Det som viste seg å være et av de største problemene var at reieneierne ikke hadde tid til å planlegge å delta på intervju. Enkelte intervju ble forsinket med flere måneder, og noen avtalte intervjuer fikk jeg ikke gjort i det hele tatt. Reindriften og reindriftsutøverens hverdag er vanskelig å planlegge og det å avtale intervju var utfordrende. Dessuten er det en del av reindriftsutøverne som jobber som fiskere på vinteren og som i perioder oppholder seg på havet.

Andre utfordringer var knyttet til min bakgrunn i reindriften, da spesielt med informanter utenfor reindriften når jeg presenterte meg selv og samtidig poengterte jeg at jeg hadde tilhørighet til reinbeitedistriktet. Et av svarene jeg fikk fra representanten fra Statens vegvesen var *”ja, æ e klar over det. Tenkte vel det når æ så etternavnet ditt.”* Dette kan være fordi det er kun min egen familie med det etternavnet knyttet til reindriften i Norge, siden etternavnet stammer fra Kiruna-området i Sverige.

### **3.7 Metodiske utfordringer og refleksjoner**

Nøkkelinformantene har vært reieneiere i distrikt Kanstadvjord/ Vestre Hinnøya som innehar mest kunnskap om reindriften, forutsetninger, om beitemønstret i området og eventuelle endringer slik de opplever det, som har skjedd i distriktet opp i gjennom årene. Andre informanter har vært forskere som har gjort relevante utredninger i området, representanter fra Statens vegvesen og Kvæfjord kommune har også vært viktige. Et intervju jeg har hatt

spesielt nytte av, var intervju med to historikere som kjenner reindriften i området og dets endringer, beiteland og tidligere flyttingene mellom Sverige og Norge. Dessverre fikk jeg ikke intervjuet Lødingen kommune da de ikke ville stille til intervju etter flere forespørsler. Argumentet for avslag var at kommunen ikke hadde tid selv om de tidligere hadde takket ja til å stille til intervju på vårparten 2013. Avslaget er nok noe som utgjør en svakhet med mitt materiale, men som har gjort at jeg grundig har gjennomgått kommunens offentlige dokumenter. Disse dokumentene måtte jeg og min veileder Britt Kramvig etterspørre flere ganger, ettersom disse ikke var tilgjengelige på kommunens hjemmesider. Dette var dokumenter som i utgangspunktet skulle være offentlig tilgjengelig, men som det viste seg vanskelig å få hentet ut fra arkivene. Årsakene til denne ”motstanden” av Lødingen kommune blir bare spekulasjoner. Men, siden de er planmyndighet for Panoramavegen har jeg stilt spørsmål ved om årsaken til at de ikke ville stille til intervju er fordi reindriften er en av aktørene som har gått imot vegutbyggingen, og dermed en motstridende part i prosjektet.

Et annet problem som gjentatte ganger dukket opp under forespørsel om deltakelse og datainnsamlinga var at informantene gav uttrykk om at de ikke hadde særlig kjennskap til deler av saken og henviste til andre etater og personer. For eksempel snakket jeg med en representant fra en offentlig institusjon som var ganske nyansatt og hadde lite kunnskap om både Lofast, men også om reindrift generelt. Denne ansatte gav også uttrykk over at han ikke var noe særlig kjent med reindriften i kommunen noe som gjorde intervjusituasjonen mer utfordrende. Han mente uansett at møtoreferater viste at samarbeidet mellom reindriften og kommunen hadde vært godt og var også veldig nysgjerrig på prosjektet og vegutbygginga.

Datainnsamlingen til analysen har vært en krevende, men givende oppgave. Det har spesielt vært interessant å få tilgang på dokumenter fra Lofast og få en oversikt over prosessen som viste seg å være mye mer omfattende enn hva jeg trodde. Vendingen med feltarbeidet var når Lødingen kommune trakk seg fra intervju og deltakelse i prosjektet gjorde at dokumenter tilknyttet Panoramavegen ble ekstra viktige. Det som også viste seg å bli av stor betydelse i den anledning var avisartikler fra lokalavisa knyttet til de politiske diskusjonene om vegprosjektet Panoramavegen om hvordan prosjektet skal realiseres økonomisk. Kombinasjonen av de to metodene, dokumentanalyse og intervjuer var nødvendig for innhenting av datamateriale og har vist seg å være en fin måte å tilnærme seg informasjon fra begge vegutbyggingene hvor jeg har kunne stille spørsmål utfra dokumentene og

sammenlignet dem med fortellinger av reineierne om dagens situasjon i reindrifta og statens vegvesen og Kvæfjord kommunes oppfatning av prosessen.

#### **4.0 Teoretiske posisjoner og refleksjoner**

I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for, og reflektere rundt de teoretiske posisjoner jeg tar i bruk i denne masteroppgaven. Reindriftens rettslige posisjon i slike utbyggingssaker er knyttet til reindrifta som en av de samiske samfunns tradisjonelle næringer. Dette gir den en særlig status gjennom de nasjonale og internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert. Samer som Norges urfolk gjør at det både nasjonalt og internasjonalt er knyttet forskningsmessig interesse å avklare hva tradisjonell kunnskap er. Denne oppgaven kan ses som et bidrag i dette pågående arbeidet. I tillegg er utbyggingssaker kompliserte prosesser med mange ulike berøringspunkter. Dette gjør at jeg trenger flere teoretiske verktøy som jeg vil gjøre nærmere rede for.

Teoretisk vil jeg redegjøre for begrepet tradisjonell kunnskap – som i samiske dokumenter og forskningsrapporter benevnes som árbediehtu. Begrepet vil være sentralt gjennom hele oppgaven og vil være knyttet opp mot de andre teoretiske verktøyene jeg tar i bruk.

Árbediehtu er et begrep som er utviklet gjennom internasjonale urfolkskonvensjoner, og gjennom politiske målsetninger både nasjonalt og internasjonalt. Norges forskningsetiske råds publikasjon de "Forskningsetiske retningslinjer for naturvitenskap og teknologi "(2007) viser til at tradisjonell kunnskap skal tas hensyn til og viser til at denne formen for kunnskap anerkjennes i større grad i vitenskapene, noe som også FNs klimarapport publisert i januar 2014 understreker. I klimarapporten vises det til at en økende erkjennelsen av urfolks tradisjonelle kunnskap kan gi en verdifull innsikt i måter å håndtere tilpasninger av utslipp og bevaring av viktige økosystemer<sup>26</sup>. Anerkjennelsen av urfolks kunnskap er også viktig, i og med at urfolk er avhengige av naturressursene, men er særlig sårbare for klimaendringer, og har begrensede muligheter til å takle slike endringer. Urfolk er også dessuten ofte marginalisert i beslutningsprosesser hva gjelder naturforvaltning og ute av stand til å delta i tilstrekkelig grad i lokale, nasjonale, regionale og internasjonale prosesser angående tiltak som motvirker klimaendringer. Dette gjør at tradisjonell kunnskap er et begrep som beveger seg mellom politikfeltet og det akademiske feltet, noe som gjør det til et særlig interessant,

---

<sup>26</sup> IPCC Intergovernmental panel on climate change, chapter 3, Social, Economic and Ethical Concepts and Methods: 168

men og et krevende analyseredskap, som jeg vil diskutere videre i analysen av Lofast og Panoramavegen.

Først vil jeg redegjøre for begrepet tradisjonell kunnskap og videre for samisk tradisjonell kunnskap – árbediehtu og reindriftskunnskap. Dette vil knyttes opp mot de andre teoretiske verktøyene jeg bruker i oppgaven. Videre vil jeg vise hvordan en planprosess er satt opp steg for steg, og for hvilken rolle reindrifta skal ha etter Plan- og bygningslovens forskrifter. Deretter vil jeg vise til de retningslinjene som Plan- og bygningsloven gir i relasjon til tradisjonell kunnskap gjennom å vektlegge medvirkning og utførelse av konsekvensutredninger for måter reindrifta skal tas hensyn til i vegutbygginger. Derfor vil jeg utdype for medvirkning i planprosesser og hvordan det skal fungere i praksis. Til sist redegjør jeg for hvordan man vurderer konsekvenser opp mot verdier og omfang av inngrep gjennom konsekvensutredninger, som skal sikre at reindrifta interesser ses og tas hensyn til i planprosesser.

#### **4.1 Tradisjonell økologisk kunnskap**

*“Traditional ecological knowledge is a cumulative body of knowledge, practice, and belief, evolving by adaptive processes and handed down through generations by cultural transmission, about the relationship of living beings (including humans) with one another and with their environment.”*

Sitatet over er Berkes (2010:7) definisjon av begrepet tradisjonell økologisk kunnskap (traditional ecological knowledge) og som samler mye av den eksisterende forskningslitteraturen på området. Begrepet viser til kunnskap som adaptive og dermed altså fleksibel, den viser til kunnskap som praksis, og noe som overføres mellom generasjoner i praksisfelleskap, og i tillegg viser definisjon til kunnskap som utvikles og endres gjennom de relasjoner som kunnskapsaktører står i, i forhold til naturområder som kunnskapen er i bruk i. Dette er dermed ikke et statisk kunnskapsbegrep, men fokuserer på hvordan den tilegnes og brukes på fleksible måter. Det som er tradisjonelt med tradisjonell økologisk kunnskap er ikke knyttet til fortid, men hvordan utøvelse av kunnskap bygger på kunnskap til tidligere generasjoner: og dermed akkumulert, holdt ved like og praktisert i konkrete utøvelser i sosiale fellesskaper. Battiste og Henderson (2000) peker på at *kunnskap* er dynamisk og er som naturen og omgivelsene under stadig utvikling. Begrepet *tradisjonell økologisk* henvises til

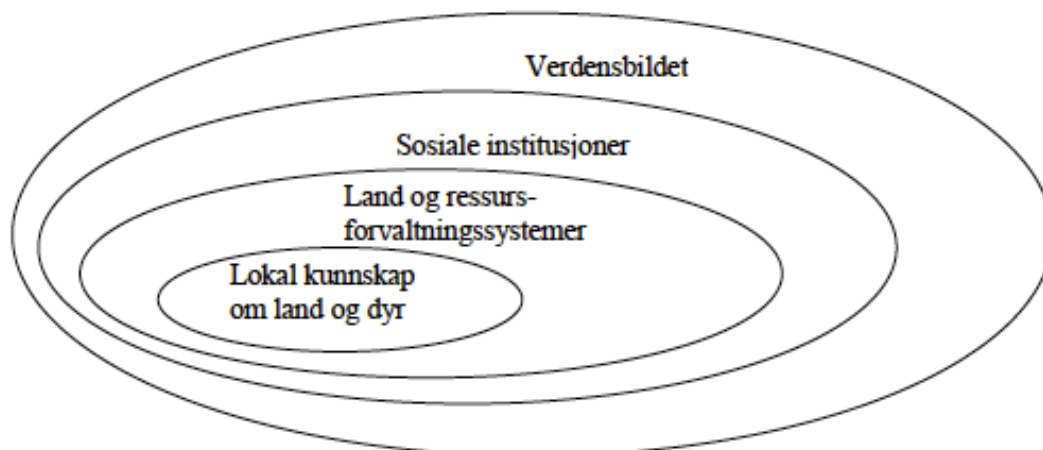
erfaringer, praksiser og verdier og beskriver hvordan man tilegner seg kunnskapen (Henriksen, 2002), likevel viser Berkes til at urfolk<sup>27</sup> ikke benytter begrepet økologisk kunnskap om deres tradisjonelle kunnskap, men heller som ”kunnskap om landet”, samtidig som at dette viser til et utvidet økologibegrep da det ikke bare viser til det fysiske landet, men til det landskapet som konstitueres gjennom mennesker, dyr, vind, kulde, sol og andre betydningsfulle enheters relasjoner til hverandre.

Tradisjonell kunnskap blant urfolk sees ikke bare som en repetisjon og videreføring av kunnskap fra en generasjon til den neste, men den i forandring mellom generasjoner hvor individer gjennom observasjoner ser og sammenligner erfaringer med den muntlige kunnskapen de har ervervet av eldre slektninger eller andre nære relasjoner i tillegg tar man i bruk vitenskapelig kunnskap som for eksempel værmeldinger. Ingrid Rudie (2007) har utviklet et kunnskapsbegrep som er nyttig i denne sammenhengen. Hun skiller mellom innskrevet og inkorporert kunnskap, for å kunne vise til ulike måter som kunnskap reproduseres og endres i samfunn. Hennes utgangspunkt er spørsmålet om hvorfor samfunn ikke endrer seg med den hastighet som politiske målsetninger prosederer. Og hun svarer med å vise til at den inkorporerte – den kroppslige kunnskapen er et felt med større treghet enn det innskrevne og dermed språklig artikulerte kunnskapsfeltet. Rudie (2007) definerer person som kultur-, lærende og bærende enheter som formes i bevegelse mellom ulike erfaringsrom samtidig som det tilegner seg relasjonelle og andre ferdigheter, og er viktig for kulturen og den kulturelle fornyelsen slik at kulturen og tradisjonene har mulighet for å overleve.

Tradisjoner knyttes ofte til kulturell kontinuitet som overføres i form av sosiale holdninger, oppfatninger, prinsipper, oppførsel og praksis gjennom generasjoner. Berkes (2008) påpeker at det ikke er noen universell definisjon på tradisjonell økologisk kunnskap. Den er kumulativ og dynamisk, men samtidig og kontinuerlig. Videre viser Berkes til at nye ideer og teknikk kan inkorporeres inn i en gitt kunnskapstradisjon. Reindriftsutøvere avhengige av tradisjonell kunnskap om blant annet bruk av forskjellige beiteområder, reinens biologi og samspillet med naturen som er videreført gjennom generasjoner. Tradisjonell økologisk kunnskap kan deles i flere nivåer. Dette vil jeg illustrere gjennom å ta i bruk Berkes figur i måter kunnskap knyttes til spesifikke praksisnettverk som konstitueres institusjoner på ulike nivåer.

---

<sup>27</sup> Berkes bruker eksempel fra Nord-Canada.



Figur 2. Nivåer av analyser i tradisjonelle kunnskaper og forvaltningssystemer i Joks, 2009 (anpasset fra Berkes 2008, 18).g

Det er i figuren fire nettverk av praksiser og kunnskapsoverføring. Solveig Joks (2009) beskriver denne inndelingen gjennom følgende presisering: hvor alle inngår i hverandre innholdet og graderingen av nivåene følgende: det første nivået "lokal kunnskap om land og dyr" inneholder de praksiser og den tilhørende kunnskap, historier, identifisering, klassifisering av dyr, landskap, planter og jord. Neste sirkel og nivå to er "land- og ressursforvaltningssystemer". Dette nivået peker mot de institusjonaliseringer av tradisjonell kunnskap hvor verktøy, teknikker og praksis inngår og praktiseres gjennom sosiale institusjoner som ressursforvalter hvor regler, normer og koder for anvendelse og sosiale forhold kreves. Neste nivå er "sosiale institusjoner" som inneholder et høyere nivå av institusjonaliseringer der kunnskapsinstitusjoner utformer prosesser av sosialt minne, kreativitet og videreføring av kunnskapen. "Verdensbildet" er det siste nivået som former samisk tradisjonelle kunnskap. Denne forståelsen peker mot at religion, etikk og trossystemer er etablert på basis av de nettverk av praksiser og forestillinger som bygges opp gjennom kunnskap og forvaltningssystemer.

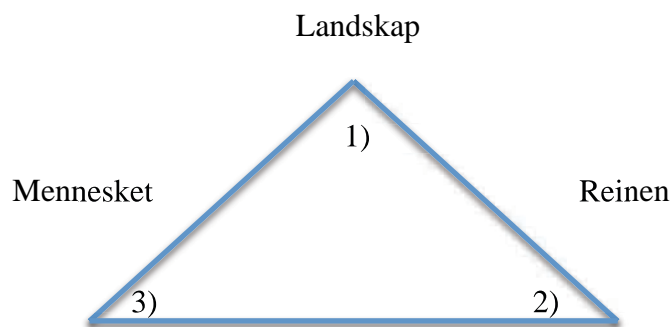
#### 4.2 Árbiediehtu - tradisjonell samisk kunnskap

Innenfor det samiske forskningsfeltet er det den innerste sirkelen som omfavner lokal kunnskap om land og dyr, som er best utviklet og beskrevet som samisk tradisjonell kunnskap - eller árbiediehtu (Joks, Nordin Jonsson Riseth, 2011). Árbiediehtu - samisk økologisk



kunnskap kan knyttes til det gjensidige avhengighetsforholdet mellom mennesker og natur, basert på kunnskap av den tradisjonelle samiske livsstilen og uttrykkes og overføres gjennom språk og utførelse. Sigbjørn Dunfjeld (1993) har undersøkt hva som inngår i tradisjonell samisk kunnskap og ser på det som en hverdags- eller erfaringskunnskap gjennom en lengre tids økologisk tilpasning. Videre har folk utviklet spesialkunnskaper for å berge seg i relasjoner til de områder de har levd i. Samisk kunnskap omfavner ifølge Dunfjeld (1993) blant annet; sosiale relasjoner, slekt, jakt, fiske, reindrift, utvikling av redskaper, duodji<sup>28</sup>.

Kunnskap om reinen er del av árbediehtu og i oppgaven viser jeg til reindriftras tradisjonelle kunnskap. For å gjøre dette vil jeg benytte meg av tre enheter, eller det man også har kalt basisforutsetningene for å kunne utøve reindrift. enhetene er; reinen, mennesket og landskapet, og må sees i relasjoner til hverandre. Dette illustreres av Israel Ruongs (1964) *reindriftstrekant*.



Figur 3: Gjengitt av Israel Ruong

Enhetene står i et avhengighetsforhold til de andre enhetene og må fungere i relasjon til hverandre. Landskapet utgjør beiteland og tradisjonelle sesongbaserte beitemønster etter reinens behov. Reindrifutsøverer er avhengig av både landskap og at reinflokken er i balanse for å kunne utøve reindrift. Riseth (2004) gjengir reindriftras vilkår slik; menneskets forhold til reinen, reinens forhold landskapet, og menneskets forhold til landskapet. Jeg vil argumentere for at reindrift er et livsvalg, der den enkelte må lære seg den kunnskap som trengs gjennom å utøve reindrift i et område gjennom de sosiale fellesskaper og opplevd tilhørighet til reinen og reinens beiteområde. I flere av intervjuene med reindrifutsøverne gis det uttrykk for at den tilhørigheten de opplever er som et eierskap til reinbeiteområdene. Dette vises i formuleringer som ”det er vårt beiteland”. Det er gjennom å følge reinen at en kjenner beitelandet og føler et eierskap til det. Et opplevd eierskap kan forklares gjennom den kjennskap og kunnskap reieierne har til området hvor reindriftra drives og hvor fortiden og tidligere generasjoners

<sup>28</sup> samisk håndverk

livsløp er, det som Ingold (2000) kaller for engagement (*engasjement – eller altså å være deltagende i skapelsen av steder*) i landskapet. Antropologen Tim Ingold (2000) viser til Heideggers begrep ”*dwelling*” i studier om tilhørighet til sted. Begrepet setter et fokus på de komplekse relasjonene mellom mennesket og natur som grunnleggende i menneskelig livsbetingelser. *Dwelling* fremhever at natur og kultur gjensidig konstitueres gjennom menneskelige aktiviteter og for å forklare hvordan mennesker og dyr kan knytte tilhørighet til sted gjennom å leve sine liv gjennom å bygge og bo der (Ingold, 2000). *Med dwelling* belyses det hvordan steder blir til steder fordi at mennesker engasjerer seg og driver egne aktiviteter i sine omgivelser. Mine informanter bruker ”*vårt beiteland*” om reinbeiteområdet til distriktet. Samtidig viser ikke dette til en privatrettslig eiendomsforhold. Jeg vil argumentere for at det er steder som kollektivt eid som de viser til. Beitelandet eies av de mennesker og dyr som bebor området.

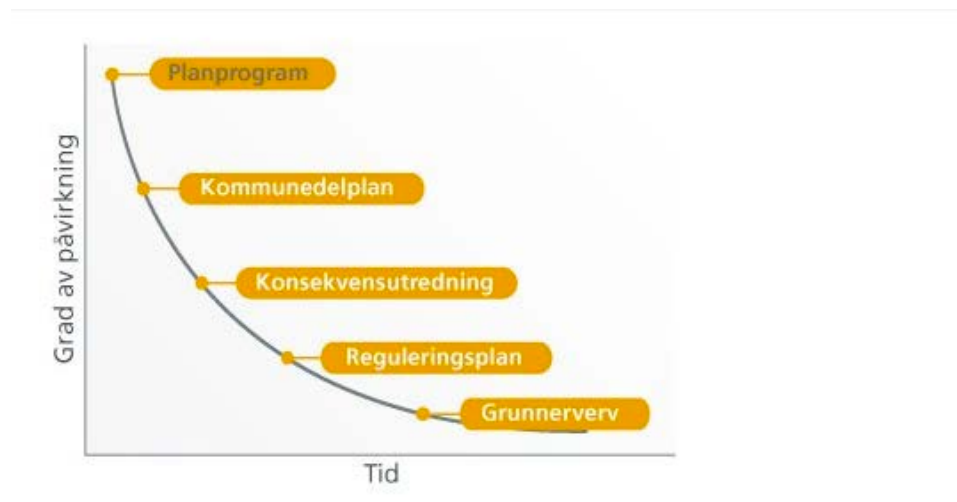
Man sier for eksempel ikke at det er *mitt* beiteland. Reindriften drives i fellesskap, men det er reinens beiteland man oppfatter som vårt, hvor reinen inngår i landskapet man kjenner eierskap til, gjennom tidligere praksiser, fortellinger, sagn og slektskap med mennesker og dyr som det er skrevet minner om i det landskapet man tar i bruk. Det er relasjon til reinen og landskapet utøver man sin kultur. Reindriften har de vært oppvokst med og for noen har det aldri vært et valg å leve heltid med reindriften, uten det har vært ”selvfølgelig” fra barndommen av. Denne selvfølgeligheten er interessant i vår samtid, der det å gjøre svært individuelle valg defineres som individuelt autonom. En slik selvfølgelighet som å ville leve av og med reindriften kan analyseres gjennom Marianne Gullestad (2002) perspektiv på *trygghet* som verdibegrep og forestilling. Dette kan for eksempel være trygghet som i å *være trygg på sitt eget* eller *trygg i sitt eget*. Å være trygg kan være knyttet til kontroll som igjen kan gi en følelse av stabilitet, forutsigbarhet og orden. Videre viser Gullestad (2002) til å være trygg på ”røttene” som kan knyttes til identitet, tilhørighet og likhet. Å være trygg på røttene kan bidra en selvfølgelig og nødvendig identitet som reieneierne i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy uttrykker. Reieneiernes opplevelse av selvfølgeligheten til et liv i reindriften bidrar til en følelse av trygghet til landskapet gjennom tilhørighet og kunnskap videreført mellom generasjoner.

Samtidig er dette kollektive eiendomsforholdet av reindriften bånd til ”vårt beiteland” som nevnt ovenfor, i noen tilfeller utgangspunkt for debatt og konflikter. Både innad i reindriften, og ikke minst med andre utenfor reindriften som går inn i landavklaringsrelasjoner med et annet eiendomsbegrep. Uten nok beiteland er det ikke mulig å drive med reindriften. For å

kunne formidle reindrifas behov for ulike beiteområder, vil ikke enbart kunnskap om reindrift og beiteområdet være tilrekkelig. Denne tradisjonelle kunnskapen om reindrift, ikke bare som en næring må anerkjennes blant myndigheter, og ikke kun blant reindrifutøverne selv. I situasjoner ved utføring av større og mindre inngrep i form av utbygginger av blant kraftlinjer, veger, hytter, vil det være viktig for reindrifta å argumentere hvorfor respektive beiteområder er av stor verdi for reinbeitedistriktet. Dette samtidig som man må forholde seg til den ”nye” reindrifskunnskapen om lovverk, prosedyrer og retningslinjer. Dette innebærer kunnskap om bedriftsøkonomi, rapporteringsprosedyrer, juridisk kompetanse, kjennskap til planprosesser og kommunal planlegging. Denne kunnskapen er nødvendig siden reindrifta må følge de mange retningslinjer og lovpålagte krav etter norsk lov. Reindrifutøverne må også være oppdatert på prosjekter som vegutbygginger, være aktive i de eventuelle planprosessene, og være i dialog med planmyndighet hvis planprosjektet berører et område hvor det kan få konsekvenser for reindrifta.

#### 4.3 Prosedyrer for planprosesser

En av de prosedyrene reieneerne bør ha kjennskap til er hvordan en planprosess foregår. En planleggingsprosess ved en større vegutbygging har i følge Statens vegvesen flere planfaser. Dette vil jeg illustrere ved hjelp av denne figuren som viser et utbyggingsprosjekts faser og grad av påvirkning.



Figur 4, Planfaser, Statens vegvesen 2013.<sup>29</sup>

Planleggingsprosessen til en større vegutbygging starter med et *planprogram* som er første steget. Det utarbeides forslag til planprogram hvor politikerne i respektive kommune til sist

<sup>29</sup> <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>

fastsetter programmet. I et planprogram gis det formål, rammer og premisser for fortsettelse av planarbeidet, presentasjon av mulige trasealternativer for videre planfaser, hva som skal konsekvensutredes og hvordan informasjon og medvirkning planprosessen skal gjennomføres. Det er når planprogrammet legges ut på offentlig høring at reindrifta må komme med innspill. Desto tidligere, desto bedre. Høringsfrist til planprogrammet er minst 6 uker og fristen for å påklage enkeltvedtak er satt til 3 uker. Innsigelser er det Områdestyret som reindriftsfaglig instans som fremmer<sup>30</sup>

Alle kommuner har en *kommuneplan* som gir et grunnlag for virksomheten i kommunen, for eksempel planlegging av vegprosjekter. En plan eller tiltak innenfor et reinbeiteområde kan dermed kreve en *konsekvensutredning* på bakgrunn av tiltaket eller planen basert på hvorvidt den vil berøre reindrifta. Det er oppdragsgiver, eller vedkommende som fremmer forslag til plan som skal vurdere om planen eller tiltaket kommer i kontakt og eventuelt konflikt med reindriftsinteresser, og som derfor må konsekvensutredes. I Plan- og bygningsloven av 2008 §4-1 gis det klare retningslinjer på hva som skal konsekvensutredes. ILO §169 artikkel 7 stiller spesielt krav til at konsekvenser av inngrep i samiske områder, hvor det også utøves reindrift må være utredet før et prosjekt kan starte. Vedtak av arealplaner må være basert på tilrekkelig gode utredninger og ta hensyn til reindriftas behov for arealer.

Et tredje og siste steg i planleggingen er fastsetting av *reguleringsplanen* som skal være vedtatt i kommunedelplanen. Reguleringsplanen skal inneholde vegens utforming på detaljnivå, hvilket areal og hvordan arealene er tenkt brukt. En reguleringsplan ved en vegutbygging er utarbeidet av Statens vegvesen som kommunens politikere som vedtar. Til sist skal det inngås avtale om erstatning og avståelse av grunn mellom partene, for eksempel reindrifta og Statens vegvesen, hvor sistnevnte må få ”rettighetene” til arealene som blir beslaglagt i forbindelse med vegutbyggingen. Dette kalles *grunnerverv* og er gjort på bakgrunn av reguleringsplanen.

Alle kommuner har en arealdel som skal vise sammenheng mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk etter Plan- og bygningsloven §11-5 av 2008, og er en del av det offentlige verktøyet i kommunal arealplanlegging (Falleth, Saglie 2012). I en arealplan skal framtidig bruk av arealer fastsettes og det er spesifisert seks kategorier for arealbruk:

---

<sup>30</sup> Nå Fylkesmannen

1) bebyggelse og anlegg 2) samferdsel og teknisk infrastruktur, 3) grønnstruktur, 4) forsvaret, 5) landbruks- natur og friluftsområder og reindrift (LNFR) 6) bruk og vern av sjø og vassdrag. LNFR er den mest omfattende kategorien og viser til områder som ikke skal tas til utbyggingsformål og det er kun tillatt med bygging knyttet til landbruk på disse områder. Deretter er det viktig å påpeke at uansett hvem som fremmer et planforslag, så er det kommunestyret som vedtar det. Da jeg blant annet bruker konsekvensutredninger som grunnlag i oppgaven vil Plan- og bygningsloven (av 2008) §33 om konsekvensutredninger være nyttig for analysen. Formålet §33-1 med konsekvensutredning er å klargjøre virkninger som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn. Konsekvensutredninger skal sikre at disse virkningene blir tatt til betraktning under planleggingen av tiltaket og hvor det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår tiltaket kan gjennomføres.

#### **4.4 Reindriftas rolle i planprosess**

Hvordan den nåværende plan- og bygningslovens<sup>31</sup> retningslinjer og regler blir praktisert har stor betydning for reindriftas medvirkning og hvordan de interessene blir ivaretatt. I en planprosess skal reindrifta etter Plan- og bygningslovens (av 2008) §5-1 ha mulighet til å delta aktivt i en planprosess. Dette er planmyndigheten pliktig til å tilrettelegge for, slik at næringens interesser sees og ivaretas gjennom en åpen, bred og tilgjengelig medvirkning mellom reindrift og planmyndigheten. I forbindelse med en slik prosess skal planmyndigheten allerede ved oppstart av prosjektet kontakte Fylkesmannen for avklaring av hvilke reinbeitedistrikt som eventuelt blir berørt i forbindelse med planen. Deretter skal det legges opp til en aktiv medvirkning, noe som blant annet kommunene har et særskilt ansvar for. All kommunal planlegging skal legge statlige og regionale pålegg og retningslinjer til grunn og kommunen skal i planleggingen ivareta kommunale, regionale og nasjonale mål samt interesser og oppgaver. For at for eksempel reindriftas interesser skal ivaretas, er det behov for faglig kunnskap og kommunikasjon mellom kommunen og reindrifta. Bruk av områder må dokumenteres og gjøres tilgjengelig for planleggere.

Dersom reindrifta har motsetninger mot utbygging og planforslag kan den fremme innsigelse etter §5-4 i Plan- og bygningsloven. Det er derimot i gjeldende Plan- og bygningslov fra 2008 satt en begrensning til adgang for å fremme innsigelse og skal fremmes til fastsatt frist som er

---

<sup>31</sup> av 2008

satt til høring av planforslaget. I casene jeg jobber ut fra har Områdestyret for reindrift<sup>32</sup> fremmet innsigelse mot begge utbyggingene. Områdestyret var et innsigelsesorgan oppnevnt av Sametinget og Fylkestinget som en statlig sektormyndighet kunne fremme innsigelse i saker hvor reindriften blir berørt.. Områdestyret gjorde befaringer på reindriften innsigelser formidlet til Reindriftsforvaltningen. Etter befaring i berørte område kunne Områdestyret gi Reindriftsagronomen myndighet i mekling ved for eksempel kommunen eller annen planmyndighet etter Reindriftslovens §72. Her vil jeg poengtere at tidligere Områdestyrets innsigelsesmyndighet er overtatt av Fylkesmannen etter 1. Januar 2014. Reindriften har således ikke innsigelsesmyndighet.

#### **4.5 Krav om medvirkning og konsekvensutredning**

Både i den tidligere Plan- og bygningsloven av 1985 og den nåværende fra 2008 spesifiseres medvirkning i plan. I den tidligere Plan- og bygningsloven av 1985, framgår det at man skulle verne om individuelle rettigheter gjennom å bygge en kontakt mellom myndigheter og innbyggere som skulle resultere i å sikre en direkte deltakelse i planprosessen, finne løsningsmuligheter og kunnskap om eventuelle konsekvenser av handlingsalternativ (Sager, 1991). I loven av 1985 defineres det ikke noe videre hvem som innehar disse rettighetene eller hvem som ble definert som berørt, og det var heller ikke redegjort for hvilken status som innspill og innsigelser hadde.

I den nåværende Plan- og bygningsloven (2008) er medvirkningsaspektet tydeligere definert og til en viss grad styrket gjennom lovens formål<sup>33</sup> om sikring av medvirkning, samt at medvirkning skal sikres i forberedelsen av planarbeidet. Det spesifiseres også for hvilke berørte parter, blant annet reindrift som skal ha mulighet til medvirkning og kan fremme innsigelse. Det står også at disse skal informeres snarest og når disse eventuelt komme med innsigelse i planprosessen. I loven av 1985 er det pålagt *planleggingsmyndighetene i stat, fylkeskommune og kommune skal fra et tidlig tidspunkt i planleggingsarbeidet drive en aktiv opplysningsvirksomhet og enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen* (Plan- og bygningsloven, §16 1985). Det er også satt tydelige tidsfrister til når det skal leveres en eventuell innsigelse som må utredes av planmyndighetene.

---

<sup>32</sup>Områdestyrene var lokalisert etter reinbeiteområdene; Øst- Finnmark, Vest-Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag og Hedmark

<sup>33</sup> Se ovenfor; lovens formål

#### 4.6 Medvirkning i praksis

Medvirkning er en vid betegnelse og omfatter et bredt spekter av ulike deltakelsesformer for beslutningsprosessen (Falleth, Hanssen 2012). Argumentene for medvirkning i planleggingsprosesser skal sikres at alle interesser blir hørt og er knyttet til de politiske målsetningene om å åpne planprosesser for demokratisk deltakelse. Medvirkning er både en politisk målsetning, og det er i tillegg arbeidet med å teoretisere over hva medvirkning innebærer av utfordringer. Falleth og Hansen (2012: 195) har delt medvirkning i reguleringsplanprosesser inn i tre faser.

- *Tidlig planutformingsfase*: omfatter utformingen av planen fra idé oppstår til kommunen mottar planforslaget.
- *Den formelle planfasen* – når privat initierte planforslag oversendes til kommunen og omfatter arbeidet den administrative planmyndigheten gjør med å tilrettelegge innsendte planforslag for politisk behandling. Her opprettes det som oftest deltakelsesordninger.
- *Prosesser etter politisk vedtak* som er knyttet til klager, innsigelser osv. Dette er også en fase av medvirkning og hvordan disse behandles og hvilke prosedyrer som utvikles er det viktig å analysere.

I klima- og miljøverndepartementets veiledningshandbok for utarbeiding av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven publisert i 2011<sup>34</sup> presiserer man at en aktiv medvirkning fra berørte aktører tar lengre tid og krever mye jobb, men kan gi gode tidssparende resultater som man i neste omgang i prosessen kan spare tid og ressurser gjennom. Miljøverndepartementets veileder for reguleringsplaner T-1490 (2010) definerer medvirkning, som å skulle bidra til å redusere konflikter og opplyser om mulige interessekonflikter i planprosesser. Fiskaa (2005) definerer medvirkning som at en prosess hvor flere aktører er delaktige, samarbeider, mens Holsen (2000) definerer medvirkning som når flere aktører har innflytelse i selve planen. En aktiv medvirkning betyr ikke at interessekonflikter blir løst, men det kan skape en større forståelse mellom aktører med forskjellige interesser og meninger for den beslutning som tas. Den reelle kvaliteten og gjennomføringen av medvirkningen i planprosessen kan diskuteres og det er noe jeg ser på videre i oppgaven.

---

<sup>34</sup><http://www.regjeringen.no/nb/dep/kld/dok/veiledninger/2011/reguleringsplanveileder.html?id=6138>

Norge er et av mange land hvor prinsippet om medvirkning i planlegging sees som en del av formelle deltakelsesrettigheter (Falleth, Hanssen 2013). Argumentene for medvirkning i planlegging kan deles opp i to hovedgrupper; demokratiargumenter og effektivitetsargumenter. Demokratiargumenter er bygget på et ideologisk utgangspunkt om at mennesker er likeverdige og har rett til å bli hørt og at alles stemme skal telle likt (ibid.). Medvirkning blir derfor viktig for at befolkningens stemme skal høres gjennom en offentlig debatt eller lignende (Scott, 2007). Det andre argumentet for medvirkning, effektivitetsargumentet viser til at gjennom medvirkning kan minske konflikter og bidra til løsninger som vil gjøre planprosessen lettere og raskere å gjennomføre. Medvirkning fra grupper og enkeltpersoner som blir berørt i planlagte prosesser kan også sikre et sterkere kunnskapsgrunnlag for planleggingen. Ved for eksempel et vegutbyggingsprosjekt skal det alltid utredes hvilke konsekvenser det kan få for eventuelle berørte parter. En konsekvensutredning kan være et godt verktøy for planmyndigheten hva gjelder krav om medvirkning etter Plan- og bygningslovens retningslinjer.

#### **4.7 Sámeigiella<sup>35</sup> på norsk og norsk sámegillii<sup>36</sup> i medvirkning**

De måter natur forstås på har konsekvenser for de måter natur forvaltes på. Det er i flere tidligere studier vist at natur både forstås og forvaltes ulikt i norske og samiske praksiser<sup>37</sup>. Dette innebærer mange oversettelsesutfordringer og at både kommunikasjon og samarbeid kan vise seg å være krevende om ikke det avsettes tid og ressurser til å gjøre de forhandlinger som er nødvendig for å oppnå en mest mulig felles forståelse for hva utfordringer, prosedyrer og målsetningene er og hvordan de kan gjennomføres. Forståelsen av den samiske oppfatningen av reindrift og ressursforvaltning, og den norske oppfattelsen av reindrift og samisk kultur er ikke alltid sammenfallende noe som kan påvirke medvirkning og kommunikasjon mellom reindrift og planmyndigheter. Reindrift, har jeg argumentert for, er komplekse avhengighetsforhold mellom mennesker, dyr, klima og beite, noe som må anerkjennes av forvaltningen. Av norske myndigheter sees og forvaltes reindrift i noen tilfeller kun som en næring, knyttet kjøttproduksjon, noe som kan bidra til utfordringer for forvaltning av reindrift (Bjørklund, Brantenberg, 1981) og (Bjørklund, 2013). En felles forståelse for utfordringer og løsninger i forvaltningen kan derfor sees på som en av forutsetningene for en fungerende medvirkning i planprosesser kan finne sted. Et tiltak som

---

<sup>35</sup> sámegiella = samisk

<sup>36</sup> sámegillii = på samisk

<sup>37</sup> av blant annet Lájla Helene Eira 2013, Gro Ween 2009, Jorun Jernsletten 2009.



gjennomføres for å ivareta at reindriftas interesser høres, er konsekvensutredninger som skal samle og analysere den kunnskapen reindriftsutøveren har om reinen og områder, og de konsekvenser som ulike utbygginger vil ha, i tillegg skal konsekvensutredningene være rådgivende for hvordan lovmessige forpliktelser best kan ivaretas i utbyggingprosesser. Dette er dermed svært viktige og interessante dokumenter å studere.

God medvirkning forutsetter en klar kommunikasjon mellom planmyndighet og berørt part. Det forutsetter og at man vet hva man skal samarbeide om, at mandatet er avklart og ikke minst at en mulig innflytelse er reell. Máret Anne Bongo (2013) har skrevet om kommunikasjonsutfordringer i forbindelse med reindriftas medvirkning i arealplanlegging i Alta kommune. Bongo påpeker at kulturforskjeller kan påvirke kommunikasjonen mellom reindrift og myndigheter i planprosesser. Kommunikasjon mellom partene er mulig om det er en viss forståelse for den andre parts kultur og måte å kommunisere på (Bongo, 2013). Kommunikasjon og forståelse av de kulturelle kodene som er i bruk innenfor reindriften er viktig. Oversettelsesutfordringene er mange. Det er for eksempel utfordrende for utøverne å kunne beskrive reinen og reinarbeidet og driftsforhold på norsk. For å kunne forstå reindriften er det nødvendig å ha en viss kjennskap til arbeidet og spørsmålene som stilles for at medvirkningen skal ha gi mening (Eira, 2013). Det er selvsagt ikke bare mellom norske myndigheter og reindriftsutøvere hvor kulturforskjellene kan være utfordrende. Personer innenfor samme samfunn deler ikke alltid nødvendigvis forståelsen av de uttrykk, væremåter og verdier som for eksempel ungdom og eldre. Folk med ulik yrkesbakgrunn kan også ha problemer med å snakke "samme språk". I en samhandling, planprosess hvor reindriften medvirker kan begge aktørene vise seg å ha fordommer mot andre. Dette kan for eksempel ha med ulike væremåter eller språk å gjøre, men og med eksisterende fordommer og stereotypier. Derfor er det viktig med medvirkning i planprosesser for at partene skal kunne være godt representert på egne premisser samtidig som man prøver å viske bort forestillinger om hverandre gjennom stereotypier (Erke, Høgmo, 1986).

#### **4.8 Konsekvensutredninger**

Felles for både Plan- og bygningsloven (§33-2 1985, §14-2 2008) er at en konsekvensutredning skal igangsettes tidligst mulig under forberedelsen. En konsekvensutredning gjort for reindrift vil kunne bidra med å gi et grunnlag for en handlingsplan i utbyggingssaker. Konsekvensutredninga skal på den måten gi planmyndighet noe å forholde seg til, uten at det er sagt at reindriftas kommentarer og ønsker blir tatt hensyn

til. Utførelse av konsekvensutredninger er en praksis som det er skrevet lite teori om. Plan- og bygningsloven gir retningslinjer for medvirkning i for eksempel vegutbyggingsaker som Lofast og Panoramavegen.

De to vegprosjektene utføres ved ulike tidspunkt og lovverk, derfor har reindrifta forskjellig status hva gjelder utføring av konsekvensutredning i følge lovgivningen. Plan- og bygningsloven av 1985 viser til konsekvensutredninger som pliktig gjennom §33-1 *å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn*. I arbeidet med en konsekvensutredning for reindrift behov for at både arbeidehtu og vitenskapelige kunnskap ivaretas og reflekteres i grunnlagsdokumentet. En konsekvensutredning skal baseres på arbeidehtu og skal inngå i en planprosess hvor reindrifta og andre interesser skal etter lovgivning ha mulighet for å bli hørt. Lovforskriften om medvirkning kan bidra til å skape arenaer mellom reindriftsutøvere og planmyndighet gjennom kommunikasjon og åpenhet i for eksempel saker som vegutbyggingsprosesser, samtidig som reindriftsutøverne har en større mulighet å påvirke prosjekter hvor reindriften blir berørt.

Reindrifta nevnes ikke spesifikt i den gamle Plan- og bygningsloven (1985), men er underlagt kategorien "landbruk". Reindrifta nevnes i §25 som et av punktene under Landbruksområder som skal avsettes i nødvendig utstrekning og som et spesialområde i reguleringsplanen. I Plan- og bygningsloven (2008) er konsekvensutredningers retningslinjer og prosedyre for gjennomføring et eget kapittel. Blant annet sier loven at kommunen eller planmyndighet er pliktig til å foreta konsekvensutredning. Dette spesifiseres i Plan- og bygningslovens §14-1 *"en konsekvensutredning tas i betraktning under forberedelse av tiltaket eller planen, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket eller planen kan gjennomføres..."* Hva gjelder gjennomføring av konsekvensutredning gir Statens vegvesens håndbok 140 for konsekvensanalyser<sup>38</sup> klare retningslinjer for hva som skal konsekvensutredes og hvordan man verdsetter/ prissetter verdier og omfang av eventuell tiltak. Denne håndbok vil jeg basere dette avsnittet om utføring av konsekvensutredning og som jeg vil ta med videre i analysen. Hva gjelder utføring av konsekvensutredninger så er det tre begreper som omtales som viktige i Statens vegvesens håndbok<sup>39</sup> :

---

<sup>38</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61437/binary/14144](http://www.vegvesen.no/_attachment/61437/binary/14144)

<sup>39</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61437/binary/14144](http://www.vegvesen.no/_attachment/61437/binary/14144) s. 136

**Verdi:** hvor verdifullt er området eller miljøet?

**Omfang:** hvilke endringer og i hvilken grad antas tiltaket medføre for de ikke-prissatte konsekvensene?

**Konsekvens:** en avveining mellom de fordeler og ulemper et planlagt tiltak vil kunne medføre.

En konsekvensutredning av tiltak utføres etter krav om utredning etter lovverket følgende (sammenlignes med alternativ 0):

1. Planområdet deles inn i områder og man foretar en datainnsamling
2. Etter innsamling av data skal det gjøres en vurdering av områdets verdi som fastsettes etter kriterier under krav om konsekvensutredning.
3. En vurdering av endringenes omfang gjøres deretter på samme grunnlag som oven og skal begrunnes av utreder.
4. Deretter fastsettes konsekvensen for områder ved å sammenholde områdets verdi med omfanget av tiltaket.
5. Videre skal det gjøres vurderinger for hvert alternativ som senere skal utgjøre en samlet vurdering for samtlige alternativene. Dette skal begrunnes, spesielt hvis enkelte områder er lagt større vekt på enn andre. Dette for å gjøre konsekvensutredningen lettere for etterprøving.
6. Når det er klargjort for forskjellige konsekvenser for ulike alternativer skal utreder rangere etter vurderingsskalaen for konsekvenser som nevnt oven.
7. Til sist skal det gjøres en helhetlig samlet vurdering for de ikke-prissatte temaene og skal gi beslutningstakeren/ planmyndigheten noe tydelig å forholde seg til.

Ved en utføring konsekvensutredning har man to forskjellige kategorier for konsekvenser; prissatt konsekvenser og ikke-prissatt konsekvenser. Prissatte konsekvenser er for eksempel; samfunnsøkonomi, drifts- og vedlikekostnader. Ikke prissatte konsekvenser inndeles i fem temaer som; landskapsbilde, friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser. Dette innebærer at verdier og omfang ikke kan beregnes i kroner, men vurderes etter en skala fra meget stor positiv til meget stor negativ konsekvens. Denne skalaen er brukt i forbindelse med konsekvensutredningene av Lofast og Panoramavegen som jeg vil vise til i analysekapitlet. Reindrift er i ikke-prissatt konsekvensgruppen under kategorien ”naturressurser” som er ressurser fra jord, skog og utmarksarealer, hav og berggrunn.

Ressursgrunnlag defineres som ressurser som er grunnlag for verdiskapning og sysselsetting innen blant annet primærproduksjon. Grunnlaget for konsekvensanalysen i forhold til naturressurser innebærer to steg:

1. Gjennomgang av eksisterende datakilder som kart, databaser, publikasjoner, offentlige planer, eventuelle tidligere utredninger.
2. Intervjuer med berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, grunneierorganisasjoner, lokalbefolkning og egne feltundersøkelser etter behov.

Hva gjelder reindrift så omfatter registreringskategoriene; beiteområder, beitehager, kalvingsområder, trekkleier, drivingsleier, faste installasjoner/ anlegg, oppsamlingsområder og andre viktige funksjonsområder. Spesielt nevnes minimumsbeite (årstidsbeite med minst kapasitet).

**Reindrifas verdiskala vurderes etter følgende:**

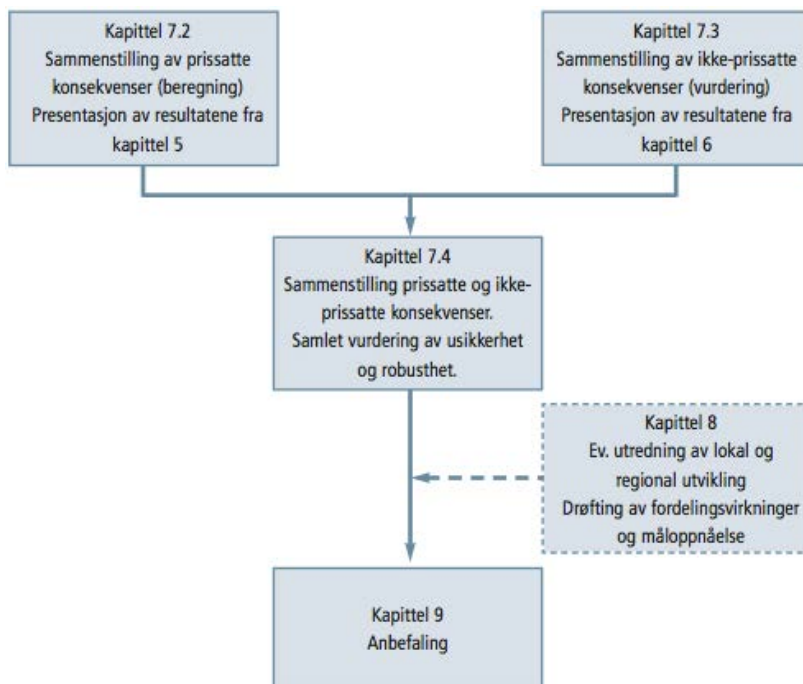
| Liten verdi  | Middels verdi  | Stor verdi   |
|--|--|--|
| - Reindriftsområder med liten produksjon av næringsplanter | - Reindriftsområder med middels produksjon av næringsplanter | - Reindriftsområder med stor produksjon av næringsplanter          |
| - Reindriftsområder med lav bruksfrekvens                  | - Reindriftsområder med middels bruksfrekvens                | - Reindriftsområder med høy bruksfrekvens                          |
|  |  | - Beiteressurser som det er mangel på i et område (minimumsbeite). |

Hva gjelder omfanget av konsekvensene for ressursgrunnlaget og utnyttelse av det skal det vurderes etter skala fra stort positivt omfang til stort negativt omfang:

**Ressursgrunnlaget og utnyttelsen av det:**

| <b>Stort positivt omfang</b>  | <b>Middels positivt omfang</b>                                 | <b>Lite/ intet omfang</b>  | <b>Middels negativt omfang</b>                                      | <b>Stort negativt omfang</b>  |
|---|--|--|---|---|
| <b>Tiltaket vil i stor grad øke ressursgrunnla gets omfang og/ eller kvalitet</b> | Tiltaket vil øke ressursgrunnla gets omfang og/ eller kvalitet | Tiltaket vil stort sett ikke endre ressursgrunnla gets omfang og/ eller kvalitet | Tiltaket vil redusere ressursgrunnla gets omfang og/ eller kvalitet | Tiltaket vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnla gets omfang og/eller kvalitet |

Til sist skal konsekvensutredningene sammenstilles, dette er for å se de antatte konsekvensene for prissatte og ikke-prissatte samlet. Prosessen illustreres slik av Statens vegvesens handbok 150 om konsekvensanalyser:



figur 5: Statens vegvesens handbok 150, konsekvensanalyser s. 230

#### **4.9 Teoretisk oppsummering**

Jeg har i dette kapitlet presentert de teorier jeg tar i bruk i denne masteroppgaven hvor fokuset er på to vegutbygginger, og de konsekvensene de kan få og har for reindrifta i området. Det er redegjort for begrepet tradisjonell økologisk kunnskap, hvordan man definerer den type kunnskap og ulike nivåer, samt hvordan tradisjonell kunnskap sees på i internasjonale konvensjoner og innenfor samfunnsvitenskapen. Deretter viste jeg til árbediehtu, den samisk tradisjonelle kunnskap, hvor reindrifas bruk, forvaltning av beiteland, måter reindrifta har fleksible organisasjonsformer som reflekterer måter man jobber med rein, og hvordan det defineres som tradisjonell økologisk kunnskap. Dette illustrerte jeg med hjelp av Berkes (2008) figur av analyser i tradisjonell kunnskap og forvaltningssystemer hvor nivåene gir fire nettverk av praksiser og kunnskapsoverføring, hvor árbediehtu om land og dyr defineres i det innerste nivået. Reindrift, har jeg argumentert for, er komplekse avhengighetsforhold mellom mennesker, dyr, klima og beite. I tillegg til at reindrift ikke kun må sees som en næring, men også knyttet til livsstil og identitet, noe som må anerkjennes av forvaltning og myndigheter gjennom et felles språk og forståelse av reindrifta.

Deretter har jeg redegjort for oppbygging av en planprosess gjennom å vise til de forskjellige stadier og hva det innebærer hva gjelder reindrifas rettsstilling i forhold til medvirkning i de ulike Plan- og bygningslovene. Som en del av reindrifas medvirkning i en planprosess skal det, hvis det kommer en eventuell innsigelse, utføres en konsekvensutredning som er et tiltak for å ivareta at reindrifas interesser høres. En konsekvensutredning skal samle og analysere den kunnskapen reindrifas utøver har om reinen og områdene, og de konsekvenser som ulike utbygginger vil ha. I tillegg skal den være rådgivende for hvordan lovmessige forpliktelser best kan ivaretas i utbyggingsprosesser. Det finnes lite forskningslitteratur på konsekvensutredninger og på analyser av hvordan disse gjennomføres og de resultater de kommer frem til. Statens vegvesen har utviklet en håndbok for konsekvensutredning og redegjort hvordan disse etter retningslinjene skal utføres.

Reindrift er en arealkrevende næring og det kan oppstå konflikter mellom forskjellige interesser i utbyggingssaker. En konsekvensutredning kan bidra til å gi et helhetlig bilde av reindrifas situasjon i hele reinbeitedistriktet til planmyndigheten og andre. Teoriene om tradisjonell økologisk kunnskap, medvirkning i planprosess og retningslinjer for utføring av konsekvensutredning jeg nå har presentert vil vises til i neste kapittel hvor jeg analyserer mitt arbeid opp mot problemstillingen og forskningsspørsmålene jeg har stilt.

## 5.0 Lofotens fastlandsforbindelse - Lofast

I dette kapitlet redegjør jeg for, og analyserer Lofast og den tilhørende planprosessen, de antatte og faktiske langsiktige konsekvenser av vegutbyggingen. Lofotens fastlandsforbindelse - *et lavmælt byggverk i et storslått landskap*<sup>40</sup> også kalt Lofast, er lokalisert til strekningen Raftsundet – Ingelsfjorden – Øksfjorden - bru over Øksfjorden via Husøy, langs østsiden av Indrefjorden – tunnel fra østsiden av Øksfjorden til Sjørdalen, gjennom Sjørdalen til Gullfjordbotn og ble bygget av Statens vegvesen. Veggen skal binde sammen Lofoten med fastlandet. Spørsmålene jeg jobber med i analysen er;

1. Hvilken posisjon har tradisjonell kunnskap i planprosessene til vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen?
2. Hvilke konsekvenser av Lofast blir identifisert i de konsekvensutredningene som ble gjennomført? Hvordan ble disse ivare tatt i beslutningene? Hvordan oppfatter reindrifta disse konsekvensene 6 år etter at utbyggingen ble gjennomført?

For å besvare spørsmålene vil jeg presentere bakgrunnen for vegprosjektet og gjøre en analyse av planprosessen fra planprogram til byggestart. For å besvare det andre spørsmålet vil jeg sammenstille antatte konsekvensene i de utførte konsekvensutredningene man mente de ulike traseene ville få for reindrifta og for hvilke langsiktige konsekvenser veggen har fått basert på reindriftnutøvernes fortellinger 6 år etter at veggen ble åpnet. Jeg vil argumentere for at reindrifta som en berørt part av Lofast ikke ble tatt tilstrekkelig hensyn til i vedtaket av trasevalg gjort gjennom reguleringsplanen. Konsekvensutredningene anbefalte å bygge ut andre, enn de som ble vedtatt og trasealternativene som hadde særlig stor betydning for reindrifta ble valgt. Jeg vil også argumentere for at man må se de samlede konsekvenser for reindrifta i et inngrep som Lofast fra et helhetlig og framtidrettet perspektiv.

I kapitlet gjennomgår jeg også planprosessen tidsmessig, fra tidlig planfase til ferdigstilling av veggen, med fokus på den regionalpolitiske dragkampen om trasealternativer. Valget av trase viste seg å bli utfordrende da det var mange andre interessenter i tillegg til reindrifta som ble tatt hensyn til. Jeg har derfor valgt å presentere de elleve trasealternativene, med overordnede traseer som ble lagt fram i konsekvensutredningene: Hadsselfjordalternativet, Sigerfjordalternativet og Gullfjordalternativet som ble behandlet videre i planprosessen. Det

---

<sup>40</sup> [http://www.lofotposten.no/lokale\\_nyheter/article6037326.ece](http://www.lofotposten.no/lokale_nyheter/article6037326.ece)

vil videre i analysen diskuteres antatte konsekvenser av vegen for spesielt reindrift, der konsekvensutredningenes argumenter sammenlignes med reieneiernes uttalelser og observasjoner. Jeg gjør dette med utgangspunkt i den nordre trasé med ni ulike alternativer<sup>41</sup> som er mest relevant for oppgaven og vil presenteres disse senere i dette kapitlet. I tillegg vil jeg også vise til antatte konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn for å sette de ulike delkonsekvensutredningene inn i et større perspektiv. For å kunne anta konsekvenser vil jeg også presentert nivåer av inngrepseffekter; direkte lokale effekter, indirekte regionale effekter og kumulative effekter som brukes i konsekvensutredningene for reindriften. Disse har jeg tatt med for å diskutere de antatte og de langsiktige konsekvensene av den valgte traseen basert på reindriftsutøvernes fortellinger.

### **5.1 Presentasjon av vegutbyggingen**

Innen utbyggingen av Lofast har kjøretøy vært nødt å reise via Vesterålen og fergeforbindelsen mellom Melbu og Fiskebøl til og fra Lofoten. Eksempelvis har kjøretiden mellom Svolvær og regionens største flyplass Harstad/ Narvik lufthavn Evenes blitt redusert fra 3 timer og 34 minutt (204 km) til 2 timer 12 minutt (162 km) og har gitt betydelige tidsbesparelser til og fra Lofoten<sup>42,43</sup>.

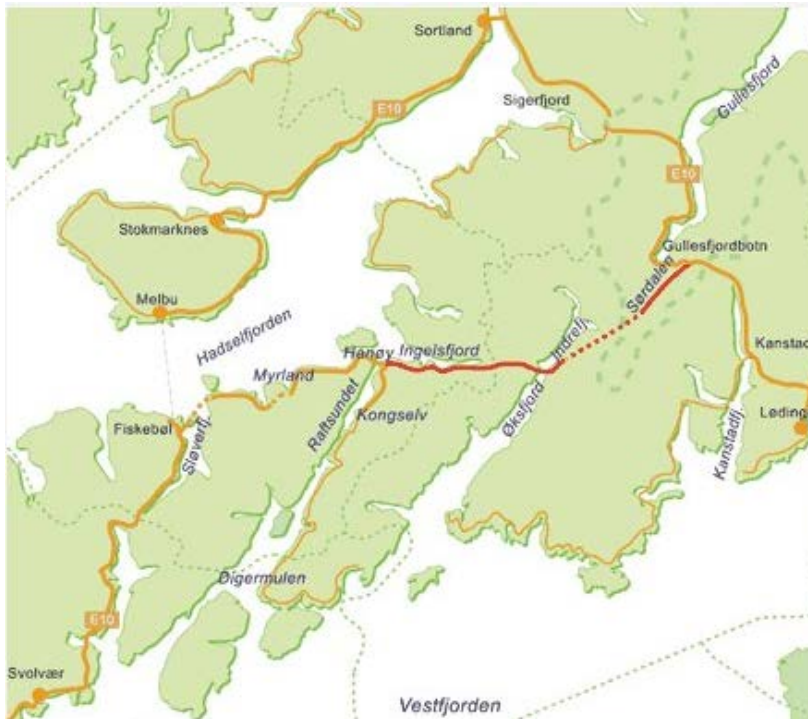
---

<sup>41</sup> hvor D-U-1 og D-U-2 senere blir konsekvensutredet som ett alternativ. Samme gjelder E-U-1 og E-U-2.

<sup>42</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/72333/binary/40097](http://www.vegvesen.no/_attachment/72333/binary/40097)

<sup>43</sup> <https://maps.google.no/> Sammenlignet reiserute maps.google.com mellom Svolvær og Harstad/ Narvik lufthavn Evenes.





Kart: Lofast del 2, Raftsundet  
Ø – Gullesfjord

Det har også vært gjort en undersøkelse på virkninger av Lofast for næringslivet i Vesterålen og Lofoten i 2008<sup>44</sup>. Den viser at det først og fremst er Svolveær som tjener på vegutbyggingen. Vegen sees på som en infrastrukturinvestering som kan tilrettelegge for vekst og nye muligheter. Det er satt i gang et nytt forskningsprosjekt av Nordlandsforskning om virkninger av Lofast som skal slutføres våren 2014<sup>45</sup>, uten at jeg vet noe mer enn det som står i media.

Vegstrekningen er 29,6 km lang hvorpå 20 km er veg i dagen og 9,6 km er tunnel. Lofast grenser til Møysalen nasjonalpark, landskapsvernområde, varig vernet vassdrag. Lofast har vært en meget omstridt veg hvor reindrifta var en av de mest berørte partene. Vegen ble bygget mellom 2003-2007<sup>46</sup> og ble åpnet av Dronning Sonja 1. Desember 2007.

Med Lofast ble også de helt unike kystnære INON<sup>47</sup>-områdene rundt Møysalen kraftig redusert. Disse INON-områdene har vært viktige for reindrifta. For eksempel vil det ved lite

<sup>44</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/72333/binary/40097](http://www.vegvesen.no/_attachment/72333/binary/40097)

<sup>45</sup> <http://www.vol.no/nyheter/article8798515.ece>

<sup>46</sup> *E10 Lofotens fastlandsforbindelse – Landskapstilpasning og naturlig revegetering fra stedlige toppmasser*, rapport Utbyggningsavdelingen nr. 2009/12

<sup>47</sup> *Inngrepsfrie naturområde i Norge* definert av Direktoratet for naturforvaltning

tekniske inngrep i området, vil det blant annet være mindre aktivitet som gjør at reinen får beitero.

Beskrivelse av området vegen planlegges bygget gis det i en melding fra Statens vegvesen/ Nordland beskriver området vegen planlegges å bygges i planprogrammet til Lofotens fastlandsforbindelse, publisert 19 mars 1991:

*”Veitraseen vil skjære gjennom sentrale deler av Hinnøya som hittil har vært urørt av store tekniske inngrep.. Landskapet er preget av høye fjell og fjordlandskap. Særlig kontakten til ”urørte” fjordlandskap gjør landskapet interessant i naturvernsammenheng...”*

Reindrifta beskriver området hvor vegen skal passere slik:

*”Luossavaggi/ Sjørdalen er kalvingslandet vårt. Det er frodig dal hvor reinen har fått beite i ro. Den er også en sentral og viktig flyttleie som binder sammen beiteområdene på Kanstadsida. Denne flyttveien er meget viktig for utnyttelsen av de ulike sesongbeitene”.*

Historisk sett for reinbeitedistriktet er Luossavaggi/ Sjørdalen et viktig område. Her hadde de tidligere fast boplass, som jeg redegjorde for i bakgrunnskapitlet. Sjørdalen er også et viktig knutepunkt og har en lokalitet som gjør nærhet til flere sesongbeiter tilgjengelig. Innover langs Øksfjorden og i Austpollen er det også et verdifullt vårbeite og kalvingsland. Dette vårbeite gav også fleksibilitet i form av at det man ville være i stand til å tåle klimatiske og beitemessige vanskelige perioder for reinbeitedistriktet.

## **5.2 Tidlig planfase**

Prosjektet Lofast har vært en diskutert vegutbygging helt siden 1930-tallet, (den gangen Lofotveien) som var tenkt fra Å i Lofoten til Lødingen og gjennom omtrent samme trase som dagens Lofast; over Raftsundet og til Gullesfjordbotn. Arbeidet med denne Lofotveien fra Å til Fiskebøl. ble påbegynt på 60-tallet, men da med en veg til Fiskebøl og fergeforbindelse fra Lofoten/ Fiskebøl og til Hadsel/Vesterålen via Melbu. Allerede i denne perioden ser vi tegn til det som har blitt karakterisert som en regionalpolitisk drakamp, kanskje spesielt mellom Lofoten og Vesterålen angående trasealternativer. Det er stille om vegen fram til 1975-80 når man igjen begynner å diskutere om trasealternativer<sup>48</sup> (Solberg, 2007) som jeg senere vil vise til.

---

<sup>48</sup> [http://www.lofotposten.no/slettede\\_seksjoner/lofast/article2957332.ece](http://www.lofotposten.no/slettede_seksjoner/lofast/article2957332.ece)

### 5.3 Trasealternativer

Planleggingsprosessen, og spesielt trasevalgene til Lofast var langdratt og pågikk i flere ti-år mellom begynnelsen fra 80-tallet fram til vegens ferdigstilling i 2007. Helt fra man begynte å diskutere vegen på 1930-tallet fram til byggestart i 2004 var trasealternativene noe som var omstridt og som mange ville ha mulighet å si noe om. Her blant annet naturvernere, grunneiere, lokalbefolkningen i Vesterålen og Lofoten, reindrifta og etater som Vegdirektoratet, Statens vegvesen, Fylkeskommunen, Fylkesmannen og kommunene Hadsel, Lødingen, Vågan, Kvæfjord og Sortland og Harstad. Spesielt blir det i media tatt opp det man har kalt for en politisk drakamp mellom Vesterålen og Lofoten<sup>49</sup>. Dette er noe jeg vil diskutere nærmere etter presentasjonen av trasealternativene.

I 1985 ble den første utredningen angående Lofast lagt fram. Nordland vegkontor presenterte en nordre og en søndre trase til Lofotens fastlandsforbindelse gjennom Raftsundet. Den søndre trase som man snakket om var presentert som bru over Trollfjorden, inn Liand og gjennom fjellet til Øyhellsundet (Solberg, 2007). Den nordre trase innebar tre hovedløsninger; Raftsundet - Sigerfjord, Raftsundet - Gullesfjorden, Raftsundet – Kanstad som man gjorde om til ni forskjellige alternativer i konsekvensutredningen gjengitt som: A, C (C-U-1 og C-U-2), D (D-U-1 og D-U-2), E (E-U-1 og E-U-2), H og I. Se tabell 1 og kart 3 nedenfor. Den nordre trase med de ni ulike alternativene ble vedtatt utredet av Nordland fylkeskommune v/ Plan og ressursstyret 27. Juni 1985, og den søndre trase ble forkastet.

Byggingen av Lofast etter den nordre trase ble av Stortinget vedtatt bygd i 1989. Før den tid ble det utarbeidet flere utredninger og konsekvensutredninger med flere trasealternativer som ble tatt med i fylkesdelplanen til Nordland og som senere ble lagt fram for Stortinget til behandling. I prosessen ses det spesielt på tre alternativ; Hadsselfjordalternativet, Gullesfjordalternativene og alternativet via Sigerfjord. Ved valg av trase var der mange faktorer og instanser i tillegg til reindrifta som måtte tas hensyn til. Jeg vil i dette avsnittet presentere kort de elleve trasealternativene som ble lagt fram i konsekvensutredningen for temaet reindrift gjort av Hans Prestbakmo 18.11.1993 som ble behandlet videre i planprosessen. Det vil videre i analysen i henhold til problemstillingen diskuteres antatte konsekvenser av vegen som jeg vil sette opp mot reineiernes uttalelser og observasjoner, da

---

<sup>49</sup> [http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/Kampen\\_om\\_Lofast](http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/Kampen_om_Lofast)

med utgangspunkt fra den nordre trasé med ni ulike alternativer<sup>50</sup> som er mest relevant for oppgaven og vil presenteres senere i dette kapitlet.

### **5.3.1 Hadsselfjordalternativet**

Hadsselfjordalternativet ble tidlig i prosessen introdusert som et tilleggsforslag til den nordre trasé. Hadsselfjordforbindelsen innebar en undersjøisk tunnel under Hadsselfjorden, mellom Melbu og Fiskebøl, der dagens fergeforbindelsen passerer. Forbindelsen ble et omdiskutert alternativ blant etatene og i 1987 ba Vegdirektoratet om at alternativet med tunnel under Hadsselfjorden ble utredet, noe som ble forkastet av Fylkestinget. Hadsselfjordforbindelsen var et alternativ som Vegsjefen senere anbefalte med argumenter som at det samfunnsøkonomisk var det beste fordi at det gav den største besparelsen for den totale vegtransporten til Lofoten, og eliminerer fergesambandet Melbu – Fiskebøl, samt at Hadsselfjordalternativet ikke berørte verdifulle naturområder øst for Raftsundet. Hadsselfjordforbindelsen ble til slutt utredet etter at Stortingsflertallet stemte for at forbindelsen skulle konsekvensutredes, selv om den var forkastet av Fylkestinget. Da satt man igjen med to hovedalternativ, nordre trasé med ni ulike traséalternativ og Hadsselfjordalternativet.

Beslutningen om utbygging etter alternativer fra nordre trasé eller Hadsselfjordforbindelsen ble vedtatt av Stortinget i Stortingsmelding nr. 32 (1988-1989) om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-1993 hvor Samferdselskomiteen viste til at det var enighet blant lokalbefolkningen om trasévalg. Da det i 1994 ble lagt fram en konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens reglement viste det seg at det ikke var den store enigheten blant høringsinstansene om trasévalgene som man tidligere hadde trodd, da spesielt om Hadsselfjordforbindelsen.

I 1994 vedtar man også at strekningen Fiskebøl og Raftsundet øst bygges uavhengig trasévalg. Denne strekningen sto ferdig i 1998 og går fra fergekaia på Fiskebøl med blant annet ei bru fram til Raftsundet øst og med kryss til åpningen av det som ble en del av Lofast som sto ferdig i 2007

---

<sup>50</sup> hvor D-U-1 og D-U-2 senere blir konsekvensutredet som ett alternativ. Samme gjelder E-U-1 og E-U-2.

### 5.3.2 Trasealternativer Gullesfjord

De trasealternativer som ble vurdert aktuelle for videre utredning i konsekvensutredninga i konsekvensutredningsprogrammet for Lofast<sup>51</sup> ble lagt fram i Statens vegvesens reguleringsplaner til kommunene Kvæfjord og Lødingen (2000-2003). I konsekvensutredningen for Lofast er følgende alternativer utredet:

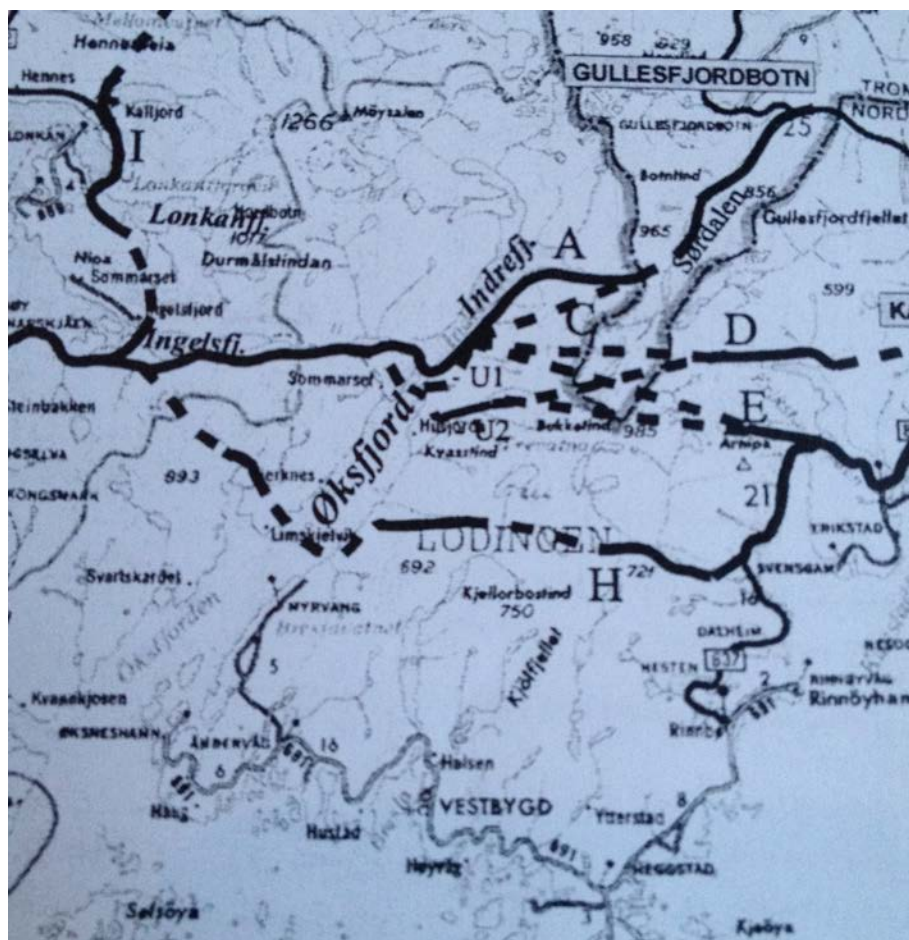
**Tabell 1**

| Alternativ       | Beskrivelse  |
|------------------|--|
| 0                | Eksisterende vegsystem opprettholdes, godkjente planer Hattneset – Raftsundet Ø med tilknytning til Fv. 868 er gjennomført.  |
| A<br>29,7 km     | <b>Raftsundet – Ingelsfjordet – Øksfjorden, bru over Øksfjorden via Husjordøya, langs østsida av Indrefjorden til Austpollaldalen, kort tunnel til Sjørdalen, veg gjennom Sjørdalen til Gullesfjordbotn.</b> |
| C<br>29,0 km     | <b>Som A, men tunnel fra østsida av Øksfjorden (Indrefjorden) ved Brynjulfslåtten til Sjørdalen.</b>   |
| C-U<br>29,0 km   | <b>Som C, men tunnel under Øksfjorden til Brynjulfslåtten, kort dagstrekning ved Brynjulfslåtten</b>   |
| D<br>31,5 km     | Som A til østsida av Indrefjorden, tunnel til Litledalen øst for Erikstadjorden, veg nord for Erikstadjorden, tunnel Erikstadjorden – Kanstadjorden, ny bru over Kanstadjorden til Kanstad.                  |
| D-U-1<br>31,5 km | Som D, men tunnel under Øksfjorden, kort dagstrekning på Indrefjordens østside nord for Husjordøya (Brynjulfslåtten)   |
| D-U-2<br>32,0 km | Som D, men tunnel under Øksfjorden, kort dagstrekning på Øksfjordens østside sør for Husjordøya (Trolldalen).  |
| E<br>35,0 km     | Som A til østsida av Indrefjorden, tunnel Brynjulfslåtten – Kobbnedfjellet ovenfor Haukfjordhalsen, langs rv 837 fra Erikstadjorden til Kanstadjorden, videre som alt. D til Kanstad.                        |
| E-U-1<br>35,0 km | Som E, men tunnel under Øksfjorden, kort dagstrekning på Indrefjordens østside nord for Husjordøya (Brynjulfslåtten)   |
| E-U-2            | Som E, men tunnel under Øksfjorden, kort dagstrekning på Indrefjordens østside sør for Husjordøya (Trolldalen)   |

<sup>51</sup> Etter Plan- og bygningslovens kap. VII-A fastsatt av Vegdirektoratet 18. Mars 1993

|   |   |
|---|---|
| H<br>40,0 km                            | Raftsundet- Ingelsfjorden, tunnel til Øksfjorden ved Vikpollen, tunnel under Øksfjorden til Nordmanddalen, tunnel til Sneisavassdraget, kort tunnel på sørsida av Sneisvatnet, langs Rv. 837 fra Sneisa til Kanstadfjorden, videre som alt. D til Kanstad           |
| I<br>39,0 km                            | Raftsundet – Ingelsfjorden, bru over Ingelsfjorden ved Ingelsfjordneset, tunnel til Lonkanfjorden, bru over Lonkanfjorden, ny veg til Kaljord og over Kaljordmyrene, tunnel gjennom Hennesheia til Fiskefjord, langs rv 822 til Fiskfjord til Sigerfjorden.         |
| Hadsselfjord-<br>Alternativet<br>8,7 km | Undersjøisk tunnel mellom Sløverfjorden og Hadseløya. Tilknyttes Ev 10 4 km øst for Melbu. To alternativ i sør: a) Hadsselfjordtunnelen tar av fra Sløverfjordtunnelen (kryss i undersjøisk tunnel) og b) Hadsselfjordtunnelen tar av fra østsida av Sløverfjorden. |

Kart nr. 3



Konsekvensutredede  
trasealternativer: A, C  
U1-U2, D, E, H og I  
publisert i  
konsekvensutredning  
for Lofast,  
samlereport  
September 1996

## 5.4 Plikt om konsekvensutredning

Jeg har tidligere vist til i bakgrunnskapitlet og i teorikapitlet for når utbygger plikter å utføre en konsekvensutredning, hvilke retningslinjer for utførelsen som foreligger og hvordan man vurderer konsekvensene for den berørte part som for eksempel reindrift.

En konsekvensutredning skal baseres på kunnskap som fremkommer gjennom for eksempel befaring i det gitte området. Statens vegvesens håndbok gir retningslinjer for medvirkning i planprosessen og viser<sup>52</sup> til at:

*”all god erfaring tilsier at det er viktig å trekke grunneiere, næringsdrivende, velforeninger, interesserte borgere, kommunens administrasjon, politikere og andre statlige og fylkeskommunale etater aktivt med i planprosessen. Planlegging av selve planprosessen er en viktig oppgave. Gode forberedelser vil gi en forbedret planprosess som igjen vil bidra til bedre og mer aksepterte løsninger. Medvirkning i planprosessene øker ikke planleggingskostnadene, men bidrar til at planleggerne får lettere tilgang på kunnskap”.*

Jeg har i arbeidet med denne oppgaven analysert fire forskjellige konsekvensutredninger hvor tre er gjennomført og ligger som beslutningsgrunnlag for Lofast utbyggingen. Disse er som følger; konsekvensutredning for reindrift fra 1993 gjort av Hans Prestbakmo, helhetlig konsekvensutredning gjort i 1994 og konsekvensutredning og erstatningsvurdering gjort av Christian Nelleman i 2006. Panoramavegens konsekvensutredning ble gjort i 2004 av Jan Åge Riseth.

## 5.5 Konsekvensutredningene for Lofast

I forbindelse med utbyggingen av Lofast ble det gjort flere delkonsekvensutredninger, blant annet på bakgrunn av reindriftas innsigelser mot utbyggingen. De nevnte konsekvensutredningene er inndelt i temaer som; miljø, naturressurser, samfunn og økonomiske konsekvenser. Reindrifta behandles under kapitlet; konsekvenser for naturressurser og det er konsekvensutredning for reindrift jeg i dette kapitlet vil legge mest vekt på. Jeg vil også nevne de andre mulige konsekvensene for å gi et helhetlig bilde av prosessen og hva man tok hensyn til og hva som veide tyngst i prosessen og i vedtaket.

18. Mars 1993 offentliggjøres konsekvensutredningsprogrammet for Lofast og hvilke faktorer som skal konsekvensutredes for hvilke trasealternativer. Dette arbeidet blir publisert i en

---

<sup>52</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Medvirkning+i+Planprosessen>

samlerapport fra september 1996. Blant annet skal man se på **generelle konsekvenser** for: anleggskostnader, bruk av overskuddsmasser, trafikkfordeling/ trafikkvekst, transportkostnader samt:

**Konsekvenser for miljø;** særlig verdifulle uberørte naturområder og naturlandskap/ kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljø.

**Konsekvenser for naturressurser;** reindrift og landbruk.

**Samfunnsmessige konsekvenser;** trafikkulykker/ utrygghet, næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og boligbygging, økonomiske virkninger, sosiale og velferdsmessige konsekvenser, friluftsliv og rekreasjon, konsekvenser i anleggsperioden, trafikantenes opplevelser og hvilke avbøtende tiltak det i den anledning drøftes også.

**Tabell 2**

**Miljø**

| Alternativ                     | A    | C   | C-U | D   | D-U             | E   | E-U             | H   | I   | Hadsselfjord |
|--------------------------------|------|-----|-----|-----|-----------------|-----|-----------------|-----|-----|--------------|
| Særlig verdifulle naturområder | •••• | ••• | ••• | ••• | •• <sup>o</sup> | ••• | •• <sup>o</sup> | ••  | •   | 0            |
| Landskap                       | •••• | ••• | ••• | ••• | ••              | ••• | ••              | ••• | ••  | •            |
| Kulturminner og miljø          | •••  | ••• | •   | ••• | ••              | ••• | ••              | ••  | ••• | •            |
| Luftforurensing                | 0    | 0   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0               | 0   | 0   | 0            |
| Vannforurensing                | ••   | ••  | ••  | •   | •               | •   | •               | •   | •   | 0            |
| Barriere                       | +    | +   | +   | +   | +               | +   | +               | +   | +   | 0            |
| Støy                           | 0    | 0   | 0   | 0   | 0               | 0   | 0               | 0   | +   | 0            |

**Tabell 3**

**Naturressurser**

| Alternativ | A                | C   | C-U | D  | D-U | E  | E-U | H               | I | Hadsselfjord |
|------------|------------------|-----|-----|----|-----|----|-----|-----------------|---|--------------|
| Landbruk   |                  |     |     |    |     |    |     |                 |   |              |
| Reindrift  | ••• <sup>o</sup> | ••• | ••• | •• | ••  | •• | ••  | •• <sup>o</sup> | - | 0            |



**Tabell 4**  
**Samfunn**

| Alternativ                    | A    | C   | C-U | D   | D-U | E   | E-U | H   | I   | Hadsselfjord     |
|-------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|
| Trafikkulykker, Økning per år | 3,5  | 3,4 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,5 | 2,6              |
| Næringsliv og syssesetting    | +++  | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | ++  | +++              |
| Utbyggings-Mønster            | +    | +   | +   | +   | +   | +   | +   | +   | +   | ++               |
| Offentlig økonomi             | ++   | ++  | ++  | ++  | ++  | ++  | ++  | ++  | ++  | ++               |
| Sosial, velferdsmessig        | +++  | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ | +++ <sup>°</sup> |
| Friluftsliv                   | •••• | ••• | ••• | ••• | ••• | ••• | ••• | ••• | ••• | 0                |
| Trafikantenes opplevelser     | +    | 0   | ••  | 0   | ••• | 0   | ••  | 0   | 0   | ••               |

Tegnforklaring

• = små negative konsekvenser •• = middels negative konsekvenser  
 ••• = store negative konsekvenser •••• = svært store negative konsekvenser

+= små positive konsekvenser ++ = middels positive konsekvenser  
 +++ = store positive konsekvenser ++++ = svært store positive konsekvenser

° = en halv

0 = ingen eller marginale konsekvenser

**5.5.1 Hensyn til miljø i konsekvensutredningen**

Området rundt samtlige av de nordre traseene i Ingelsfjorden, Øksfjorden, Lonkanfjorden, Indrefjorden og Sjørdalen ligger i forholdsvis tekniske urørte naturområder og er omtalt som et større sammenhengende kystalpint område og det foreslås opprettet nasjonalpark i Stortingsmelding nr. 62 (1991-1992), senere kjent som Møysalen nasjonalpark opprettet i 2003 på bakgrunn av de store landskapsmessige kvaliteter. En nasjonalpark defineres som; ”større naturområde, hovedsakelig i statlig eie, som er vernet mot inngrep som i vesentlig grad kan endre naturforholdene. Områdene er valgt ut fordi de inneholder nærmest urørt, egenartet eller særlig vakker natur.”<sup>53</sup>

<sup>53</sup> <http://snl.no/nasjonalt/parker>



Kart nr. 4 - Møysalen nasjonalpark

Samtlige trasealternativer foruten om Hadsselfjordalternativet vil passere nasjonalparkens område. Dette illustreres ved hjelp av konsekvenstabellens ”særlig verdifulle naturområder” hvor det sees at alternativ A vil føre svært store negative konsekvenser, mens C, D og E vil medføre store negative konsekvenser. De alternativene med tunneller anses som mindre konfliktfylte da for eksempel C-U, D-U og E-U var planlagt med tunnel under Øksfjorden. Alternativ I og H har mindre negative konsekvenser for de verdifulle områdene.

### 5.5.2 Hensyn til konsekvenser for naturressurser i konsekvensutredningen

Under denne fanen ligger landbruk, skog- og jordbruk og reindrift. For landbruket vil ingen av de alternativene traseene legge slag på dyrket mark. Derimot vil samtlige alternativ etter nordre trase passere beiteområde for sau. Alternativ I gjennom Sigerfjorden og Kaljorda vil legge beslag på dyrkbare arealer og beiteland på Kaljordsmyran. Hadsselfjordalternativet vil ikke medføre negative konsekvenser for landbruket. Hva gjelder skogbruket sies det i samlerapporten fra 1996 at det valg av trase ikke vil ha betydning for skogbruket.

### 5.5.3 Hensyn til økonomiske konsekvenser i konsekvensutredningen

En av de mulige ringvirkninger man antar vil skje i forbindelse med utbygging av Lofast er endringer i næringslivet, noe man ser positivt på. Ser man på nordre trases alternativer A-H så antas det at vegen vil ha størst positiv effekt for Lofoten og en muligens negativ for kommunene Hadsel og Sortland. Hadsselfjordalternativet og alternativ I gjennom Sigerfjord vil gi mindre positive virkninger for Lofoten, men forventes å bli svært positiv for Hadsel og Sortland, samt muligens de øvrige kommunene i Vesterålen og for Lofoten. Det legges vekt på i samlerapporten for konsekvensutredningene de samfunnsøkonomiske kostnadene det vil bli og man konkluderer med at Hadsselfjordalternativet er det beste, derfor at det har høyest transportnytte i og med at fergesambandet Melbu – Fiskebøl vil bli nedlagt. Ved valg av de andre alternativene vil fergetilbudet kun bli noe redusert. Som det kommer frem nedenfor så er det dyreste alternativ I som passerer Sigerfjord. Alternativ C var det tredje billigste til 210 millioner. Alternativene U-1 og U-2 behandles som U.

Kostnader som omfavner investering av opprusting av eksisterende E10 til akseptabel stamvegstandard, transportkostnader, vedlikehold og drift av veger og ferger, for de enkelte alternativene ble også utredet og ble viktige i arbeidet med trasevalg. For problemstillingen til denne oppgaven om reindriftas medvirkning i planprosessen er de økonomiske estimeringene for trasealternativene interessante, spesielt om man ser disse sammen med konsekvensene for reindrifta. Kostnadsoverslagene til Lofast gjort i konsekvensutredningen i 1993 ble derimot revidert i den endelige Fylkesdelplanen som ble ferdigstilt i 1997.

**Tabell 5**

#### **Kostnadsoversikt**

| <b>Alternativ</b> | <b>A</b> | <b>C</b> | <b>C-U</b> | <b>D</b> | <b>D-U</b> | <b>E</b> | <b>E-U</b> | <b>H</b> | <b>I</b> | <b>Hadsselfjord</b> |
|-------------------|----------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|----------|---------------------|
| 1993*             | 440      | 530      | 600        | 710      | 820        | 660      | 770        | 1020     | 740      | 590                 |
| 1998*             | 580      | 760      | 900        | 1050     | 1240       | 950      | 1140       | 1500     | 1010     | 860                 |

\*Tallene er oppgitt per millioner kr.

#### **5.5.4 Hensyn til samfunnsmessige konsekvenser i konsekvensutredninga**

Når man så på de samfunnsmessige konsekvensene tok man utgangspunkt i nordre trase og Hadsselfjordalternativet hvor man konkluderte med at alle alternativene ville gi positive virkninger for næringslivet og sysselsettingen i Lofoten. En fergefri forbindelse med fastlandet ville øke tilgjengeligheten og det ville etableres en mer effektiv transportrute for næringslivet og privatperson til og fra Lofoten. Blant annet nevnes tilgjengeligheten til Harstad/ Narvik lufthavn Evenes. For dette var traseene fra Gullsfjordbotn og Kanstad: A-H best hvorpå alternativene I og Hadsselfjordforbindelsen ikke var like gunstige. For Vesterålen ville Hadsselfjordforbindelsen være et bedre alternativ for å få mer gjengående trafikk gjennom Melbu, Stokmarknes og Sortland. Reiselivsnæringa var særskilt opptatt av at Lofast skulle gå gjennom Hadsselfjordforbindelsen for å opprettholde muligheten og tilrettelegge for turistnæringa i Vesterålen.

For Lofoten ble det forventet at alle traseer ville være positive for utbyggingsmønstret og gi en økt attraktivitet for boligbygging som følge av vegtilknytning til fastlandet. Man antok at Hadsselfjordalternativet ville være det mest positive for lokalbefolkningen rundt Vesterålen og Raftsundet, da det kunne åpne for muligheter for boligbygging i nærområde og gi nærhet til offentlig og privat service rundt strekningen Melbu- Sortland. Sosiale og velferdsmessige konsekvenser ville være positive da en døgnåpen forbindelse mot øst vil bli realitet. En bedret vegforbindelse mellom Vesterålen og Lofoten ville gi en bedre tilgjengelighet til sentrumsfunksjoner, skoletilbud og sykehustjenester.

Ved valg av Gullsfjord- og Kanstadalternativene ville Lofoten få en bedre tilgjengelighet til Harstad/ Narvik lufthavn Evenes. Alternativ I ville gitt befolkningen i Hadsel innland (for eksempel Blokken) en noe bedre mulighet til å benytte de tilbud som finns i Lofoten. Samlet sett fra de samfunnsmessige konsekvenser vurderte man Hadsselfjordalternativet som et vesentlig bedre alternativ enn noen av de andre nordre traseene på bakgrunn av båndet mellom Vesterålen og Lofoten gjennom arbeidsmarked, boligmarked og tilgjengelighet til offentlige og private tjenester.

#### **5.5.5 Hensyn til konsekvenser for reindrift i konsekvensutredningen**

Når konsekvensutredningen og erstatningsvurderingen av Nelleman i 2004 utføres har anleggsarbeidet allerede begynt og ferdigstilles 3 år senere. Denne konsekvensutredning utføres for bakgrunn for at man vil danne et grunnlag for forhandlinger mellom reindriffta og

Statens vegvesen vedrørende erstatninger for eventuelle vesentlige ulemper for reindrifta som følger av Lofast.

De trasealternativene som berører dette området er alternativ: A, C og C-U, E og H.

A, C og C-U- alternativene er samme trase, bare med små endringer som jeg viser til nedenfor. Disse vil redusere grunnlaget for reindrifta i distriktet betydelig og medføre store negative konsekvenser for reindrifta. Alternativ E og H medfører middels til store negative konsekvenser for reindrifta på grunn av konflikt med en svært viktig trekk/ flyttvei mellom Sneisa og Kanstad.

Vest for Øksfjorden vil en del av vårbeite lands Ingelsfjorden få tapt, og trekk og driving av rein vil også bli forstyrret i dette området. Alternativ A, C, D og E medfører små negative konsekvenser for dette området, vest for Øksfjord<sup>54</sup>. Spesielt gav man innsigelse mot alternativ A og C, her nevnes spesielt Sjørdalen som også reineiere i intervjuene tar opp. Hans Prestbakmo tar i sin konsekvensutredning fra 1993 opp følgende vurdering av alternativ A at det vil redusere grunnlaget for reindrifta i distriktet betydelig. Mer detaljert beskriver han vurdering av alternativ A slik:

#### **Sørsiden av Ingelsfjorden:**

Tap og ulemper vil være betydelige og vil redusere bruk av områder som ligger opp mot vegen og trekk av rein vil også bli forstyrret av vegen i dette tilfellet.

#### **Innover langs Øksfjorden og i Austpollen:**

Vegen vil legge beslag på spesielt verdifullt vårbeite og kalvingsland. Store arealer vil også indirekte gå tapt. Simlene i kalvingstida er spesielt vare og skyr områder med ferdsel og uro. Det er derfor også lite beite å finne for simlene i kalvingstida. I Sjørdalen vil vegen legge direkte beslag på beiteland, men den indirekte virkningen av vegen vil gjøre det vanskelig å utnytte beite i dalbotn og liene på våren og forsommeren. Reinen vil på grunn av vegen, trafikken og den uroen ikke roe seg og utnytte disse beitene. Vegen vil også økte utfarten i området på våren og forsommeren og vil i stor grad forsterke den negative virkningen av den. Reinens naturlige trekkvei gjennom Sjørdalen vil også bli forstyrret. Å miste denne trekkveien

---

<sup>54</sup> Samlerapport, Lofast sept. 1996

vil igjen føre til at man får en dårligere utnyttelse av resten av den østre delen av distriktet. Indirekte vil en veg også medføre større tap av kalver da simler blir skremt ut av området og må trekke til områder dårligere egnet for kalvingsland. De fine myrområdene sør-øst for Gullesfjordbotn vil også bli sterkt redusert som vårbeite og kalvingsland. Det er heller ikke mulig å erstatte områder.

Hva gjelder alternativ C som er omtrent det samme som A: Tunnelen vil mellom strekninga Brynulfsslåttelva- Matvatnet vil redusere tapene og ulempene en del i forhold til alternativ A, men i Sør dalen vil alternativet medføre betydelige tap og ulemper. Områdestyret fremsetter **innsigelse** mot at LOFAST planlegges bygd etter alternativ C som innebærer at viktig reindriftsområde i Sør dalen blir berørt. Områdestyret ser helst at vegutbyggingen skjer etter alternativ I, subsidiært etter alternativ D da disse alternativene vil ha minst skadevirkning for reindriftsnæringa. ”

**Tabell 6**

| Rangering | Alternativ     | Konfliktgrad | Beskrivelse av konflikter  |
|-----------|----------------|--------------|--|
| 1         | 0              | Ingen        |  |
| 2         | I              | •            | Tap av beiteland og konflikt med trekkvei sør for Ingelsfjorden. Noe tap av vinterbeite mellom Ingelsfjorden og Sigerfjorden.  |
| 3         | D-U-I og D-U-2 | ••           | Tap av beiteland og konflikt med trekkvei sør for Ingelsfjorden, noe tap av beiteland på østsida av Øksfjorden. Konflikt med flytting av rein over Kanstadfjorden.                   |
| 4         | D              | ••           | Se beskrivelse av alternativ D-U-I og D-U-2.   |
| 5         | E-U-1 og E-U-2 | ••           | Konflikt med trekk/drivevei på strekningen Haukfjordhalsen –Kanstad. Tap av beiteland og konflikt med trekkvei sør for Ingelsfjorden, noe tap av beiteland på østsida av Øksfjorden. |
| 6         | E              | ••           | Se beskrivelse av alternativ E-U-1 og E-U-2.   |

|    |     |      |  |
|----|-----|------|--|
| 7  | H   | ••°  | Konflikt med trekk/drivevei på strekningen Sneisa – Kanstad. Tap av beiteland og konflikt med trekkvei sør for Ingelsfjorden, tap av beiteland på østsida av Øksfjorden (Nordmandalen) og i Sneisadalen. |
| 8  | C-U | •••  | Konflikt med deler av kjerneområdet for reindriften øst for Øksfjorden og i Sjørdalen.   |
| 9  | C   | •••  | Se beskrivelse av alternativ C-U.  |
| 10 | A   | •••° | Konflikt med hele kjerneområdet for reindriften på strekningen Husjordøya – Sjørdalen. Tap av beiteland og konflikt med trekkvei på sørsida av Ingelsfjorden.  |

Tabell: rangering av alternativene etter økende konfliktgrad med reindriftsinteressene.  
Kilde: konsekvensutredning plan- og bygningsloven kap. VII-a  
Vegutredning, plan- og bygningslovens kap V juli 1994.

#### Tegnforklaring

- = små negative konsekvenser    •• = middels negative konsekvenser
  - = store negative konsekvenser    •••• = svært store negative konsekvenser
  - ° = en halv
- Rangering: 1 = minst konfliktfylt, 12 = mest konfliktfylt

## 5.6 Effekter av inngrep for reindriften

Skal man forstå den samiske reindriften i forhold til arealtap vil tidligere skrevet forskning om reindriften grunnleggende basisforutsetninger være nødvendige å ta med. Graden av inngrepseffekter er brukt av forskere og ved utarbeiding av konsekvensutredninger vil og være viktige analyseverktøy for innhentet datamateriale, og ble brukt i konsekvensutredningen for Panoramavegen og Lofast. Denne graden for effekter ble brukt under intervjuene for å sammenligne de antatte konsekvenser med de faktiske konsekvensene av Lofast. Inngrepseffekter kan deles inn i *direkte effekter*, *indirekte effekter* og *kumulative effekter* (World Bank 1997). Disse effektene har Christian Nelleman i konsekvensutredningen og erstatningsvurderingen for reindriften fra 2004 henvist til. Dette skal være oversikt som er basert på naturvitenskapelig forskning. Inndeling av effekter i de tre nevnte kategorier som jeg vil presentere under er som følger:

**1. Direkte lokale effekter** – under anleggsfase og forstyrrelse av enkeltdyr

**2. Indirekte regionale effekter** – på hele flokken i det aktuelle området

**3. Kumulative effekter** – som også kan angå rein utenfor det utbygde området

### **Direkte lokale effekter**

De direkte lokale effektene som presenteres i konsekvensutredningen for erstatningsvurderingen gjort i 2004 av Christian Nelleman sier at det ventes noe økt merarbeid i forbindelse med forstyrrelse under utbyggingen. Direkte stress og forstyrrelse, økt energiforbruk og eventuelle kalvetap anses som å ha svært begrensede konsekvenser under anleggsfasen. Utbyggingen har imidlertid medført en del merarbeid og denne er avtalt mellom utbygger og reindriften på en ryddig måte. Koordinering av utbyggingen fungerte i følge reindriftsutøverne jeg har snakket med. Blant annet fikk man under reinarbeid lov til å benytte seg av anleggsveien noe som lettet arbeidet under gjeting.

### **Indirekte regionale effekter**

Nyere forskning har dokumentert at kontinuerlig forstyrrelse og permanente inngrep som veier, kraftlinjer osv. kan føre til langvarige unnvikelseeffekter.

1. Reinen reduserer bruken av områder nært inngrepet
2. Størrelse på området varierer, men vanligvis er det snakk om 1-4 km, avhengig av type inngrep.
3. Reinen presses sammen på mindre produktive beiteområder med resultater som økt overbeite og konkurranse om beite.

*Indirekte konsekvenser av veien*, herunder unnvikelse og tap av beiteområder er imidlertid betydelige. Veien i Sør-dalen vil med stor sannsynlighet medføre en nær 90% reduksjon i reinens bruk av store deler av dalen, så vel som mot Øksfjorden. Dette anses som permanent tapt. Det vil videre kunne fremkomme økte problemer og merarbeid i forbindelse med flytting. Det er lite gunstige alternativer til denne trekklei, og tidspunktet for flytting på året gjør at en ikke kan benytte annen type transport enn driving av rein i terrenget. Veien i Sør-dalen gir ikke noen nevneverdige driftsmessige fordeler, men primært betydelig ulempe og gir en 50% og 90% reduksjon med 6 km (i 2). Hva gjelder vegen i Ingelsfjorden fordi den har mange tunneller noe som gjør at reinen kan beite, men det hersker litt tvil om dette. Kan ventes en reduksjon i beite på 25-40%.



## **Kumulative effekter**

De samlede, langvarige effektene av utbygging inkluderer reduserte muligheter for beiting sommer til vinter som kan overføres til redusert drektighet, kalveprosent, kalveoverlevelse, vektorer og til sist redusert produksjon i næringen på lang sikt.

1. Tap av bæreevne – plass til færre rein, som følge av tap av beiteland
2. Økte tap til rovdyr når dyrene presses sammen på mindre områder
3. Redusert produksjon og dårlige slaktevekter dersom ikke reintallet reduseres i takt med tap av beiteland

Den viktigste effekten ved unnvikelse av inngrep er at bæreevnen til stadighet reduseres.

## **5.7 Konklusjon av konsekvensutredningene**

Konklusjonene til konsekvensutredningene gjort i henholdsvis 1993 og 2004 av to forskjellige utredere, Hans Prestbakmo og Christian Nelleman konkluderer med det samme: *”hva angår framtidig ulempe og merarbeid anses som mer usikkert”*<sup>55</sup>. De kumulative og indirekte regionale konsekvensene antas å være svært negative for reindrifta i området, spesielt nevnes Sjørdalen som et sårbart område. Nelleman (2004:23) uttaler: *”På bakgrunn av befarung, intervjuer, litteratur, samt gjennomgang av materiale og kartberegninger konkluderes det at Lofast-forbindelsen klart har medført betydelig ulempe og skadevirkning i distrikt 34 Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy i form av tap av beitemuligheter spesielt i Sjørdalen....”*

Prestbakmo (1993:6) nevner også Sjørdalen som et meget verdifullt område:

*”.... I Sjørdalen vil vegen direkte legge beslag på beiteland, men den indirekte virkninga av vegen vil gjøre det vanskelig å utnytte beitene i dalbotn og liene på våren og forsommeren. Vegen, trafikken og den uro det medfører, vil gjøre at reinen ikke roer seg og utnytter beitene her. Vegen vil også øke utfarten i området på våren og forsommeren og det vil i stor grad forsterke den negative virkninga av den.”*

Reindriftsutøverne forteller: *”den naturlige trekkvegen gjennom Sjørdalen mot Østerdalen og Gulesfjordbotn er borte. De fine myrområdene sør-øst for Gulesfjordbotn gjennom Sjørdalen vil også bli sterkt redusert som vårbeite og kalvingsland. Det er vanskeligere og mer arbeidskrevende å flytte med rein mellom sesongbeitene. Det fører i neste omgang til at en*

---

<sup>55</sup> Nelleman, C. 2004: Konsekvensutredning og erstatningsvurderinger for reindriften i reinbeitedistrikt nr. 34 Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy av Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast): 23

også får dårligere utnyttelse av resten av distriktet. Vi har større tap av kalver på våren, når simlene blir skremt ut av området og må trekke til områder som er dårligere egnet som kalvingsland.” Konklusjonen av konsekvensutredningene anses for å stemme med dagens situasjon for reinbeitedistriktet. En reineier uttalte ”det eneste jeg har å si om vegen er at konsekvensene ble enda mer alvorlige enn vi hadde trodd”. Det oppleves som at det sees på forholdet man har til vegen som noe problematisk når tar utgangspunkt i dagens situasjon for reindrifta i området.

## **5.8 Regionale dragkamper**

Etter publiseringen av samlerapporten fra 1996 som inneholdt blant annet konsekvensutredningene fra 1993-1994 ble det bedt om uttalelser om hvorvidt konsekvensene av prosjektet er tilstrekkelig. Høringsuttalelsene sendes så til Vegdirektoratet for godkjenning hvor på vegdirektoratet vil i samråd med miljøverndepartementet vurderer om utredningsplikten etter Plan- og bygningsloven kap. VII-a er oppfylt, og godkjenner eventuelt konsekvensutredningen og Fylkesdelplanen som var til offentlig høring og behandling i kommunene i Lofoten, Vesterålen, samt i Harstad og Kvæfjord kommune og fylkestinget i Nordland. Deretter ble Fylkesdelplanen og konsekvensutredning som grunnlag for beslutning av alternativer oversendt fra Fylkestinget i Nordland. Fylkesdelplanen ble mottatt av Miljøverndepartementet 26.5.1997, og ble sendt til sentral behandling og beslutning av Stortinget. Etter publisering av konsekvensutredning og de ulike trasealternativene gjorde flere parter, blant annet kommuner i området opp anbefalinger om hvilket trasealternativ de støttet. I stor grad dreide det seg om Hadsselfjordalternativet og nordre trase via Gulesfjordbotn og senere alternativ I gjennom Sigerfjorden. Interessene fra ulike parter viste seg å være mange og ulike. Spesielt var det regionen Vesterålen og Hadsel kommune som skilte seg ut. Hadsel kommune vedtok blant annet i kommunestyret å ikke godkjenne reguleringsplan hvor vegen skulle bygges gjennom Sjørdalen. Denne konflikten ble etter hvert så stor at den ble karakterisert blant befolkningen og partene som en regional dragkamp som resulterte i anmodning om statlig vedtak av reguleringsplanen for utbyggingen av Lofast.

## **5.9 Uttalelser**

Uttalelsene angående trasealternativene var mange og jeg vil presentere noen av dem nedenfor. Blant annet Nordland Fylkesting, Vegdirektoratet, Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet og reindrifta v/ Reindrifftsforvaltninga og Områdestyret som uttalte seg på bakgrunn av konsekvensutredningene.

### **5.9.1 Nordland Fylkesting**

Fylkestinget vedtar 02.06.97 at Lofotens fastlandsforbindelse anbefales i fylkesdelplanen bygget etter alternativ C-U på bakgrunn av 34 stemmer for nordre trase og 19 for Hadsselfjordalternativet og sender vedtaket videre til Miljøverndepartementet for sentral behandling etter Plan- og bygningsloven som ansvarlig myndighet. Dette vedtaket sendes så til Stortinget som ber: ”regjeringen legge nordre trase, alternativ C, til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.”

### **5.9.2 Vegdirektoratet**

Vegdirektoratets faglige vurdering hva angår Hadsselfjordalternativet er at det burde utredes gjennom videre planlegging da det har betydelig mindre negative miljømessige konsekvenser for de verdifulle naturområdene rundt Øksfjorden og nordøst for Raftsundet, dette gjelder også kulturminnevern. Videre kommentar fra Vegdirektoratet er at selv om tilstedeværende fordelene med nordre trase har for næringslivet i Lofoten, så vil det ikke veie opp for tap av naturområdene etter alternativene fra nordre trase. Alternativ I gjennom Sigerfjord frarådes fra Vegdirektoratet for bygget.

Et av de samfunns- og regionalpolitiske formålene med utbygging av Lofast var å bidra til utvikling av næringslivet og å skape en forbindelse mellom Lofoten og Vesterålen. Kortere og mer tilgjengelig vegsamband skulle bidra til å bedre ressursutnytingen ved å bedre service til lokalbefolkningen som transporttilbud, skole, sykehus. Dette spesielt hvis Lofast bygges etter Hadsselfjordalternativet som vil innebære en styrking i sambandet mellom Vesterålen og Lofoten. Valg etter alternativer i nordre trase vil ha mest sannsynlig være motsatt, en svekkelse i forholdet, spesielt ettersom fergetilbudet mellom Melbu og Fiskebøl vil reduseres. Miljødirektoratet vurderte etter fylkesdelplanen at fra et regionalpolitisk perspektiv vil Hadsselfjordalternativet være det beste alternativet.

### **5.9.3 Miljøvern- og samferdselsdepartementet**

Samferdselsdepartementets uttalelse om trasealternativene til den nye E10- Lofotens fastlandsforbindelse gir signaler om at Hadsselfjordalternativet er det beste i likhet med direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren, fylkesmennene i Troms og Nordland, miljøvernavdelingene, vegsjefen i Nordland og Vegdirektoratet, selv om det er det samfunnsøkonomiske dårligste. I uttalelsen til Samferdselsdepartementet legges det vekt på at

vern av natur er viktig og det trekkes frem spesielt om verneplan for vassdrag som har gitt Vestpollen/ Indrefjorden og som vil bli berørt av alle alternativ for utenom H, I og Hadsselfjordalternativet. Det vises også til at det vil være i konflikt med Stortingets tiltak for å unngå utbygginger (utenom kraftutbygging) som kan redusere verneverdien i vernede vassdrag. Samt vil også en tilgjengeliggjøring av et slikt område uten større inngrep store verdier og kvaliteter være i konflikt med de hensyn knyttet til truede dyrearter, samt til områdets urørte natur. Det er fra både Miljø- og Samferdselsdepartementet lagt vekt på de konsekvensene for miljøet og naturressursene og det vedtas at tunnel under Hadsselfjorden vil være det mest aktuelle alternativet for videre planlegging av Lofast, også på bakgrunn av den fordel en slik undersjøisk tunnel ville få for Vesterålen. Det uttales også at alternativ I gjennom Sigerfjord er dårligere enn de andre alternativene gjennom nordre trase.

#### **5.9.4 Reindrift**

Fra reindriftas hold hadde man ingen merknader til konsekvensutredningen/ fylkesdelplanen, samtidig som man støtter Vegsjefens forslag i fylkesdelplanen om at Lofast bygges etter Hadsselfjordalternativet da den ikke vil komme i konflikt med reindriftsinteressene. Videre i fylkesdelplanen viser Vegsjefen til at om transport mellom fastland og Lofoten har større betydelse så anbefales alternativ C: Raftsundet – Ingelsfjorden – Øksfjorden, bru over Øksfjorden via Husjordøya og tunnel fra østsida av Øksfjorden (Indrefjorden) ved Brynulfslåtten til Sjørdalen og mot Gullsfjordbotn. Strekingen Husjordøya – Indrefjorden – Sjørdalen – Gullsfjordbotn anses som spesielt sårbart da det er kjerneområdet for reindrifta, både som vårbeite, kalvingsland og sentralt flyttingsområde og er det eneste området av noen størrelse der reinen får ro til å beite på våren og tidlig på sommeren på Kanstadvjordsida.

Alternativ I gjennom Sigerfjorden blir av Vegsjefen forkastet fordi dette ikke vil gi den grad av forbedring av Lofotens fastlandsforbindelse som målet med vegen er, samt at den har høyere samfunnsøkonomiske kostnader og negative konsekvenser for miljøet enn Hadsselfjordalternativet. Områdestyret anbefalte så at vegen blir bygget etter alternativ I, subsidiært etter alternativ D da disse to alternativene ville ha minst skadevirkning for reindrifta i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.

Etter reindriftsagronomens vurdering av alternativene ble det framsatt en innsigelse mot at Lofast planlegges bygd etter alternativ C da Sjørdalen blir berørt. Samtlige trasealternativ gjennom Sjørdalen vil medføre betydelig tap for reindriftnæringa da Sjørdalen er et urørt

kjerneområde og svært viktig for reinen. Det ble sendte innsigelse til Kvæfjord kommunes arealdel i kommuneplanen hvor Sjørdalen var tatt med. Meklingen mellom Kvæfjord kommune og reindriftsmyndighetene førte til at Lofast ble tatt ut av kommuneplanen. Områdestyret anbefalte så at vegen blir bygget etter alternativ I, subsidiært etter alternativ D da disse to alternativene ville ha minst skadevirkning for reindriften i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.

Samlerapporten for konsekvensutredningene ble satt ut på høring og gjennom høringsuttalelsene til konsekvensutredningen for Lofast var det flere instanser som kom med kritikk og spørsmål. Blant annet var det spørsmål om hvorvidt det var mulig å bygge en undersjøisk tunnel under Hadsselfjorden med tanke på *geologiske forhold og jordskjelvaktivitet*<sup>56</sup>. Mens fra andre hold mente man at området rundt Indrefjord/ Øksfjord ikke er urørt natur på grunn av passerende kraftledninger, plantefelt og hyttebygging. Noen høringsinstanser hevder at konsekvenser for kulturminner på Husjordøya er overdrevet og at ei bru ikke vil berøre kulturminne. Mange av høringsuttalelsene mener også at det i konsekvensutredningen er lagt for liten vekt på næringslivet i Harstad, Sør-Troms og Ofoten og at det burde inngå i utredningen. Det er også i flere av høringsuttalelsene uttrykket positive holdninger til at de naturskjønne områdene rundt Øksfjorden blir mer tilgjengelige for større deler av befolkningen. Det er på bakgrunn av konsekvensutredningen av man publiserer fylkesdelplanen. Den skal gi oversikt over rammebetingelser og overordnede planer som har betydning i saken, både på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

### **5.10 Opphold i prosessen**

Etter at Miljø- og Samferdselsdepartementene vedtok at Hadsselfjordalternativet skulle tas med for videre planlegging i 1997 stoppet prosjektet opp til 2002 år, delvis på grunn av diskusjoner om trasevalg regionalt, siden mange av interessene ville at den nye E10 til Lofoten skulle gå via Vesterålen og undersjøisk tunnel under Hadsselfjorden, noe som også ble utredet for videre behandling. En av hovedårsakene til "oppholdet" var også fordi at Norske naturvernorganisasjoner, heriblant Natur og Ungdom sto samlet mot at Lofast skulle bygges etter nordre trase som var lagt i sådan nærhet til den nåværende Møysalen nasjonalpark, tett opp til byggestart av Lofast.

---

<sup>56</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/19971998/stmeld-nr-53-1997-98-/5.html?id=191997>

### 5.11 Anmodning om statlig reguleringsplan

Etter Plan- og bygningslovens §18 (1985) gir Miljøverndepartementet hjemmel til å utarbeide og vedta reguleringsplan. Bestemmelsen kan anvendes når ”viktige statlige eller fylkeskommunale utbyggings-, anleggs- eller vernevedtak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det.” Et vedtak om bruk av statlig plan kan gjøres på alle stadier i planprosessen og kan være aktuelt når kommunen ikke ser seg tjent med å vedta plan for viktige statlige transporttiltak presiseres det i St. Meld. Nr 29 (1996-1997) Regional planlegging og arealpolitikk. En statlig vedtatt reguleringsplan skal kun brukes ved helt spesielle tilfeller og når det er klare motsetninger blant annet mellom regionale og kommunale interesser.

Daværende Samferdselsminister Torild Skogsholm uttalte i et brev datert 25.06.02 til Miljøverndepartementet at fremdriften i vegprosjektet E10, Lofotens fastlandsforbindelse må sikres ved statlig reguleringsplan da man fra Departementets hold anså at Lofast var en del av stamvegnettet og fordi vegprosjektet hadde stor regional betydelse. På det tidspunkt hadde reguleringsplanen for nordre trase alternativ C-U blitt godkjent. I etterkant av samferdselsminister Torild Skogsholms uttalelse ble det sendt fra Sør-Troms regionråd 07.08.02 en anmodning til Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet om at det vedtas en statlig plan for at prosessen med Lofast ikke skulle forsinkes mer enn nødvendig. Vågan Kristelig Folkeparti sendte brev med samme anmodning 07.10.2002 hvor det også vises til en underskriftsaksjon for en statlig vedtatt reguleringsplan for Hadsel kommune og strekningen Raftsundet øst og Ingelsfjordeidet i kommunen. Det ble uttrykt behov for en statlig reguleringsplan da to av tre direkte berørte kommuner<sup>57</sup> hadde godkjent det valgte trasealternativet, noe som vist til tidligere; Nordland fylkesting støttet. Det støttede alternativet om nordre trase ble av Hadsel kommune ett vedtak å ikke godkjenne forslaget til reguleringsplanen, en reguleringsplan som var godkjent av de to andre direkte berørte kommunene Hadsel og Lødingen. Det forslaget om valg av nordre trasealternativ C-U som var lagt til grunn, og vært oppe til behandling i Stortinget, for den forelagte reguleringsplanen utarbeidet av Statens vegvesen var et resultat av en lang og omfattende planprosess sies det i anmodningen om statlig reguleringsplan. Begrunnelse fra kommunestyret i Hadsel kommune var blant annet at trasevalget ble for dyrt og at det fantes billigere løsninger og at

---

<sup>57</sup> Kvæfjord og Lødingen kommune

trasealternativ C-U fører med alvorlige naturinngrep samt at næringslivet i Vesterålen og Lofoten vil bli svekket.

Samtidig i september (2002), mottar Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet fra Hadsel kommune hvor det bes om at reguleringsplanen for Lofast ikke vedtas. Det foreslås heller et nytt alternativ fra Hadsel kommune over Brottøya, en variant av alternativ I via Sigerfjord. Hadsel kommune hevder i samme brev at Miljøverndepartementet ikke har kompetanse til å fatte et statlig planvedtak så lenge saken ikke er tilfredsstillende utredet. Brottøy-alternativet ble forkastet etter Statens vegvesen foretok en sammenligning av avstander og kostnader mellom Brottøy-varianten og alternativ I Sigerfjord. Det konkluderes der med at Lofast via Brottøya ikke er rimeligere eller gir en større samfunnsnytte enn andre alternativer som har vært til behandling basert på konsekvensutredningene utført for de ulike trasealternativene.

### **5.12 Vedtak og godkjenning av reguleringsplan**

Miljøverndepartementets vurderinger etter å ha mottatt Samferdselsdepartementets anmodning om statlig reguleringsplan etter brev fra Sør-Troms regionråd var at det ikke var grunnlag for å kreve ytterligere alternativer i saken, og viser til Vegdirektoratets godkjente konsekvensutredning gjort for Lofast 10.03.1997. Det vises også til den grundige konsekvensutrednings- og planprosessen som er gjennomført for tiltaket vil også utredningsplikten etter forvaltningsloven være ivaretatt. Etter en samlet vurdering la Miljøverndepartementet vekt på at Lofast-prosjektet er knyttet til nasjonale interesser og at det kan gjennomføres i henhold til Stortingets vedtak og gjeldende fylkesdelplan. Miljøverndepartementet legger også vekt på at det er tilstrekkelig grunnlag for å vedta den omtalte reguleringsplanen for E10 Raftsundet Øst – Ingelsfjordeidet i Hadsel kommune.

Anmodningen om statlig vedtak av reguleringsplanen fikk medhold av Miljøverndepartementet på bakgrunn av Plan- og bygningslovens § 18 og dermed var reguleringsplanen for alternativ C-U vedtatt. Traseen som ble valgt var det alternativet reindrifta gikk størst grad imot. Vegen er bygd fra Raftsundet – Ingelsfjorden – Øksfjorden - bru over Øksfjorden via Husøy, langs østsiden av Indrefjorden – tunnel fra østsiden av Øksfjorden til Sjørdalen, gjennom Sjørdalen til Gullsfjordbotn.

Etter vedtatt reguleringsplan ble det raskt bevilget penger slik at bygningsarbeidet ble startet opp tidligst mulig våren 2004. Som følge av diskusjonene om vern av natur og miljø i planleggingsprosessen besluttet Statens vegvesen å utarbeide en handlingsprogram for ”landskapspleie”. Dette fordi da vegen krysser i så stor grad urørt natur og nasjonalparken Møysalen. Målsetningene for Lofast i handlingsprogrammet sier: ”vegen skal framstå som et så lavmælt byggverk som mulig i et vakkert og storslått landskap”. I pressemelding<sup>58</sup> for vedtaket skrev Miljøverndepartementet at ”den valgte traseen vil ha konsekvenser for naturmiljø og landskap...”, men at ”...løsningen vil gi Lofotens fastlandsforbindelse den raskeste veien mot E6”.

### 5.13 Erstatningsvedtak

I planprosessen til Lofast ble reindrifta inkludert ved at representanter fra reinbeitedistriktet, Områdestyret og reindrifftsforvaltningen ble invitert til møter. Forskriftene ble fulgt og det ble utført konsekvensutredninger. I det hele tatt ble reindriftas medvirkning i planprosessen oppfattes å ha vært bra i følge representanter fra Kvæfjord kommune og Statens vegvesen som jeg har intervjuet. Dette er noe som Nelleman også presiserer i konsekvensutredningen gjort i 2004:23: ”det bemerkes videre at det har vært et profesjonelt og øyensynlig godt samarbeid mellom utbygger og rettighetshavende reindrift i området”. Allikevel ble det utbyggingsalternativet som ifølge konsekvensutredningene, og reindriftas vurdering ville medføre størst negative konsekvenser valgt av Miljøverndepartementet. Dette vedtaket ble gjort etter anbefalinger i den vedtatte reguleringsplanen hvor man valgte den mest økonomiske fordelaktige trase, og så bort fra andre faktorer som skal ivaretas, herunder som hensyn til natur, miljø og reindrift. Disse er definert som ikke-prissatte konsekvenser. Selv om kommunikasjonen og medvirkninga til reindrifta av de involverte beslutningstakere ble ansett som godt ivaretatt, så ble ikke reindrifta hørt. Samtidig var man i vedtaket oppmerksom på de negative konsekvenser utbyggingen hadde og det ble inngått et vedtak om økonomisk erstatning for merarbeid og tap av beiteland etter erstatningsvurderinger gjort i 2004, samme år som utbyggingen startet.

Den norske betraktningen for reindrift er i følge Bjørklund og Brantenberg (1981) ofte knyttet til kjøttproduksjon. Tap av beite og økt arbeidsinnsats lar seg ut fra den norske forståelsen erstattes med økonomisk kompensasjon. Bjørklund og Brantenberg (1981) skriver videre at

---

<sup>58</sup> [http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/md/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/traseen\\_for\\_lofotens\\_fastlandsforbindels.html?regj\\_oss=1&id=248642](http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/md/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/traseen_for_lofotens_fastlandsforbindels.html?regj_oss=1&id=248642)



man kan hevde at regulering av reindrift gjennom lovgivningen og administreringen er utformet av den norske statsforvaltningen knyttet til en næringsøkonomisk side av reindriften som kan plasseres i faste økonomiske størrelser. Blant annet beregner staten de kvantifiserbare økonomiske skadevirkninger av kun det ene aktuelle inngrep etter den anslåtte erstatningssummen. Derfor ville erstatningssummen kun beregnes ut fra det beitearealet som går tapt, uten at man tar hensyn til reinbeitedistriktets redusering av sesongbeiter. Den norske forståelsen av reindrift argumenterer Bjørklund og Brantenberg er langt fra den samiske. Reindrift som en sosiokulturell næring, blir når den oversettes til norsk, ofte gitt et bedriftsøkonomisk språk der lønnsomhet og kjøttproduksjon blir sentrale verdier. Reindrift må av myndigheter og forvaltning ses som en kompleks avhengighet mellom mennesker, dyr, klima og beite (ibid: 72). Beiteland som av reindriften i området ble regnet som tapt for alltid, ble økonomisk kompensert gjennom avtale om erstatning inngått mellom Statens vegvesen og Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt den 23.08.2005. Erstatningen som ble utbetalt var 1,7 millioner og omfatter alle framtidige påregnelige økonomiske tap for reinbeitedistriktet som følge av den nye vegen, framtidig drift og vedlikehold av den. Dette gjelder beitetap, ulempeerstatning og eventuelle tap/ utgiftsposter. Beløpet bygges på konsekvensutredningene fra 2004 og 1993. Jeg spurte i intervju 12.08.2013 representanten fra Statens vegvesen om det vedtaket var i bunn og grunn kun handlet om økonomisk erstatning hvor svaret var; ”*Ja, det er jo den vanlige måten å gjøre det på – å betale seg ut av problemet.*” For reindriftnutøverne virket nok dette som en rask løsning samtidig som det i dag gis uttrykk for at man ikke visste hva man godtok.

#### **5.14 De langsiktige konsekvensene for reindriften**

På bakgrunn av dokumentanalysen og fortellinger av reieierne i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt 6 år etter at Lofast vil jeg argumentere for at arbeidshetu utgjør en viktig del av hvorfor man i en planprosess må se på reindrift som mer enn en næring, og at man gjennom dette kan bidra til å styrke perspektivet der reindriften sees på som en kontinuerlig og tradisjonell praksis som ivaretar en beskyttet kunnskap. Dette perspektivet vektlegger reindriftenes sterke tilknytninger og bånd til beitelandet. Jeg vil argumentere for at hensyntakingen til tradisjonell kunnskap mangler ved valg av trasealternativ for Lofast. Jeg vil også argumentere for at myndighetene kun har sett Lofast som ett enkelt inngrep, og ikke har vurdert den totalbelastningen av vegutbyggingen, noe som har ført til enda større antatte konsekvensene av Lofast for reindriften i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.

Reindrift har en spesifikk rettslig status, da den ivaretar den samiske tradisjonelle kunnskapen og er bygget på praksiser og muntlige tradisjoner overført gjennom generasjoner. Lover og konvensjoner som beskytter reindriften er blant annet ILO-konvensjonene §169, Reindriftsloven og Plan- og bygningsloven som gir retningslinjer til reindriften rett til hensyntaking i plansaker. Reindriften er som samfunnet for øvrig, en næring i stadig endring og reindriftsutøverne må stadig erverve seg ny kunnskap for å kunne møte både naturen og samfunnets endrede rammebetingelser. Det at man må stå med et ben i både en samisk og en norsk virkelighet er et krav den enkelte reineieren står ovenfor, og kan nok virke som en vanskeligere oppgave for de myndigheter med et forvaltningsansvar for reindriften. Man har vist at man inkluderer dette, men man har ikke tatt det i bruk, det vil si; man redegjør i konsekvensutredningen av man viser til samisk tradisjonell kunnskap, men det vises ikke i beslutningsprosessen. For reindriftsutøverne er kunnskapen de besitter om reindrift og området den viktigste ressursen for utøvelsen av deres livsform som næring og kulturbærer. Men hva når det skjer store endringer i beiteområdene, og i tilgang på beiteland?

I konsekvensutredningene gjort i 1993 og 2004 vises det til reindriftsfaglig og vitenskapelig kompetanse om antatte konsekvenser. I intervjuene jeg har utført har det vist seg at reindriftsutøverne i realiteten har vært fullstendig klar og sikker på de direkte regionale- og kumulative effekter og konsekvenser av vegutbyggingen. Dette var noe som planmyndighetene den gang så på som noe usikkert og antakelser, og som de dermed ikke tok på alvor. Det stilles krav om medvirkning i den daværende Plan- og bygningsloven (1985) hvor det framgår at man skal verne om individuelle rettigheter og finne løsningsmuligheter og kunnskap om eventuelle konsekvenser av handlingsalternativ (Sager, 1991). Løsningen for reindriften del var at reindriften ikke maktet mer mot myndighetene og man så saken som tapt, selv med parter som Hadsel kommune og naturvernere støttet Hadsselfjordalternativet.

Som beskrevet tidligere har det vært uttrykt i begge konsekvensutredningene gjort i 1993 og 2004 hvor viktig området rundt trase C-U var. De antatte konsekvenser for alternativ C-U i konsekvensutredninga for reindrift gjort i 2004 lød:

*”Alternativ C-U vil være i konflikt med hele kjerneområdet for reindriften på strekningen Husjordøya- Sjørdalen. Tap av beiteland og konflikt med trekkvei på sørsida av Ingelsfjorden. Konflikt også med deler av kjerneområdet for reindriften øst for Øksfjorden og i Sjørdalen”.*

Beskrivelsene handler spesifikt om Luossavaggi - Sjørdalen, som er den første strekninga av Lofast fra Vesterålssiden. Det blir i dokumentene og intervjuene understreket at akkurat denne dalgangen alltid har hatt særlig stor verdi for reinbeitedistriktet. Da bestemt trase var vedtatt i reguleringsplanen ble det ytre begeistring fra myndigheter, lokalpolitikere, organisasjoner og kommuner over området den nye vegen skulle krysse. Det ble sagt at vegen ville føre med seg negative konsekvenser for naturmiljø og landskap, men at den ville gi den raskeste vegen mot E6. I konsekvensutredninga gjort for reindrift konkluderes det at vegen vil få svært negative konsekvenser for reindriften. Allikevel anerkjennes ikke disse og den samfunnsøkonomiske fordelene veies tyngst. Det som er interessant å se i forbindelse med vedtak av trasealternativ er å sette det opp mot Reindriftslovens §9, hvor det spesifiseres at flyttleier ikke skal stenges. Videre står det *”dersom berettigede interesser gir grunn til det kan Departementet kan samtykke til omlegging av flyttleier.”* Følgende §10 sier at *”flyttveier kan imidlertid bli berørt og eventuelt stengt i forbindelse med mer omfattende tiltak når forutsetningene for ekspropriasjon foreligger, blant annet ved anlegg av veier”*. Loven viser dermed at Departementet hadde hjemmel for å ikke ta hensyn til reindriften sin innsigelser om inngrepet i reinbeitedistriktets viktigste flyttveier, da vegen hadde store regionale og nasjonale interesser som daværende Samferdselsminister Liv Signe Navarsete uttalte i kronikken *”Lofast – eit stort steg for Norge”* datert 07.12.2007.

### **5.15 Ble tradisjonell kunnskap sett og ivaretatt?**

Når jeg spør en av reindriftsutøverne hva slags følger Lofast har hatt for reindriften er svaret ganske raskt; *”det eneste jeg har å si om den saken er at konsekvensene ble mye større enn det vi noensinne hadde trodd. Og at den økonomiske erstatningen vi fikk kan ikke sees som en erstatning. Våre flyttveier og kalvingslandet vårt er ødelagt. Vi har mindre kalv og vegen krysser midt i flyttvegen og der vil ikke reinen gå, så vi må flytte gjennom andre områder.”* Så spør jeg om hva som ville vært en optimal erstatning: *Det er klart Lofast er positivt for mennesker, men for naturen og reindriften er det helt motsatt. Beiteland kan ikke erstattes økonomisk for foring, merarbeid og tiltak for påkjørsel. Da må man i så fall vurdere å åpne andre beiteområder hvor det ikke bedrives reindrift på, som Andøy og Langøy. Beiteland kan bare erstattes med nytt beiteland.”*

Det fortelles videre at det gir et dårligere grunnlag for den mengden rein man har, noe som vil kunne resultere i et dårligere grunnlag for å ha den mengden rein man har i dag. Dersom man er nødt å begrense reinantall vil det ikke lengre være mulig å leve av reindrift, noe som fører

til den ”kulturelle biten” som reindriftsutøverne forklarer det. *”Vi har rett til å drive med reindrift. Det er en beskyttet næring basert på tradisjonell og kulturell utøvelse gjennom lovverk og konvensjoner som ILO og Reindriftsloven”.*

De ulike oppfattelsene og forståelsen av området som Lofast krysser er merkbar og interessant å se på i ettertid, 6 år etter at vegen er åpnet. Statens vegvesen beskrivelse av området vegen vil passere lød slik: *”Veitraseen vil skjære gjennom sentrale deler av Hinnøya som hittil har vært urørt av store tekniske inngrep.. Landskapet er preget av høye fjell og fjordlandskap. Særlig kontakten til ”urørte” fjordlandskap gjør landskapet interessant i naturvernsammenheng...”* Ser man på disse beskrivelsene av vegen sammenlignet med reindriftas ovenfor er det to svært ulike måter å se og bruke et område på. Beskrivelsene gitt av Statens vegvesen ses det som positivt at vegen bygges i urørt landskap og vegen vil sees på som en spektakulær opplevelse. Fra reindrifta gis det en beskrivelse som tar utgangspunkt i reinens behov for beite og områdets funksjon for reindriftas tilstedeværelse.

Det vises i beskrivelsen reieneierne av Sjørdalen bruk av tradisjonell økologisk kunnskap om beitelandet bygget på kunnskap til tidligere generasjoner. Disse er holdt ved like og praktisert i konkrete utøvelser i sosiale fellesskaper som Berkes (2008) bruker for å definere begrepet tradisjonell økologisk kunnskap. Sjørdalen har vært viktig for reinbeitedistriktet og er som vist til i bakgrunnskapitlet allerede nevnt på begynnelsen av 1800-tallet, hvor forfedre til dagens reieneiere hadde sine hovedflytteveger og boplass. Berkes (2010) utdyper videre hvordan tradisjonell kunnskap sees blant urfolk. Det samiske begrepet for tradisjonell kunnskap er *árbediehtu*, som jeg har redegjort for i teorikapitlet. *Árbediehtu* er basert på hverdags- og erfaringskunnskap hvor man etter lengre tids tilpasning har utviklet spesialkunnskaper om området og livsstil (Dunfjell 1993). *Árbediehtu* bygger på urfolkskunnskap kan ikke bare sees som en repetisjon og videreføring fra en generasjon til neste. Den forandres mellom generasjonene gjennom individer som observerer, ser og sammenligner erfaringer med den kunnskapen de har ervervet av eldre slektninger eller andre nære relasjoner. Denne ervervede kunnskapen, er reindriftsutøverne avhengige av i deres arbeid med reinen, i de områdene hvor de generasjoner tidligere har bedrevet reindrift.

Lofast ble bygget i de områder som reindriftsutøverne oppfatter som ”vårt beiteland”. Dette eierskapet mener jeg er sterkt knyttet til *árbediehtu*, da det er ervervet gjennom flere generasjoners utøvelse og at man dermed også har opparbeidet seg en relasjon til beitelandet.

Uttrykket "vårt beiteland" kan også illustreres ved Ruongs (1964) reindriftstrekant hvor beitelandet, reindriftsutøveren og reinen står i et avhengighetsrelasjon til hverandre. Det som blir problematisk er når det kommer et forstyrrende element i relasjonen. Jeg oppfatter det etter intervjuene med reindriftsutøverne at Lofast er et forstyrrende element for reindrifta. Dette på måten de snakker om vegen som "den har ødelagt kalvingslandet vårt". Det vises også til at "vi sliter med å få rein hjem fra Vestbygda når trekkveien er begrenset. I hver flytting kommer det rein etter, og når man får brudd i dette blir det en utfordring når det er noe som stopper den tradisjonelle flyttvegen." I intervjuene jeg har gjort med representanten fra Statens vegvesen vises det også en forståelse fra etaten om den viktige området som Lofast krysser har som kalvingsland og trekkveg for reindrifta i området. Kalvingslandet sees på av reineiere som et av de mest verdifulle sesongbeiteområdene og er uerstattelig land samtidig som det i denne prosessen prissattes og gis økonomisk kompensasjon.

Man kan ikke betale seg ut av kalvingslandet, det er land reinen aldri får tilbake. Dette vises i planprosessen og vedtaket om trasealternativer, selv om det har vært utbetalt erstatning i form av økonomisk kompensasjon, vurderes denne erstatningen av reineierne som ikke å kompensere mot faktiske de faktisk tap. Det kommenteres av en reindriftsutøver at det kan være et utfordrende problem med formidling om de konsekvenser man visste vegen ville medføre. Samtidig kan man stille spørsmål ved det arbeid man har gjort innad i reinbeitedistriktet og viktigheten av forhandlinger skjedde på tilstrekkelig grunnlag. I dag oppfattes det nesten som litt merkelig at reinbeitedistriktet ikke gjorde seg mer tydeligere og synligere, man ga rett og slett opp ved valg av trasealternativer, selv om der fantes alternativer som gjennom Sigerfjord og Hadsselfjordalternativet. I stedet inngikk man et vedtak om kompromiss og fikk en økonomisk kompensasjon, nevnt i dag som minimal og som i grunn ikke kan regnes som en erstatning.

Jeg stilte spørsmål i innledningen om hvorvidt et inngrep av slik størrelse som Lofast føre til endringer i den utøvende reindrifta? Når jeg snakker med reindriftsutøverne virker de litt oppgitte når det blir snakk om det "merarbeidet" som Lofast har medført og som i konsekvensutredningene ble oppfattet som noe usikker. Det diskuteres om hvordan man skal vurdere så store endringer i beitelandet og fjerning flyttvegen for reinen. I reinbeitedistriktet er det kun fire siidaandeler og disse har møtt på mange nye utfordringer etter Lofast. Det har krevd mye arbeidskraft, blant annet med å få kontroll på kalvinga og få flyttet flokken inn i et bestemt område. Det konsekvensutredningen ikke har vektlagt er at Kanstadjord/ Vestre

Hinnøy reinbeitedistrikt egentlig er tre distrikt, siden det er oppdelt i de tre naturlige grensene innad i distriktet. Med kun de fire siidaandelene krever det i stor grad en arbeidsinnsats som oppfattes som enorm i forhold til den menneskelige ressursen i reinbeitedistriktet. Jeg spør om det er konkrete utfordringer etter at veggen kom og får svar at: ”*dalen fungerer som en trakt og går fra side til side. Veggen skjærer av på midten og det betyr at det blir for trangt for reinen. Rein under press er enormt var*<sup>59</sup>. *Det vi opplever under flytting i Sjørdalen er at rein trekker opp i fjellet, til tindene og det medfører masse merarbeid og vi må samle på nytt i flere dager og så få den ned og flyttet igjen. Tidligere kunne dette være en jobb gjort av få gjeterne, nå må det være en hel bataljon for å få ned rein. Selv med masse folk har du kanskje en hel ukes jobb*”. Dette har også konsekvenser for reinen som under press blir utsatt for stress. Flokkene i reinbeitedistriktet er forholdsvis tamme og vant til mennesker som gjeter til fots. Det som i midlertidig kan virke som en raskt løsning ved problemer ved å få ned rein fra fjellet er bruk av helikopter. En informant uttalte; *reindrifta på Hinnøya er tapt om man må ta i bruk helikopter*. Dette begrunnet han med at i et slikt område, hvor området er så kargt og varierende er reineierne nødt til å ha kontroll over flokken for og klare å holde den forholdsvis tam.

Videre forteller en av reindriftsutøverne når jeg spør om de kan utdype mer om de langsiktige konsekvensene at man i *framtiden må se de helhetlige konsekvensene av utbygginger*. Hvis man ser de helhetlige konsekvensene av Lofast den i dag, 6 år etter at veggen åpnet, må man se videre på de utbyggingene og vegene som er planlagt i distriktet, som Panoramavegen som for reineierne i Kanstadvfjord/ Vestre Hinnøy er en tydelig konsekvens av Lofast, men som er en fordel for andre. Dessuten så kommer den nye E10 fra Lofoten til Evenes flyplass som igjen vil blokkere den alternative flyttvegen som de prøver å ta i bruk etter at Sjørdalen ble ødelagt. Den totale mengden inngrep i distriktet blir omfattende. Det åpnes et nytt område for menneskelig aktivitet etter hvert som det kommer nye utbygginger, noe som Lofast er et eksempel på. De helhetlige konsekvenser av inngrep er noe som også Bjørklund og Brantenberg (1981) argumenterer for i deres forskning av inngrep i beiteland. Inngrep i reinbeiteområde må ses fra de samlede konsekvenser for næringen og ikke kun ta utgangspunkt i det enkelte inngrepet som et isolert tilfelle. Dette må myndighetene også skjønne, at verdien av et reinbeiteland ikke kan bestemmes ved kun å se en vegutbygging som et isolert tilfelle og som kan erstattes ved økonomisk kompensasjon. Ser man det fra

---

<sup>59</sup> følsom

reindriftas perspektiv må utbyggingen sees i sammenheng med de akkumulerte følger av tidligere inngrep og begrensinger for næringen. Tap av store enkeltverdier reindriftsområdene gjør at reindrifta kan nå en terskel for næringens levedyktighet (ibid.), noe som reindriftsutøverne uttrykker bekymring over som en endelig konsekvens av Lofast.

### **5.16 Oppsummering**

Jeg har i analysen vist til planprosessen som ble gjennomført i forbindelse med Lofotens fastlandsforbindelse, fra oppstart, antatte konsekvenser, valg av trasealternativ og til ferdigstilling av vegen. Jeg har argumentert for at man ikke tok større hensyn til arbeidet – samisk tradisjonell kunnskap i planprosessen, samt at man ikke tok de antatte konsekvensene for reindrifta på alvor, noe som har gjort at konsekvensene har blitt større enn antatt.

Bakgrunn for å analysere Lofast var å studere reindriftas rolle og antatte konsekvenser, men jeg har også presentert antatte økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser for å sette planprosessen i et større perspektiv. Opprettelsen av Møysalen nasjonalpark har også blitt tatt med i analysen, spesielt hva gjelder valg av trasé, da nasjonalparkens grenser ble trukket geografisk etter vegen. Stedsmessig har Luossavaggi/ Sjørdalen vært sentral da området har hatt en svært viktig betydelse for reindrifta i området. Dette er et område som blir nevnt i samtlige intervjuer og har medført størst grad av negative konsekvenser, som antatt i konsekvensutredningene. Som et av forskningsspørsmålene ville jeg se på reindriftas rolle i planprosessen og langsiktige konsekvenser har en sammenheng. Den første offisielle kommunikasjonen mellom reindrifta og Statens vegvesen fra 03.09.1987 hvor Reindriftsforvaltningen påpeker at *”reindrifta burde vært kontaktet tidligere. Vegen vil utgjøre store inngrep med meget negative konsekvenser for næringa.”* Allerede da har reindrifta vært bevisst på at vegutbyggingen ville få negative konsekvenser, men kanskje ikke helt forberedt på at vegen kunne utgjøre så store tap som den etter dagens vurderinger av reindriftsutøverne har gjort. En av disse negative konsekvensene som reindrifta i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy var bekymret for allerede da, var nye tilkommende vegutbygginger som følge av Lofast, og som ville legge beslag på ytterligere beiteland. Dette fører meg til den planlagte vegutbyggingen Panoramavegen – en direkte ferdselsåre til Lofast.

## 6.0 Panoramavegen

Den nye Plan- og bygningsloven av 2008 har en ambisjon å styrke reindrifta gjennom hensyntaking og medvirkning i planprosesser. Jeg vil i dette kapitlet, særlig være opptatt av og fokusere på om dette har identifiserbare konsekvenser for måter prosessen ble gjennomført på. Panoramavegen er også interessant for denne masteroppgaven fordi den er planlagt som en ferdselsåre til Lofast og berører derfor samme reinbeitedistrikt, Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy. Med Panoramavegen ønsker Lødingen kommune å binde sammen Vestbygda med Lofast-forbindelsen. Veggen er tenkt som en Fylkesveg<sup>60</sup>. Panoramavegen søkes å realiseres for å gi Vestbygda en ny giv med direkte forbindelse til E10, og Vesterålen. I forbindelse med vegprosjektet vil Lødingen kommunes mål og visjoner være sentrale, da kommunen er planmyndighet for respektive vegutbyggingsprosjekt, samt at veggen presenteres som et viktig prosjekt å realisere i kommuneplanen for 2009- 2021. Jeg har tidligere redegjort for at de to vegutbyggingene jeg analyserer i oppgaven, Lofast og Panoramavegen skjer under to forskjellige lovverk i og med at den nye Plan- og bygningsloven tredde i kraft 2008, og Lofast da allerede var ferdigstilt. Dermed må Panoramavegens videre prosess ferdigbehandles i henhold til gjeldende Plan- og bygningslov (2008). Min problemstilling knyttet til Panoramavegen er følgende: *Hvilke endringer skjer i Plan- og bygningsloven av 2008 hva gjelder hensyn til reindrifta i Panoramavegens pågående planprosess?*

For å besvare spørsmålet vil jeg begynne med å gi en kort presentasjon av bakgrunn for Panoramavegen, og presentere hvilket reinbeiteland veggen berører. Jeg kommer også å beskrive Lødingen kommunes visjoner og mål for kommunen hvor både Panoramavegen og reindrifta er nevnt, men på to forskjellige måter. Jeg vil i analysen av planprosessen for vegutbyggingsprosjektet spesielt se på om man viser hensyn til næringa i den pågående planprosessen fram til detaljreguleringsplanen<sup>61</sup> gjennom Plan- og bygningslovens bestemmelser. I detaljreguleringsplanen sammenstiller man de ulike konsekvensutredningene og i den sammenheng presenterer jeg de antatte konsekvenser for reindrifta og nevner hvilke andre faktorer som har vært konsekvensutredet, hvilke avbøtende tiltak det foreslås og vise til den sammenstillingen av konsekvensutredningene i detaljreguleringsplanen<sup>62</sup>. Deretter diskuterer jeg prosessen etter at detaljreguleringsplanen ble lagt ut på høring og den pågående

---

<sup>60</sup> Referanse: foreløpig orientering om arbeid med tilknytningsvei Fornes – Lofast (ved Husjordøya), Lødingen kommune v/ Kurt L. Olsen, 06.09.2004

<sup>61</sup> publisert 31.03.2012

<sup>62</sup> Detaljreguleringsplan for Panoramavegen, 31.03.2012



politiske diskusjoner om vegutbyggingen og hvorvidt den kan tolkes som en del av planprosessen.

Til analysen av Panoramavegen har jeg kun hatt mulighet å gjøre dokumentanalyser av Lødingen kommunes offentlige dokumenter som vedrører vegprosjektet da kommunen ikke ville stille til intervju, selv etter gjentatte forsøk. Dokumentene består av konsekvensutredninger, detaljreguleringsplanen fra Lødingen kommune, brevvekslinger og e-postutveksling mellom kommunen, reinbeitedistriktet, reindriftsforvaltninga i Troms og Sametinget. Jeg har også fått tilsendt en mengde dokumenter fra Reindriftsforvaltninga. Det eneste intervjuet jeg har gjort i forbindelse med Panoramavegen er med reindriftsutøverne. I tillegg har jeg samlet avisartikler fra lokalavisa Bladet Vesterålen som jeg bruker for å diskutere den politiske diskusjonen om vegen i Lødingen kommune.

### **6.1 Bakgrunn for Panoramavegen**

Bakgrunn for utbygging av Panoramavegen er både et ønske om å styrke eksisterende næringsvirksomhet, og å utvikle mulighetene som ligger i framtidig turist- og fritidsaktiviteter. Veien har tilknytningspunkt til Lofast på østsiden av Øksfjorden ved Husjordøya og er knyttet til eksisterende vei i sør ved Forneset og består av en ny vei på 8,8 km. Forprosjektet for å utrede mulighet tilknytningsvei Vestbygd- Lofast ble vedtatt i kommunestyret 29. April 2004 og det var da tenkt at vegen skulle ferdigstilles samtidig som Lofast i 2007. Vegprosjektet ble altså påbegynt i 2004 og prosessen holdt fra til 2006 hvor også delkonsekvensutredningene, blant annet for reindrift ble gjort. Vegprosjektet stoppet opp fra 2006 når til 2012 hvor man fortsatte prosjektet med en sammenfattende detaljreguleringsplan med tilhørende bestemmelser og konsekvensutredninger. Fra kommunalt hold sees veien som et virkemiddel for å skape nye muligheter for Lødingen/ Vestbygd, med næringsutvikling og generelt ny optimisme og nytt pågangsmot for bygda (sitat, høringsbrev 12.12.2012 Lødingen kommune). Prosjektet oppfattes på detaljert nivå som to inngrep – den egentlige Panoramaveien, fra Fornes til E10/ Lofast - og en ny vei som må bygges på strekningen Saltvatnet- Fornes til erstatning for nåværende grusveg som ikke holder dagens standard, men det handler om her om en eksisterende vei.



## **6.2 ”Et levende lokalsamfunn”**

Lødingen kommune er planmyndighet i Panoramavegen. Veggen er en del av infrastrukturstrategiene til kommunen og arbeidet med å få realisert Panoramavegen er høyt prioritert. Alle kommuner har en kommuneplan med en arealdel som skal vise sammenheng mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk etter Plan- og bygningslovens §11-5. Det som er interessant å se på i Lødingens kommuneplan er kommunens visjoner og hovedmål hva gjelder utøvelse og ivaretagelse av kultur, næring og naturforvaltning. Visjonene sees som verdier kommunen ønsker skal prege lokalsamfunnet og organisasjonen. Samt vil kommunen også ta vare på det beste fra fortiden og videreutvikle det til noe som kan bli enda bedre i framtiden, men at det skal være mulig for å tenke nytt og utradisjonelt. Lødingens visjon og hovedmål presenteres i kommuneplanen<sup>63</sup> at ”Lødingen skal bestå som et levende lokalsamfunn og videreutvikles som et naturlig knutepunkt for Hålogalandsregionen”. Lofast nevnes også i kommuneplanen hvor kommunen vil arbeide for å utnytte det potensialet som ligger i økningen i kommunen tilknyttet E6, E10 etter åpningen av Lofast.

Videre i kommuneplanen sies det at det er også et mål for kommunen at respekt for miljøet gjennom samfunnsutviklingen skal sikre livskvalitet og livsgrunnlag, og at aktivitetene skal skje etter naturens bæreevne for å bevare ressursforbruket og miljøbelastningen. Dessuten skal det gjennom et aktivt kulturliv gi både det tradisjonelle og det nyskapende kulturuttrykket gode levekår i kommunen. Naturforvaltning skal blant annet opprettholde variasjonen i vilt, natur og landskapstyper. I kommuneplanen for 2009- 2021 presenteres det også strategier for næringsutvikling hvor man vil sikre en aktive næringsutvikling i kommunen.

Næringsutviklingen skal kjennetegnes av høy konkurransekraft, lønnsomhet og soliditet og skal sikre gode rammevilkår for lokalt næringsliv. Disse hovedmålene synes jeg er interessant å ta med videre i analysen da reindrifta er en av næringene kommunen vil ivareta, og er en del av en kultur basert på tradisjonell kunnskap og er beskyttet av konvensjoner og lovverk, og skal sikres medvirkning i planprosessen.

## **6.3 Planprosess og saksgang**

Reguleringsplanen med konsekvensutredning for Panoramavegen som ble offentliggjort 31.03.12 viser planprosessen og saksgangen for vegprosjektet. Dette vil være en gjengivelse av avsnittet i reguleringsplanen om Panoramavegens saksgang. 29. april 2004 vedtok

---

<sup>63</sup> Lødingen kommune, kommuneplan 2009-2021 Samfunnsdel:4

Lødingen kommunestyre at det skulle settes i gang et forprosjekt for å utrede muligheten for en tilknytningsveg mellom Lødingen- Vestbygd og Lofast. Forprosjektet som er datert 12.11.2004 presenterer planprogram og masseberegning og kostnadsoverslag.

Varsel om planoppstart ble sendt til myndigheter og berørte parter i brev og ble annonsert i lokalavisene Harstad Tidende og Bladet Vesterålen 15.05.2005 hvor det gis informasjon om prosjektet og allmenheten og andre parter gis mulighet for å medvirke i prosessen med å fremme merknader eller eventuelle innsigelser. Etter Plan- og bygningslovens §33-2 (1985) skal det utføres konsekvensutredning for berørte parter noe de også har tatt til rette for i planprosessen. Det ble sendt ut melding og forslag til planprogram med frist 09.06.2006 til å komme med merknader og uttalelser. I forbindelse med varsel om planoppstart ble det mottatt 12 merknader, blant annet fra berørte grunneiere med merknader til veien. Andre parter som kom med merknader er Statens vegvesen vedrørende detaljer. Nordland fylkeskommune krevde befarings- og reindriftsforvaltninga i Tromsø krevde konsekvensutredning.

Etter offentlig ettersyn ble planprogrammet merknadsbehandlet i planutvalget 15.01.2009 og fastsatt administrativt av Lødingen kommune 22.01.2009. Tre år senere, den 31.03.2012 publiseres en detaljreguleringsplan hvor man sammenstiller alle konsekvensutredninger, viser til dagens situasjon, gir en planbeskrivelse, gjør risiko- og sårbarhetsvurdering og presenterer avbøtende tiltak. Konsekvensutredningene som ble gjort var for; landskap, kulturmiljø/ kulturminner, friluftsliv, fritidsbebyggelse, naturmiljø, reindrift, næringsliv og sysselsetning. Disse ble så presentert i detaljreguleringsplanen som ble publisert 31.03.2012. De antatte konsekvensene blir så sammenstilt på en oversiktlig måte gjennom en tabell som jeg har gjengitt nedenfor. Det ble i reguleringsplanen også lagt fram forslag til avbøtende tiltak for de framlagte negative konsekvensene. Jeg vil vise disse forslagene for reindriften i et eget avsnitt.

En av endringene i den nåværende Plan- og bygningsloven (2008) er retningslinjene hva gjelder plikt om medvirkning i planprosesser. Argumentene for medvirkning er at alle interesser skal bli hørt og er knyttet til de politiske målsetningene om å åpne planprosesser for demokratisk deltakelse, samtidig som dette kan være et utfordrende arbeid. Medvirkning fra reindriften har i dette tilfellet vært å kreve konsekvensutredning, samt at det er fremmet en innsigelse mot bygging av veien. Medvirkning av grupper og/ eller enkeltpersoner som blir berørte i et vegprosjekt kan også sikre et sterkere kunnskapsgrunnlag for planlegginga. Slik

kunnskap skal sikres gjennom en konsekvensutredning, som også kan være et godt verktøy for planmyndigheten. Dette vil også si at eventuelle konsekvenser av inngrep tolkes forskjellig.

#### **6.4 Antatte konsekvenser for reindrifta**

Som en pålagt del av en planprosess har det vært utført konsekvensutredning for Panoramavegen med fokus på reindrifta som en betydelig berørt part. I forbindelse med vegprosjektet utført ulike delkonsekvensutredningene. Formålet med konsekvensutredningen er nettopp å klargjøre hvilke virkninger tiltaket kan ha for miljø, naturressurser og samfunn. Utredningen skal sikre at virkningene blir tatt i betraktning under planlegging av tiltaket. Disse retningslinjene om utførelse av konsekvensutredninger har jeg redegjort for i teorikapitlet. Det er i forbindelse med Panoramavegen gjort delkonsekvensutredninger for kulturminner, naturmiljø og reindrift. I denne oppgaven fokuserer jeg mest på konsekvenser for reindrifta og jeg vil vise til disse samt at jeg vil sette opp en samlet tabell for de utredede gruppene etter Statens vegvesens handbok om konsekvensanalyser.

Utredningen kreves på bakgrunn at Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt fremmet innsigelse mot utbyggingen da Panoramavegen planlegges bygget i reinbeitedistriktets Kanstadfjordsiden som er et viktig urørt vinterbeiteområde. I konsekvensutredninga for reindrift forklares konsekvensene følgende; ”...direkte effekter for reindrifta er reduksjon av den totale bæreevnen for reindriftdistriktet og dermed reduksjon av det materielle grunnlaget for samisk kultur i området.”<sup>64</sup>. Vinterbeite klassifiseres også som ”minimumsbeite (bestemmende for flokkstørrelse) og vil i følge konsekvensutredninga gjort i 2004 av Jan Åge Riseth for Lødingen kommune ”punkttere” dette området gjennom å skape økt fritidsaktiviteter og ferdsel som i sin tur forringer og ødelegger vinterbeiteområdene<sup>65</sup>. Jeg har tidligere redegjort for hvor viktig de ulike sesongbeitene er, og at man må se reindrift som en næring med kunnskapstradisjoner sterkt knyttet til beitelandet og reinen.

I den framlagte konsekvensutredningen påpekes det at direkte effekter av veganlegget vil være tap av beite, forstyrrelse av beitende rein, tap av rein ved påkjørsler samt forstyrrelse av reinens trekk og flytting etter tradisjonelle flyttleier. Her er det viktig å poengtere som i hvis

---

<sup>64</sup> I reguleringsplan med konsekvensutredning for Panoramavegen (31.03.12)

<sup>65</sup> Dette fenomenet har også blitt kalt for bit-for-bit problematikken og er noe jeg vil ta opp i analysene

prosjektet realiseres så vil det få så store negative konsekvenser for reinbeitedistriktet. Dette gjør at reindriftnas primære interesse er at vegutbyggingen ikke gjennomføres.

Jeg vil som i analysen av Lofast vise til en tabell over antatte konsekvenser for reindriftna. Først vil jeg presentere de direkte-, indirekte og kumulative konsekvensene presentert i konsekvensutredningen for reindriftna gjort av Jan Åge Riseth i 2006. Disse effekter<sup>66</sup> av konsekvenser har jeg også brukt i analysen av Lofast. Deretter vil jeg i eget avsnitt vise til konsekvensene for reindriftna presentert i detaljreguleringsplanen satt opp mot de andre konsekvensutredede berørte parter som fritidsbebyggelse og næringsliv/ sysselsetting. Jeg vil her vise til forklaringer til begrepene: verdi, omfang og konsekvens presentert i teorikapitlet.

**Tabell 7** Direkte konsekvenser for reindriftna

|   | <b>Reindriftna</b>                  | <b>Verdi</b> | <b>Omfang</b> | <b>Konsekvens</b>          |
|---|-------------------------------------|--------------|---------------|----------------------------|
| 1 | Tap av beite til ny vei             | Middels      | Lite          | Liten negativ              |
| 2 | Forstyrrelse av rein langs ny vei   | Liten        | Lite          | Liten negativ              |
| 3 | Påkjørsel av rein                   | Middels      | Middels       | Middels negativ            |
| 4 | Forstyrrelse av reintrekk/ flyttlei | Meget stor   | Middels stort | Middels-meget stor negativ |
| 5 | Økt tilgjengelighet med bil         | Ingen        | Middels       | Nøytral                    |

**Tabell 8** Indirekte konsekvenser for reindriftna

|   | <b>Reindriftna</b>                      | <b>Verdi</b> | <b>Omfang</b> | <b>Konsekvens</b>       |
|---|---|--------------|---------------|-------------------------|
| 4 | Forstyrrelse sesongmessig driftsmønster | Meget stor   | Middels/ stor | Stor-meget stor negativ |
| 4 | Redusert vinterbeitekapasitet           | Meget stor   | Middels       | Middels-stor negativ    |

<sup>66</sup> direkte-, indirekte og kumulative konsekvenser

**Tabell 9****Kumulative konsekvenser for reindrift**

|   | <b>Reindrift</b>  | <b>Verdi</b> | <b>Omfang</b> | <b>Konsekvens</b>   |
|---|---|--------------|---------------|---------------------|
| 3 | Økt rekreasjonsbebyggelse med forstyrrende ferdsel og aktivitet | Stor         | Lite/ Stort   | Liten/ Stor negativ |

Nedenfor ser vi de antatte konsekvenser vegprosjektet vil få sammenlignet med de andre utredede partene. Denne konsekvensutredninga vurderer konsekvenser etter nivåer av effekter som jeg har presentert i teorikapitlet om utførelse av konsekvensutredning. Vurdering av tiltakets konsekvenser er resultatet av avlesning fra utredningene. Denne gjøres ved å holde virkningen opp mot verdi av reindrift hvis Panoramavegen realiseres. Se de merkede rutene for verdi av vurderingene.

**Tabell 10**                      **Konsekvenser for reindrift Panoramavegen**

| <b>Alternativ vintersesong</b> | <b>Liten verdi</b> | <b>Middels verdi</b> | <b>Stor verdi</b> |
|--------------------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Stor negativ virkning          | ••                 | •••                  | ••••              |
| Middels negativ virkning       | •                  | ••                   | ••/•••            |
| Liten negativ virkning         | 0 / •              | •                    | • / ••            |
| Ingen virkning                 | 0                  | 0                    | 0                 |
| Liten positiv virkning         | 0 / +              | +                    | + / ++            |
| Middels positiv virkning       | +                  | ++                   | ++/+++            |
| Stor positiv virkning          | ++                 | +++                  | ++++              |

**Tabell 11**

| <b>Alternativ sommersesong</b> | <b>Liten verdi</b> | <b>Middels verdi</b> | <b>Stor verdi</b> |
|--------------------------------|--------------------|----------------------|-------------------|
| Stor negativ virkning          | ••                 | •••                  | ••••              |
| Middels negativ virkning       | •                  | ••                   | ••/•••            |
| Liten negativ virkning         | 0 / •              | •                    | • / ••            |
| Ingen virkning                 | 0                  | 0                    | 0                 |
| Liten positiv virkning         | 0 / +              | +                    | + / ++            |
| Middels positiv virkning       | +                  | ++                   | ++/+++            |
| Stor positiv virkning          | ++                 | +++                  | ++++              |

Tegnforklaring

• = små negative konsekvenser    •• = middels negative konsekvenser  
 ••• = store negative konsekvenser    •••• = svært store negative konsekvenser

+ = små positive konsekvenser    ++ = middels positive konsekvenser  
 +++ = store positive konsekvenser    ++++ = svært store positive konsekvenser

° = en halv

0 = ingen eller marginale konsekvenser

## 6.5 Avbøtende tiltak

Det skal i en reguleringsplan hvis prosjektet fører til negative konsekvenser kreves det at det lages forslag til avbøtende tiltak. I forbindelse med de negative konsekvensene for reindrifta i konsekvensutredningen søkt etter mulige avbøtende tiltak for å minske de negative konsekvensene. Det som er presentert i detaljreguleringsplanen som mulige avbøtende tiltak for reindrift er basert på konsekvensutredninga for reindrift utført av Jan Åge Riseth i 2006. Hans anbefalinger er om veien skal tillates og vedtatt gjennomført er at det gjøres avtale om følgende avbøtende tiltak:

- Skilting og redusert fartsgrense
- Vurdering av om veien skal holdes vinterstengt
- Kommunen og reinbeitedistriktet bør få en avtale som omfatter tiltak for å redusere påkjørsler og tiltak for å hindre/ begrense tidlig reintrekk.

Konsekvensutredninga av Riseth (2006:19) konkluderer de avbøtende tiltak med dette:

*”Dersom det er slik at de avbøtende tiltak ikke fungerer og medfører tap forutsettes det at reiene kompenseres. Vilkår for vegprosjektet skal også godkjennes av LMD i tråd med Reindriftslovens §10.4 om sikring av flyttlei. I tillegg tilråddet at det etter avtale med reinbeitedistriktet og samråd med reindriftsagronomen lages ett opplegg for registrering og beregning av direkte og indirekte tap ved påkjørsler og forstyrrelser for å danne grunnlag for en avtale om erstatningsoppgjør. Dette kan eventuelt også utvides til å omfatte merarbeid på grunn av ekstra vakthold”.*

Jeg spurte en av reiene i distriktet om de avbøtende tiltakene. Den respons som kom hva gjelder de presenterte avbøtende tiltak er at de har ingenting å si for reindrifta. Tiltakene er tilrettelagt bilister og hyttefolk og ikke for reindrifta.



## 6.6 Sammenstilling av konsekvensutredningene

Detaljreguleringsplanen for Panoramavegen (31.03.12) har en oversiktlig sammenstilling av konsekvensutredede temaer illustrert gjennom en tabell.

**Tabell 12**

| <b>Fagtema</b>                 | <b>Alt. 0</b> | <b>Alt.1</b> | <b>Alt 1 B</b> |
|--------------------------------|---------------|--------------|----------------|
| Landskap                       | 0             | ••           | ••             |
| Kulturmiljø/ kulturminner      | 0             | ••           | •••            |
| Friluftsliv                    | 0/-           | +            | +              |
| Fritidsbebyggelse              | ••            | +++          | ••             |
| Naturmiljø                     | 0             | 0/•          | 0/•            |
| Reindrift sommer               | 0             | ••           | ••             |
| Reindrift vinter               | 0             | ••••         | ••••           |
| Næringsliv og sysselsetning    | --/---        | ++++         | ++++           |
| <b>Samlet vurdering sommer</b> | -4            | +1           | -5             |
| <b>Samlet vurdering vinter</b> | -4            | -1           | -7             |
| <b>Rangering</b>               | 2             | 1            | 3              |

### Tegnforklaring

- = små negative konsekvenser ••= middels negative konsekvenser
- = store negative konsekvenser ••••= svært store negative konsekvenser

+ = små positive konsekvenser ++ = middels positive konsekvenser  
+++ = store positive konsekvenser ++++ = svært store positive konsekvenser

° = en halv

Detaljreguleringsplanen for Panoramavegen (s. 47) konkluderer med følgende av de sammenstillende konsekvensene:

*”Ut fra en samlet vurdering av alle deltemaene i konsekvensutredningen kommer alternativ 1 best ut. Det anbefales ikke å gå videre med alternativ 1B. Alternativ 0 (Dagens situasjon) er rangert som nr 2 pga at dagens situasjon vil virke negativt for fritidsbebyggelse og næringsliv og sysselsetning. For alternativ 1 vil tiltaket ha negativ innvirkning for reindrift vinter og sommer. Landskapet vil bli berørt av tiltaket, men hvis man i detaljprosjekteringen av anlegget tilpasser vegen landskapet ytterligere vil man kunne få en veg som er relativt godt tilpasset landskapet. Ut fra en samlet vurdering av fagtemaene i konsekvensutredningen er konsekvensene av alternativ 1 innenfor det akseptable.*

Som det kommer frem ganske tydelig viser det at vegen vil få svært store negative konsekvenser for reindrifta, mens det antas vil for være svært positivt for næringsliv og sysselsetting. Dette har vært et viktig argument for kommunen i framgangsmåten for å få gjennomført Panoramavegen. Dette er spesielt synlig hvis man ser på kommuneplanen og

legger merke til uttalelser av politikere i media, som også har blitt kalt den ”politiske tautrekkingen” av lokalavisa Bladet Vesterålen som jeg vil diskutere i neste avsnitt.

### **6.7 ”Politisk tautrekking”**

Panoramavegen er et høyst aktuell vegprosjekt da vegen ennå ikke er realisert, trolig på grunn av at det ikke har blitt bevilget penger til prosjektet. Vegen har vært diskutert i media spesielt på grunn av ordfører Anita Marthinussen opptreden i forbindelse med prosjektet. Saken presenteres slik i Bladet Vesterålen<sup>67</sup> (23.01.2014): Lødingen kommune har fått bevilget midler til rassikring for befolkningen i Vestbygda i samme område hvor Panoramavegen skal bygges. Prosjektet har en prislapp på 85 millioner. Ordfører i Lødingen kommune stiller i et åpent brev til Samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen (FrP) om midlene er disponert til rett vegformål, og søker dermed for rassikringsprosjektet stoppet. Dette argumenteres med kostnader mellom prosjektene. Prislappen for bygging av Panoramavegen ble i 2007 estimert til 49,5 millioner, samt at samfunnet lider samfunnsøkonomisk og undrer om de sårt trengte bruk av midler er riktig vurdert i saken. Lødingen kommune, lokalpolitikere, Vestbygd Bygdeutvalg og Lødingen Næringsforum har alle kommet med henstilling til fylkespolitikere og veimyndigheter om midlene kan omdisponeres til bygging av Panoramavegen, da vegen vil være en fylkesveg. Fylkespolitikere og vegmyndigheter som har blitt bedt om å se på saken har alle kommentert at det er rassikring for befolkningen i Vestbygda og Panoramavegen er to ulike prosjekt, med to ulike budsjettposter som kan finansiere prosjektet. Samferdselsministeren avviste også forespørselen fra ordføreren i Lødingen kommune om omdisponeringen av midlene<sup>68</sup>. Ordføreren kjøper ikke dette argumentet og ber at det sees på den faktiske samfunnsnyttens når kostnadene for rassikringen trolig vil koste mer enn en ny vei.

Diskusjonen om veiprioritering ble tatt til kommunestyret i Lødingen, og har av Bladet Vesterålen (25.03.2014) blitt kalt en politisk tautrekking hva gjelder mulighet for omdisponering av veimidler i kommunen. Varaordfører i Lødingen kommune Frode Staurset (FrP) gav i mars en henvendelse til Ordføreren Anita Marthinussen (H) at saken må tas opp i kommunestyret og at den settes på politisk dagsorden, da det er kommunestyret som må si noe om hvilke tiltak som skal prioriteres og hvilke tiltak kommunen ønsker. Spesielt trekkes

---

<sup>67</sup> <http://www.blv.no/lokalsider/lodingen/article7121693.ece> sett: 26.04.14

<sup>68</sup> <http://www.blv.no/lokalsider/lodingen/article7241725.ece> sett: 26.04.14

det fram spørsmål om trygghet og sikkerhet for kommunens innbyggere. Varaordfører Staurset (FrP) ser også på saken fra eget ståsted at saken er behandlet på en udefinerbar måte og gir uttrykk for et misnøye med at det er interesseorganisasjoner som skal sette standard for politiske prioriteringer. Fylkesrådet i Nordland ved Tove Mette Bjørkmo (AP) har til Bladet Vesterålen gjort det klart at det er fylkestinget som har bevilget penger til rassikring og at det kun er fylkestinget som kan endre på beslutningen. Dermed kan pengene bli fordelt på nye rassikringstiltak, dersom Lødingen vil stoppe rassikringen i Vestbygda.

Panoramavegen er en sak som på langt nær ikke er avsluttet, selv om selve planarbeidet med vedtatt reguleringsplan er ferdig. Det som derimot virker å ha gått Ordfører Marthinussens hus forbi er de negative konsekvenser vegutbyggingen har for blant annet reindrifta. Det har i planprosessen vært utført konsekvensutredninger etter Plan- og bygningslovens retningslinjer (av både 1985 og 2008), men hensyn til de antatte konsekvenser virker det for ordføreren å ha lite betydning.

### **6.8 Innsigelse fra Sametinget**

Det som skiller seg fra Lofast med Panoramavegen er at Sametinget i forbindelse med at detaljreguleringsplanen legges ut på høring legger inn en høringsuttalelse for reindrift. Jeg vil derfor diskutere Sametingets posisjon som høringsinstans gjennom Plan- og bygningsloven av 2008 §5-4. Sametinget har også fått myndighet til å fremme innsigelse til planforslag i saker som er av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse. Sametinget har utviklet en planveileder som skal tas i bruk i saker der dette behøves. Sametinget viser i høringsuttalelsen<sup>69</sup> at det i Plan- og bygningslovens §3-1 om sikring av naturgrunnet for samisk kultur, næringsutvikling og samfunnsliv, noe også reindrifta går under. Dette i tillegg til den utførte befaringsrapporten for sikring av samiske kulturminner.

Sametinget trekker det fram som positivt at konsekvensutredningen inkluderer samiske kulturminner, kulturmiljø og reindrift, men påpeker at det samtidig ikke er lett å se i konsekvensutredningen hvordan planen skal bidra til å sikre naturgrunnet for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv, som også viser seg å gjelde for planbestemmelser og planbeskrivelsen, noe som Sametinget karakteriserer som en stor svakhet. Videre i høringsuttalelsen minnes det igjen om Plan- og bygningslovens §3-1 om oppgaver og hensyn i planlegging hvor det spesielt om samisk kultur står slik:

---

<sup>69</sup> Sendt den 18.02.2013

c) sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv. ...Planen skal bidra til å gjennomføre internasjonale konvensjoner og avtaler innenfor lovens virkeområde.

Det spesifiseres også i lovkommentaren at

*”det er en særlig oppgave for planleggingen å ivare naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv. Loven gjelder for hele landet og for hele befolkningen uten hensyn til etnisk bakgrunn og tilknytning. Det er likevel grunn til å framheve vern av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv særskilt. Samisk kultur og livsstil har alltid vært sterkt knyttet til naturen, til dels sårbar natur, og er derfor avhengig av god ressursforvaltning. Ved planlegging og saksforberedelse er det viktig å ta hensyn til tidligere inngrep i samme område. Reindriften er en samisk næring og en viktig del av det materielle grunnlaget for samisk kultur. Der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede effektene av planer og tiltak innenfor det enkelte reinbeitedistrikt vurderes. Loven regulerer ikke de kollektive eller individuelle rettigheter som samer og andre har opparbeidet ved hevd eller alders tids bruk.”*

Sametinget tar videre opp planveilederen hvor Plan- og bygningslovens §3-4 spesifiseres samisk næringsutøvelse og ressursbruk ytterligere i kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner hvor det skal blant annet sikre arealer for reindrifta. Dette utdypes i 6.5<sup>70</sup>: til å gjelde reindriftras spesifikke beiteutnyttelser, herunder nødvendige vår-, sommer, høst- og vinterbeiter, flyttleier, trekkveier, drivingsleier, slakte- og merkeplasser, kalvings-, luftings-, brunst- og paringsområder. Reindriftras flyttleier må ikke stenges. Her viser Sametinget til tradisjonell bruk av beiteareal og reindrift som ikke alltid forstås blant planmyndigheter. Denne planveilederen kan derfor være veldig nyttig i planprosesser som Panoramavegen som planlegges i et viktig vinterbeiteland i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.

Videre viser Sametinget til store mangler i detaljreguleringsplanen hvor de ulike konsekvensutredningene sammenstilles. For det første framgår det i detaljreguleringsplanen at konsekvensutredninga kun har konsentrert seg om virkningene mellom parsell Fornes-E10/Lofast for reindrifta og ikke Saltvatnet- Fornes. Videre heter det i pkt. 5.10.3 (s. 42 om reindrift) eventuelle fremtidige ringvirkninger: *”...alle andre inngrep i denne forbindelse, det være seg opprustning av andre veger/ tilførselsveger, anlegg av fritidsbebyggelse og turistfasiliteter er ikke definerte i planprogrammet og vil bare bli perifert berørt i denne konsekvensutredningen.”*

Sametinget forventer i detaljreguleringsplan hvor man sammenstiller konsekvensutredningene, blant annet om reindrift, at man ser på samlede virkninger av

---

<sup>70</sup> Sametingets planveileder, 2010: 15

tiltaket og setter dette opp mot tidligere og planlagte inngrep innenfor reinbeitedistriktet. Her nevnes relevante tiltak som må tas til betraktning i forhold til reindrift i sammenstillingen av konsekvensutredningene:

- hele vegstrekning
- Fritidsbebyggelse og turistfasiliteter
- Økt næringsvirksomhet
- Økt friluftsliv
- Vegutbygginger, for eksempel, Lofast og potensielle konsekvenser ved oppgradering av E10/ Rv85 Evenes- Sortland
- Nes fort (større hytteutbyggingsfelt)
- Kraftutbygginger
- Tettstedsutbygging over tid.

Konklusjonen gjort på bakgrunn av manglende tiltak til konsekvensene presentert i detaljreguleringsplanen vurderes slik at konsekvensutredningen ikke tar hensyn til samlede virkninger. Med dette menes at alle tidligere inngrep i forhold til planlagte inngrep innenfor reinbeitedistrikt og hvorvidt disse vil påvirke utøvelsen av en bærekraftig reindrift i framtida. Samtidig konkluderer Sametinget at konsekvensutredning ikke vurderer de samlede effekter av planer og tiltak innenfor reinbeitedistriktet slik kommunen er pålagt å gjøre i henhold til lovkommentaren til §3-1 i Plan- og bygningsloven som fremhever ”*der hvor reindriftingsinteresser blir berørt, skal de samlede effektene av planer og tiltak innenfor det enkelte reinbeitedistrikt vurderes. ...*”. Sametinget anser dette som en saksbehandlingsfeil og er derfor en innsigelsesgrunn i seg selv.

På bakgrunn av konsekvensutredninga gjort av Jan Åge Riseth, reindriftingsagronomen og Områdestyret i Troms konkluderer Sametinget at reguleringsplanen for Panoramavegen vil medføre at det blir umulig eller vesentlig vanskeligere å opprettholde reindriften innenfor distriktet og fremmer derfor innsigelse mot reguleringsplanen jamfør Plan- og bygningslovens §5.4 og Sametingets planveileder og internasjonale konvensjoner og avtaler. Argumentene for innsigelsen er at ”*reindriften i regionen er viktig som identitetsbærer, og dermed også av stor betydning også for samisk kultur og samfunnsliv.*”

## 6.9 Oppsummering

I denne analysen av Panoramavegen har jeg redegjort for vegens bakgrunn og hvordan den er presentert i Lødingen kommunes kommuneplan. Deretter har jeg gitt en tidsmessig oversikt over planprosessen hvor jeg har vektlagt reindriftas og Lødingen kommunes interesser i saken. Jeg har også fokusert på Sametingets innsigelse på vegne av reindrifta, med Plan- og bygningsloven, Reindriftsloven og ILO-169 som verktøy for analysen. Deretter redegjorde jeg for hvordan man vurderer verdi, omfang og konsekvenser av utbyggingen. Disse vurderingene ble sammenstilt i en konsekvensutredning, hvor konsekvensenes verdi og omfang deles inn i tre nivå av inngrepseffekter; direkte effekter, indirekte regionale effekter og kumulative effekter som jeg har benyttet med av i analyseringen av Lofast og Panoramavegen.

Min problemstilling for mitt arbeid med Panoramavegen var følgende: ”hvordan blir kravet om medvirkning i Plan- og bygningsloven av 2008 operasjonalisert og iverksatt i Panoramavegens pågående planprosess?” Jeg vil argumentere for at krav om medvirkning etter retningslinjer i den nye Plan- og bygningsloven ikke nødvendigvis betyr at reindrifta blir hørt og tas hensyn til i Panoramavegens planprosess. Jeg vil også argumentere for at Sametinget som innsigelsesinstans kan være en viktig støttespiller for reindrifta i planprosessen. I analysen av Panoramavegen får vi et innblikk i utføring av planprosess og hvordan reindrifta tas hensyn til.

Etter å ha utført dokumentanalyse og intervjuet reieiere i Kanstadsfjord/ Vestre Hinnøy viser planprosessen at planmyndigheten, har fulgt Plan- og bygningslovens retningslinjer om mulighet for medvirkning og oppfylt krav om utført konsekvensutredning. Prosedyrene har blitt ivaretatt og gjennomført, men gjennom uttalelser i media av lokalpolitikere virker ikke innsigelsene og reindrifta behov for beiteland å bli tatt særlig hensyn til. Det virker å ha gått hus forbi at en reguleringsplan kan ikke godkjennes dersom det er fremmet en innsigelse uten at det er inngått kompromiss eller annet vedtak. Det som også virker tilfelle er at Lødingen kommune kun ser reindrift som en kjøttproduserende bedrift, i og med at de avbøtende tiltak presentert i detaljreguleringsplanen enbart handler om tiltak for påkjørsel av rein.

I Panoramavegens planprosess gis reindrifta mulighet for medvirkning gjennom reguleringsplanprosessen i alle tre faser utarbeidet av Falleth og Hansen (2012): fra tidlig planutformingsfase, den formelle planfasen og prosesser etter politisk vedtak, som vist til i

teorikapitlet om medvirkning i praksis. Samme prosedyrer som for Lofast gjelder; man følger Plan- og bygningsloven om utføring av konsekvensutredning, men i realiteten når man tolker prosessen fra reieneiernes side, opplever man en uprofesjonell opptreden fra sentrale politikere som ordføreren i respektive kommune, som kommer med utsagn om at forelagte reguleringsplan allerede er vedtatt og vegen klar for utbygging. Dette i tillegg til at høringsuttalelsene fra Områdestyret, reinbeitedistriktet og Sametinget som uttaler seg også på distriktet sitt vegne ikke blir sett på som et problem for realisering av vegen i uttalelsene.

Det er også slik at det i prosessen med Panoramavegen er mange interesser, spesielt fra næringslivet. Reindriften i Lødingen kommune er marginal næring gjennom at den kun har fire siidaandeler og reieneierne opplever at det er en vanskelig interessekonflikt hva gjelder Panoramavegen og man vil ikke bli oppfattet som en bremsekloss. Allikevel er det snakk om en næring avhengig av tilstrekkelig adgang til beiteland for å kunne opprettholde utøvelsen av reindriften som er sterkt forankret i identitet, kultur og den selvfølgheten og tryggheten man kjenner til reindriften og området. Denne tilhørigheten til området kan støttes ved hjelp av Heideggers begrepet *dwelling* om de komplekse relasjonene mellom mennesket og naturen som noe grunnleggende i menneskers livsbetingelse. Det som Sametinget i høringsuttalelsen mener er at man i planprosessen ikke har fulgt Reindriftslovens §1-1 som skal ivareta en: *økologisk, økonomisk og kulturelt bærekraftig reindriften med basis i samisk kultur, tradisjon og sedvane til gagn for reindriftsbefolkningen selv og samfunnet for øvrig.*”. Så selv om prosedyrene etter Plan- og bygningsloven er fulgt, så viser man ikke kjennskap til Reindriftsloven som sier også at reindriften skal bevares som et viktig grunnlag for samisk kultur og samfunnsliv i §1-1.

Det at Sametinget har påpekt dette manglende hensynet, kan forklares med at Sametinget er en samisk institusjon som besitter kompetanse om árbediehtu – samisk tradisjonell kunnskap. Dessuten ser man det avhengighetsforholdet i reindriften mellom reieneier, rein og beiteland. Dette mener jeg kommer tydelig frem i høringsuttalelsen fra Sametinget, hvor man ser planprosessen fra et samisk ståsted og perspektiv. For eksempel når man sammenstiller tidligere og kommende inngrep som samlede konsekvenser innenfor reinbeitedistriktet. Dette kommer frem i analysen at planmyndigheten har tatt hensyn i den forelagte reguleringsplanen hvor avbøtende tiltak for eksempel kun er basert på tiltak mot reinpåkørsler og som av reieneierne ikke vil minske de svært negative konsekvensene vegen vil medføre.

Panoramavegen er bare ett av flere større vegprosjekter som er planlagt i reinbeitedistriktet. I tillegg kommer planer om utbygging av et hyttefelt og kraftstasjon. Lofast er en fullført vegutbygging som har ført til vegprosjektet Panoramavegen. Blant annet Panoramavegen kan føre til økt bygging av fritidsboliger, som igjen fører til økt trafikk. Begge casene er fremstilt på bakgrunn av at det er snakk om samme område og at vegene er knyttet sammen. Det er snakk om en ferdigstilt veg - Lofast som har vært en pådriver til en planlagt ferdselsåre - Panoramavegen fra Vestbygd – Lofast. Hva gjelder bruk av andre områder må man se samlede effekter med andre inngrep, deriblant Lofast som ”tok” kalvingsområdet og trekkleiet mellom vinterbeite og sommerbeite. Hvis Panoramavegen blir en realitet vil den østre delen igjen tape store deler av sesongbeitene. Lofast tok et av de viktigste beiteområdene for reinen; kalvingslandet. Panoramavegen vil gå tvers igjennom viktig beiteland. Vinterbeite og kalvingsland utgjør de to viktigste sesongbeitene og reinen vil måtte finne andre områder som igjen vil føre til innskrenkinger av de andre sesongbeitene som sommerland og høstland.

Disse effektene av inngrep også kalt for *for-bit-for-bit problematikken*, eller *dominoeffekten* er nødt å tas på alvor, noe som i dette tilfellet oppmerksommes av Sametinget, Områdestyret i Troms, konsekvensutredninga for reindrift og reindriftsutøvere i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt, men som virkes å ha blitt lagt til side i planene til Panoramavegen.

## **7.0 Avsluttende refleksjoner**

Jeg har i denne oppgaven tatt for meg to vegutbygginger i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt. Ved valg av problemstilling og tema ønsket jeg å se hvordan reindriften blir forstått og ivaretatt i vegutbygginger. Jeg ville også se hvilke langsiktige konsekvenser av større inngrep i reinbeiteland, noe som jeg i mitt arbeid mener i større grad må oppmerksommes både av myndigheter og reindriftsutøvere, dersom man vil opprettholde en bærekraftig reindrift som Reindriftslovens §1-1 skal sikre. Gjennom mitt studie har jeg gått grundig til verks gjennom en dokumentanalyse av vegprosjektens planprogram, konsekvensutredninger, høringsuttalelser og reguleringsplaner og andre saksdokumenter. Disse dokumentene gav meg et grunnlag for intervjuene med representanter fra kommune, Statens vegvesen, lokalhistorikere, forskere og reieneierne i Kanstadjord/ Vestre Hinnøy.

Gjennom min analyse ser jeg at vegutbygginger vil kunne føre til meget store endringer. Reineiernes fortellinger om dagens reindrift i distriktet, vitner om dette ved at reinen ikke lengre finner ro i Sør dalen, simler må finne andre kalvingsland, flyttveier er stengt og gir



svært mye merarbeid i den daglige drift. Hjelpemidler som helikopter anses ikke å være et noe særlig godt alternativ. Begrunnelsen fra reineierne var da flokkene i reinbeitedistriktet er forholdsvis tamme og vant til mennesker som gjeter til fots. En av reineierne uttalte; *reindriften på Hinnøya er tapt om man må ta i bruk helikopter*. Denne lite motoriserte driftsformen for reindrift på Hinnøya, viser en næring som enda praktiseres på tradisjonelt vis og som derfor gjør den særlig viktig å ivareta. Vi ser en mer økologisk bærekraftig reindrift som i stor grad er avhengig av den menneskelige arbeidskraft i siidaene, og i mindre grad av motoriserte kjøretøy.

I analysen av de langsiktige konsekvensene av Lofast tok jeg opp reineiernes bekymring over reindriften framtid på Hinnøya dersom det tilkommer flere utbygginger. Hvis dette blir tilfelle vil det kunne medføre at man ikke kan opprettholde den mengden rein man har i dag i distriktet. Dersom man ikke kan ha samme antall rein vil det ikke være mulig å leve av reindrift. ILO-konvensjonen §169, Reindriften, Grunnloven, Plan- og bygningsloven gir reindriften rettigheter som skal ivaretas ved utbygginger som både Lofast og Panoramavegen. Lovgivningene skal også beskytte reindriften som livsstil og næring for den samiske befolkningen. Det som blir problematisk er når myndigheter har hjemmel for å bryte opp disse rettighetene gjennom ”åpninger” i samme lovverk som veier tyngre enn reindriften interesser.

Et av de viktigste funnene jeg har gjort i mitt arbeid er hvor viktig det er å ta følgekonsekvenser av en utbygging på alvor, også kalt dominoeffekten eller bit-for-bit problematikken. Dette bygger opp av den forskning som er gjort på feltet av blant andre I. Bjørklund (2013). Jeg mener at både Lofast og Panoramavegen kan kategoriseres som gode eksempler på denne dominoeffekten. Å gjøre en full komparasjon av de to vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen, har ikke vært et mål i oppgaven med tanke på at utbyggingene skjer på to ulike tidspunkt og under to forskjellige forvaltningsregimer. Det som jeg har sett i mitt studie er at man i Panoramavegens planprosess følger den nye Plan- og bygningslovens retningslinjer hva gjelder prosedyrer til medvirkning fra reindriften. Derimot er Grunnlovens §110a som skal ivareta utvikling av den samiske kulturen er oversett. Hensynet til reindrift som en del av den samiske kulturen som nevnt i Grunnloven var heller ikke noe det ble tatt hensyn til i planprosessen, og sist i beslutningsvedtaket av Lofast.

Dette dokumenteres for eksempel gjennom det første brevet mellom Reindrifftsforvaltninga og Statens vegvesen<sup>71</sup> angående Lofast. I brevet viser Reindrifftsforvaltninga at andre berørte interesser har hatt saken til behandling på et langt tidligere tidspunkt og at reindriffta skulle ha vært inkludert langt tidligere på grunn av de store antatte konsekvensene vegen ville få. I brevet vises det også til reindrifftsutøvernes bekymring over at *”naturinngrepene ved en slik vegutbygging bare er en side av problemene som skapes. Økt utfart, press for hyttebygging og så videre er andre tiltak som lett følger av en slik utbygging”*. Denne bekymringen er noe vi, 27 år etter den første kommunikasjonen mellom reindriffta og planmyndigheter kan bekrefte, gjennom de planene om utbygging av Panoramavegen som en direkte ferdselsåre til Lofast. Det som konsekvensutredningene for Lofast slo fast var *”hva angår framtidig ulempe og merarbeid anes dette som mer usikkert”*.

Det reieneierne ser 6 år etter vegen er åpnet for trafikk er at det er reindriffta som bærer alle de negative konsekvensene. Denne byrden kan til sist vise seg å være kroken på døra for reindriffta i Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt, hvis ikke reieneierne følger med i timen, og myndighetene ser reindrifftas utfordringer med inngrep i viktig beiteland. I den regionale dragkampen med Lofast ble ikke reindriffta tatt hensyn til, og reieneierne opplevde en avmaktsposisjon fra myndighetenes side, i og med at andre interesser fikk høyere prioritert. Derfor er det viktig at reindriffta har noen støttespillere i slike planprosesser, som Sametinget. Sametinget har kommet med gode høringsuttalelser til Panoramavegens reguleringsplan hvor de ser på vegutbyggingen fra et samisk perspektiv og støtter opp om reindrifftas rett til å bedrive reindrifft i området. Med støttespillere som Sametinget vil kanskje ikke konsekvensutredningene konkludere med framtidige ulemper og merarbeid som usikkert. En sterkere samisk stemme som fremmer reindriffta i planprosesser vil nok være en viktig ressurs for de framtidige generasjoners reieneiere.

---

<sup>71</sup> brev datert 03.09.1987 fra Reindrifftsforvaltninga

## Litteraturliste

- Battiste, M. Henderson, J.Y 2000: "Protecting indigenous knowledge and heritage; a global challenge". Saskatoon: Purich Pub.
- Berkes, Fikret. 2008: "Sacred ecology. Traditional ecological management and resource management". 2nd Edition. New York and London: Routledge.
- Bjørklund, I. 2013: "Gravedrift og reindrift: om nordområdesatsing, folkerett og trojanske hester i Sápmi" i. Jentoft S., red. *Hvor går Nord-Norge* bind 3. Orkana Akademisk.
- Bjørklund, I. Brantenberg, T. 1981: "Samisk reindrift – norske inngrep: om Altaelva, reindrift og samisk kultur." Tromsø: Universitetsforlaget
- Bongo, M. A. 2012. "Reindriftas medvirkning i en kommuneplanprosess. En casestudie av planlegging i Alta kommune" Masteroppgave, Høgskulen i Volda.
- Borgos, J., Bugge, E. Remen, G. Myrvang, F. 1999: "De er her ennå – Samisk historie i Vesterålen". Sortland. Vesterålens kulturutvalg.
- Borgos, J. 2005: "To hundre års tamreindrift i Vesterålen" i "fra villreinjakt til reindrift. Red. Andersen, O. Drag. Báhko
- Dunfjeld, Sigbjørn 1993: "Tradisjonell samisk kunnskap og samisk forskning", i Traditionell samisk kunnskap och forskning, *Diedut* nr. 5. Guovdageaidnu: Nordiskt Samiskt Institutt.
- Eira, Lájlá Helene 2013: "Medforvaltning som ideal og praksis. Studie av forvaltningspraksisen i to nasjonalparker med reindrift" Masteroppgave, UiT – Norges Arktiske Universitet
- Eira, Nils Isak, 2011: "Bohccuid luhtte - gulahallat ja ollašuhhtit siidadoalu". DAT. Kautokeino
- Falleth, Eva og Gro Sandkjær Hanssen 2012: "Medvirkning i planlegging", kapittel 11 i Aarsæther, N., E. Falleth, T. Ringholm og R. Kristiansen red. *Utfordringer for norsk planlegging – kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand: Høgskoleforlaget.
- Fiskaa, H. 2005: "Past and Future for Norwegian Physical Planning". *European Planning Studies*. volum 13 (1).
- Fog, Jette 2005: "Med samtalen som utgangspunkt" Hæftet - 2005, 2. utgave, Akademisk Forlag
- Gáldu, 2003: Håndbok, ILO-KONVENSJON NR 169 OM URFOLK OG STAMMEFOLK 1989, *Gáldu – kompetansesenteret for urfolksrettigheter*
- Gjerdåker, A. Lian, J.I., Rønnevik, J. 2008: "Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen". TØI rapport 994/2008. Transportøkonomisk institutt. Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning.
- Goffman, E. 1992: "Vårt rollespill til daglig: en studie av hverdagslivets dramtikk". Pax, Oslo.
- Gullestad, M. 2002: "Om likhet og forskjell I det sivile samfunn". Artikkel publisert på viten.com Finnes på: <http://www.viten.com/tema/norge/gullestad.htm>
- Guttorm, G. Porsanger, J. (red) 2011: "Working with traditional knowledge: Communities, Institutions, Information Systems, Law and Ethics". *Diedut*, 1/2011. Sami Allaskuvla/ Sami university

College, Guovdageaidnu/ Kautokeino

Grønmo, Sigmund 2004: "Samfunnsvitenskapelige metoder". Bergen, Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS

Hanssen, G.S and I.L. Saglie 2010: "Cognitive Closure in Urban Planning". *Planning Theory and Practice*, 11(4) 491-513.

Hau`ofa, Epeli 1982: "Anthropology at Home: A South Pacific Islands Experience". I Fahim, Hussein (red.) *Indigenous Anthropology in Non-Western Countries*. Carolina Academic Press, Durham

Henriksen, T.(1/2002) *Miljøvern og urfolks tradisjonelle kunnskap. To sider av samme sak?* i Andersen, S. (red). Diedut. Kautokeino: Sámi instituhtta 2002 (1).

Holsen, T. 2000: "Planlegging etter plan-og bygningsloven- noen begrepsmessige avveininger". Notater til Planlovutvalget, notat 1/2000. Oslo. NIBR.

Høgmo, Erke, 1986: "Identitet og livsutfoldelse : en artikkelsamling om flerfolkelige samfunn med vekt på samenes situasjon" Tromsø : Universitetsforl., 1986

Ingold, Tim 2000: "The perception of the environment. Essays in livelihood, dwelling and skill". Oxon, Routledge, Abingdon

Joks, S. 2009: "*Rapport om grunnlag for forvaltning av dokumentert tradisjonell kunnskap*. Sámi University College. Finnes på: <http://www.arbediehtu.no/article.php?id=118>

Jernsletten, J. 2010: "Bissie dajve : relasjoner mellom folk og landskap i Voengel-Njaarke sijte". Tromsø, Universitetet i Tromsø

Kaarhus, Randi 1999: "Intervjuer i samfunnsvitenskapene. Bidrag til en videre metodologisk ressurs." *Tidsskrift for samfunnsforskning*, nr 1/99:33-61

Kalstad, J.A. 1982: "Kystsamisk reindrift" i Kalstad, Storm, D. (red): Bosettingsmønster og næringsliv i kystsameområdene". Ottar, 137/1982, Tromsø museum.

Kvale, S. 1997: "Det kvalitative forskningsintervju" oversatt av Tone M. Anderssen og Johan Rygge. Oslo: Ad Notam Gyldendal

Lie, I, Nergaard, V. 2003: "Areal saker i reinbeiteland, en kartlegging av saksmengde, innsigelsessaker og saker som har utløst konsekvensutredning eller erstatning". Norut NIBR Finnmark

Nellemann, Christian 2004: "Konsekvensutredning og erstatningsvurderinger for reindriften i reinbeitedistrikt nr. 34 Kanstadjord/ Vestre Hinnøy av Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)" 22.11.2004. Lillehammer.

Nordin Jonsson, Å. 2011: "Ethical guidelines for the documentation of arbediehtu. Sami traditional knowledge" i Guttorm, G. Porsanger, J. (red.) 1/2011 Diedut, Working with traditional knowledge: Communities, Institutions, Information Systems, Law and Ethics. Sami Allaskuvla/ Sami university College, Guovdageaidnu/ Kautokeino

Oskal, N. 1995: "Det rette, det gode og reinlykken". Tromsø : Universitetet i Tromsø, Institutt for

samfunnsvitenskap, Filosofiseksjonen

Paulgaard, G. 2006. "Feltarbeid i egen kultur – innenfra, utenfra eller begge deler?" I E. Fossåskaret, O. L. Fuglestad & T. H. Aase (red.). *Metodisk feltarbeid. Produksjon og tolkning av kvalitative data*. Universitetsforlaget,

Prestbakmo, H. 1993: "Konsekvensutredning Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) Raftsund Ø – E10. Konsekvenser for reindrifta". Moen.

Riseth, J.Å. 2013: "Reindrifta I Nord-Norge: fra vikeplikt til bærekraft". I Jentoft S., et.al (red.) *Hvor går Nord-Norge* bind 3. Orkana Akademisk.

Riseth, J.Å, Kramvig, B. 2012: "Konsekvensutredning for tema reindrift". Kommuneplan for Karlsøy kommune, Norut, Tromsø

Riseth, Jan Åge, 2006: "Fagrapport Panoramavegen – "Virkningsanalyse som grunnlag for konsekvensutredning etter plan – og bygningsloven". Norut Samfunn, Tromsø.

Rudie, I 2007: "Tid og rom" Norsk Antropologisk tidsskrift 2007  
[http://www.idunn.no/file/pdf/33206235/nat\\_2008\\_02\\_pdf.pdf](http://www.idunn.no/file/pdf/33206235/nat_2008_02_pdf.pdf)

Rudie, I. 1997: "Feltarbeidet som møteplass". I Fossåskaret, E., Fuglestad, O.L. og Aase, T.H. (red.) *Metodisk Feltarbeid: Produksjon og Tolkning av Kvalitative Data*. Universitetsforlaget, Oslo.

Ruong, I. 1964: "Jåhkakaska sameby". Särtryck ur: Svenska Landsmål och Svensk Folkliv.

Sager, T. 1991: "Planlegging med samfunnsperspektiv: en analysemetode". Tapir. Trondheim.

Sara, M.N. 1999: "Praktisk reinbeitebruk – tradisjonelle kunnskaper". Rangifer rapport NO. 3 Septentrio Academic Publishing © 2010 - The University Library of Tromsø

Scott, M.P., Russel, D. Redmond 2007: "Active citizenship, civil society and managing spatial change in the rural-urban fringe". *Policy & Politics*, 35:1

Vistnes, I., Nellemann, C. og Bull, K. S. 2004: "Inngrep i reinbeiteland. Biologi, jus og strategier i utbyggingssaker". NINA Temahefte 26 Trondheim

Ween, G. Flikke, R. 2009: "Innledning Gro B. Ween og Rune Flikke i Naturen som praksiser: Natur i nyere norsk antropologi". *Norsk antropologisk skrift NR 1-2, 2009*, 20.

### **Publikasjoner og dokumenter på internett**

Arbeidsdepartementet 2000-2001. St.meld. nr. 55 (2000-2001) "Om Samepolitikken."

Berntsen, T. 1996: "Innledning på Natur og ungdoms landsmøte". Tale holdt av Miljøvernminister Torbjørn Berntsen. Sist 11.05.14:

[http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/regjeringen-brundtland-iii/md/Taler-og-artikler-arkivert-individuelt/1996/innledning\\_pa\\_natur\\_og\\_ungdoms.html?regj\\_oss=1&id=261653](http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/regjeringen-brundtland-iii/md/Taler-og-artikler-arkivert-individuelt/1996/innledning_pa_natur_og_ungdoms.html?regj_oss=1&id=261653)

ILO-konvensjon nr. 169 om urfolk og stammefolk i selvstendige stater. Sist 11.05.14

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/tema/samepolitikk/midtspalte/ilokonvensjon-nr-169-om-urbefolkninger-o.html?id=451312#DEL%20II.%20LANDRETTIGHETER>

IPCC Intergovernmental panel on climate change, Working group III – Mitigation of Climate Change, chapter 3, "Social, Economic and Ethical Concepts and Methods". Publisert 17.12.2013. Sist sett:

13.05.14 [http://report.mitigation2014.org/drafts/final-draft-postplenary/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_final-draft\\_postplenary\\_chapter3.pdf](http://report.mitigation2014.org/drafts/final-draft-postplenary/ipcc_wg3_ar5_final-draft_postplenary_chapter3.pdf)

Justis- og beredskapsdepartementet, 2013: LOV-2013-06-14 nr. 42, Lov om behandlingsmåten I forvaltningssaker (Forvaltningsloven)”. Sist sett: 12.05.14 <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1967-02-10>

Justis- og beredskapsdepartementet, 1814: FOR-2014-05-09 NR 613, Kongeriket Norges Grunnlov. Sist sett: 12.05.14 <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1814-05-17?q=grunnlov>

Landbruks- og matdepartementet 2007: “LOV 2007-06-15 nr 40: Lov om Reindrift (Reindriftsloven)”. <http://lovdata.no/sok?q=reindriftsloven>

Liv Signe Navarsete, kronikk – Lofast – eit stort steg for Noreg 03.12.2007 <http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/sd/taler-og-artikler/2007/kronikk---lofast--eit-stort-steg-for-nor.html?id=493148>

Miljøverndepartementet 2010: ”LOV 2008-06-27 nr 71: Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)”. Sist sett: 12.05.14 <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan+og+byggningsloven>

Miljøverndepartementet 2009b: ”Temaveileder for reindrift og planlegging etter Plan- og bygningsloven (plandelen)”. Sist sett: 12.05.14 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kld/dok/veiledninger/2009/temaveileder-reindrift-og-planlegging-et.html?id=570670>

Miljøverndepartementet, pressemelding for valg av Trase, Lofast. Sist 11.05.14 [http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/md/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/traseen\\_for\\_lofotens\\_fastlandsforbindels.html?regj\\_oss=1&id=248642](http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/md/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/traseen_for_lofotens_fastlandsforbindels.html?regj_oss=1&id=248642)

Landbruks- og matdepartementet ”Første Codicill og Tillæg til Grendse-Tractaten imellem Kongerigerne Norge og Sverrig Lapperne betreffende (Lappekodisillen) Sist sett: 14.05.14 <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1751-10-02>

Nasjonale Forskningsetiske komité for naturvitenskap og teknologi (NENT), 2007: ”Forskningsetiske retningslinjer for naturvitenskap og teknologi ” Sist sett: 12.05.14 <https://www.etikkom.no/Forskningsetikk/Etiske-retningslinjer/Naturvitenskap-og-teknologi/>

NOU 2007 14: “Samisk naturbruk og retts--situasjon fra Hedmark til Troms Bakgrunnsmateriale for Samerettsutvalget” Avgitt til Justis- og politidepartementet 3. Desember 2007.

Utbyggingsavdelingen 2009: ”E10 Lofotens fastlandsforbindelse – Landskapstilpasning og naturlig revegetering fra stedlige toppmasser.” Rapport Utbyggingsavdelingen nr. 2009/12. Sist sett: 12.05.14 [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/117510/binary/216090?fast\\_title=E10+Lofoten+fastlandsforbindelse+\(pdf\)](http://www.vegvesen.no/_attachment/117510/binary/216090?fast_title=E10+Lofoten+fastlandsforbindelse+(pdf))

Sametingets planveileder, 2010: ”Veileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsniv ved planlegging etter plan- og bygningsloven (plandelen)”. Karasjok. Sist sett: 12.05.14 <http://www.google.no/#q=sametingets%20planveileder>

Samferdselsdepartementet ber om statlig vedtak av reguleringsplan, Lofast. Sist 11.05.14

[http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/vegprosjektet\\_lofast-samferdselsdepartem.html?regj\\_oss=1&id=248419](http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/2002/vegprosjektet_lofast-samferdselsdepartem.html?regj_oss=1&id=248419)

Stortingets spørretime, 26.05.1999 kl. 10. Spm. 22 Lofast:. Sist sett: 12.05.14

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/1998-1999/990526/ordinarsporretime/22/>

Om Møysalen nasjonalpark. Sist sett: 12.05.14

[http://www.miljodirektoratet.no/old/dirnat/attachment/2355/Møysalen\\_NP\\_N\\_net.pdf](http://www.miljodirektoratet.no/old/dirnat/attachment/2355/Møysalen_NP_N_net.pdf)

Statens vegvesen, ”medvirkning i planprosess”. Sist: 11.05.14

<http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Medvirkning+i+Planprosessen>

Statens, vegvesen, Konsekvensanalyser. Håndbok 140. 2006 Sist 11.05.14

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61437/binary/14144](http://www.vegvesen.no/_attachment/61437/binary/14144)

Statens vegvesen, “Planprosess” Sist: 11.05.14

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Om+vegprosjekter/Planprosess>

Statens vegvesen “Anleggsvei på myr, Sjørdalen, Lofast – prosjektering, utførelse og erfaringer”, Arild Sleipnes, 2012. Sist sett: 12.05.14:

[http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_og\\_samfunn/Berg%20og%20geoteknikk/Vegarmeringsseminar/H%20-%20SLEIPNES%20-%20Anleggsveg%20på%20torv,%20Sjørdalen.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Berg%20og%20geoteknikk/Vegarmeringsseminar/H%20-%20SLEIPNES%20-%20Anleggsveg%20på%20torv,%20Sjørdalen.pdf)

## Nettsider

<http://snl.no/Golfstrømmen> Sist sett: 12.05.14

<http://snl.no/Lødingen> Sist sett 12.05.14

<http://snl.no/nasjonalparker> Sist sett: 12.05.14

<http://home.online.no/~geir-ron/lofasten.htm> Sist sett: 12.05.14

<https://kart.reindrift.no/reinkart/> Sist sett: 11.05.14

<http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Miljoovervakning/Naturovervakning/Skoger/Kartlegging-og-overvakning-av-inngrepsfrie-naturomrader-i-Norge---INON/> Sist sett: 12.05.14

<http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Askeladden/> sist sett: 13.05.14

[http://www.utmark.org/utgivelser/pub/2005-2/art/Skjeggedal\\_og\\_Arnesen\\_Utmark\\_2\\_2005.html](http://www.utmark.org/utgivelser/pub/2005-2/art/Skjeggedal_og_Arnesen_Utmark_2_2005.html) Sist sett: 11.05.14

## Avisartikler

Aarstein, K.I: 2013: “Hvor smart var Lofast”. Artikkel i Vesterålen Online, publisert 12.12.2013. Sist sett: 12.05.14 <http://www.vol.no/nyheter/article8798515.ece>

Jakobsen, B: 2007: “Kampen om Lofast”. Artikkel i NRK Nordlands fylkesleksikon. Sist sett: 12.05.14 [http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/Kampen\\_om\\_Lofast](http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/Kampen_om_Lofast)

Rist, S, 2014: "Nei til innblanding I Lødingen" Nettartikkel på Bladet Vesterålen 23.03.2014. Sist sett: 12.05.14 <http://www.blv.no/lokalsider/lodingen/article7241725.ece>

Rist, S. 2014: "Vegprioritering til kommunestyret" Artikkel publisert i Bladet Vesterålen 26. Mars 2014

Rist, S 2014: "Ny vei som rassirkning". Nettartikkel på Bladet Vesterålen 23.01.14. Sist sett: 12.05.14. <http://www.blv.no/lokalsider/lodingen/article7121693.ece>

Sara, N.H., 2013: "Reindriften går ikke i mot alt" Artikkel i Boazodoallu-oddasat : Reindriftnytt 4:2013 Statens Reindriftnytt

Solberg, B 2007: Lofast. Artikkelsamling i Lofotposten. Sist sett: 13.05.14 [http://www.lofotposten.no/slettede\\_seksjoner/lofast/](http://www.lofotposten.no/slettede_seksjoner/lofast/)

Vuolab, S.E: 2014: "Klimaendringer rammer urfolk hardt". Artikkel på NRK Sápmi publisert 31.03.14. Sist sett: 13.05.14 <http://www.nrk.no/sapmi/klimaendringer-rammer-urfolk-hardt-1.11640632>

### **Andre saksdokumenter**

Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast), Konsekvensutredningsprogram etter Plan- og bygningsloven kap. VII-A. Fastsatt av Vegdirektoratet, 18.03.1993

Statens Vegvesen 1994: "Lofotens fastlandsforbindelse Raftsundet ØST – E10, konsekvensutredning".

Konsekvensutredning 1995, Lofotens fastlandsforbindelse – samlerapport sept. 1995

Samlerapport, konsekvensutredning, 04.09.1996,

Sluttdokument, 07.03.1997, Lofotens fastlandsforbindelse etter plan og bygningsloven

Statens vegvesen 2001: "Ny vegforbindelse mellom Vestbygda i Lødingen og Lofast ved Husjordøya". 16.10.01. Beskrivelse forprosjekt, Statens vegvesen Nordland.

Reg. Plan for Lofotens fastlandsforbindelse, delparsell E10 Lødingen grense/Sørdalen . Gullsfjordbotn, Kvæfjord kommune 2000-2001.

Reguleringsplanforslag for Lofotens fastlandsforbindelse – delparsell Ingelsfjordeidet – Sørdalen – Lødingen kommune (2001-2002).

Reguleringsplan/ endring. Kryss mellom E10 Lofast, framtidig Rv mot Vesterålen og Fv 103 mot Gullholmen. Beskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser. Statens vegvesen, 04.10.2005

Statens vegvesen v/ Einar Karlsen "E10 Lofast - Erfaringer fra et vegprosjekt i vegløst område", Teknologidagene 2008, Trondheim, Powerpointpresentasjon. Karlsen, E.

Kommuneplan, Kvæfjord kommune, arealdel inkl. sjø- og strandområdene 2008-2018

Fastsatt planprogram - Etter offentlig ettersyn, behandling av merknader i planutvalget den 15.01.2009.



Kommuneplan for Lødingen kommune 2009-2021, Samfunnsdelen. Lødingen nov 2009.

Konsekvensutredning, Panoramavegen, konsekvenser for naturmiljø, 22.09.2009. Lødingen kommune.

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredninger for Panoramavegen, 31.03.2012

Reguleringsplan med konsekvensutredning for Panoramaveien, Vestbygd – Lofast, Lødingen kommune, 31.03.2012, Lødingen

### **Øvrig**

Brev, 06.07.1987, Statens vegvesen

Brev, 03.09.1987, Reindriftsforvaltningen i Troms

Brev, 01.08.1991, Statens vegvesen

Brev, 28.07.1992, Reindriftskontoret i Troms

Kart, 05.11.1992, Statens vegvesen

Brev, 26.03.1993, Statens vegvesen

Brev, 02.04.1993, Statens vegvesen

Brev, 11.05.1993, Statens vegvesen

Brev, 21.05.1993, Reindriftskontoret i Troms

Møtereferat, 10.06.1993 Reindriftsforvaltning og Statens vegvesen

Brev, 29.06.1994, Statens vegvesen

Referat, 26.10.1994, Møtebok, for Områdestyret i Troms

Brev, 11.09.95, Reindriftsforvaltninga i Troms

Brev, 13.12.1996 Reindriftsforvaltninga i Troms

Brev, 29.01.1997, Statens vegvesen

Brev, 07.03.1997, Statens vegvesen

Brev, 05.10.1995 Statens vegvesen

Møtereferat, 07.07.1999, Statens vegvesen, Reindriftsforvaltning i Troms

Telefaks, 02.08.1999, Statens vegvesen

Brev, 08.05.2000 Statens vegvesen

Brev, 25.05.2000 Reindriftsforvaltninga

Brev, 28.06.2000, Reindriftsforvaltninga i Troms

Brev, 05.04.2001 Statens vegvesen

Brev, 06.11.2001 Reindriftsforvaltninga

Brev, 25.06.2002, Samferdselsdepartementet

Brev, 07.08.2002, Sør-Troms regionråd

Brev, 15.09.2002 Hadsel kommune

Brev, 07.10.2002, Vågan Kristelig Folkeparti

Brev, 28.10.2002, Det kongelige Miljøverndepartementet

Forprosjekt, 12.11.2004, Lødingen kommune

Brev, 24.06.2002 Samferdselsdepartementet

Møtereferat, 14.08.2003 Statens vegvesen

Møtereferat, 15.10.2003 Statens vegvesen

Brev, 06.09.2004 Lødingen kommune

Brev, 05.10.2004, Sametinget

Registrering. 14.05.2005 Sametinget

Brev, 15.06.2005, Reindriftsforvaltningen i Troms

Avtale om erstatning, 19.10.2005 Statens vegvesen og Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy

Liste, 2005-2006, over 12 innkomne innspill, planoppstart Panoramavegen,

Møtereferat, 31.03.2006, Statens vegvesen, Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt

Brev, 24.04.2006, Reindriftsforvaltningen i Troms

Brev, 08.05.2006, Reindriftsforvaltninga i Troms

Brev, 30.05.2006, Lødingen kommune

Brev, 24.07.2006, Fylkesmannen i Nordland  
Møtereferat, 21.05.2007, Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt og Statens vegvesen  
Møtereferat, 13.03.2008 Statens vegvesen  
Fastsatt Utredningsprogram, 22.01.2009 Lødingen kommune  
Rasfarevurdering, 15.08.2009, Panoramavegen  
Planbeskrivelse, 31.03.2012 med konsekvensutredning for Panoramavegen,  
Reguleringsbestemmelser, 31.03.2012, Panoramavegen,  
Møteprotokoll, 19.09.2012 Planutvalg, Lødingen kommune  
Liste, 31.03.2012 over høringsinstanser og berørte Panoramavegen,  
Høringsuttalelse 03.12.12, Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt  
Referater, Møtebok, 2013, Panoramavegen 2004-2012 for Områdestyret i Troms  
Brev, 24.01.2013, Reindrifftsforvaltninga i Troms  
Høringsuttalelse, 18.02.2013 Sametinget  
Kart, 2012, reinflyttinger mellom Norge og Sverige  
Kart, 2013, Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt distriktskart

## **Vedlegg:**

### **Vedlegg a)**

#### **Oversikt over informanter**

- Mann – Statens vegvesen
- Mann – Kvæfjord kommune
- Kvinne – Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt
- Mann - Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt
- Mann - Kanstadvjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt
- Mann – Lokalhistoriker
- Kvinne – Lokalhistorier
- Mann – Områdestyret for reindrift
- Mann - Reindrifftsforvaltninga
- Mann – Forsker, UiT
- Mann – Forsker, Norut

### **Vedlegg b)**

#### **Intervjuguide, reineiere**

##### **Generelt:**

1. Hvilke beiteområder har dere?
2. Hvordan brukes disse?
3. Når og hvor flytter dere? Er det i så fall det samme hvert år?
4. Hvor lenge har du jobbet med rein
5. Hvordan ser du for deg framtida for distriktet?
6. Den moderniserte reindriften.. Kan den tradisjonelle reindriften inkorporeres i dagens moderne samfunn?

##### **Forstyrrelser og planprosesser generelt**

7. Hva slags erfaring har dere med slike utbyggingssaker og planprosesser?
8. Hvor godt kjenner dere til lovverk som Plan- og bygningsloven og Reindrifftsloven?
9. Hva mener du er reindriften ansvar i slike vegutbyggingssaker?

##### **Innblikk i prosessen med planleggingen av E10 – Lofast?**

10. Først, hvordan var reindriften i området før vegen?

11. Hvordan passer det å lage et tidsperspektiv fra start til slutt?
12. Husker dere når dere fikk vite om veien?
13. Hvilke traseer ble vurdert og hvilken trasé hadde vært den mest optimale? Hadde de andre alternativene vært mer heldige?
14. Hvilke innsigelser kom det fra reinbeitedistriktets side?
15. Hvordan hadde det vært hvis Lofast ikke hadde vært bygd?
16. Er det slik at når det gjelder inngrep at en veg vil ta beiteland både direkte og indirekte ved at områder som grenser opp til vegen ikke vil bli nytta fullt ut?
17. Er det slik at Sjørdalen eller andre plasser ved vegen har blitt helt ubrukelig som beite for rein?
18. Hva er etter deres mening den største og mest synlige konsekvensen av utbyggingen?
19. Har det ført med noe positivt for reinbeitedistriktet i forbindelse med Lofast?
20. Er dere fornøyd med utfallet, inngikk dere for eksempel et kompromiss med vegvesenet?
21. Hvordan påvirker Lofast deres arbeid? Turister, bærplukkere, hytter
22. Har dere forståelse hvorfor det ble som det ble?

### **Panoramavegen**

23. Når fikk dere signaler om at Panoramavegen var på gang?
24. Kan dere gi meg et innblikk i prosessen? Fører den med seg noe positivt?
25. Hvilke konsekvenser antas vegen å få?
26. Hvilke innsigelser kom det fra reinbeitedistriktets side?
27. Hva er status per dags dato i denne prosessen?
28. Hvordan ser dere for dere framtidens reindrift i distriktet?

### **Vedlegg b)**

#### **Intervjuguide, Statens vegvesen**

1. Hva slags erfaring har dere med slike utbyggingssaker og dets planprosess i reinbeiteområder?
2. Hva er forutsetningene for at et samarbeid skal fungere?
3. Hva mener du er reindrifas ansvar i slike vegutbyggingssaker?
4. Hva er de største utfordringene med daværende og nåværende PBL?
5. Hva er den største utfordringen med å jobbe med reindriften?
6. Hvordan forhold opplever du at vegvesenet har til reindriften?
7. Opplevd misforståelser? Samiske ord/ tankegang – Norsk forståelse. Norske ord/ tankegang – samisk forståelse.

#### **Lofast, Rv. 85-E10**

8. Først, hvordan var området før vegen?
  9. Var Lofast lik andre prosesser?
  10. Hvilket ansvar har vegvesenet i en slik prosess?
  11. Ble det utført mange delkonsekvensutredninger
  12. Husker dere når dere fikk vite om veien?
  13. Hvilke traseer ble vurdert og hvilken trasé hadde vært den mest optimale? Hadde de andre alternativene vært mer heldige?
  14. Hvilke innsigelser kom det?
  15. Hvordan hadde det vært hvis Lofast ikke hadde vært bygd?
  16. Er det slik at når det gjelder inngrep at en veg vil ta beiteland både direkte og indirekte ved at områder som grenser opp til vegen ikke vil bli nytta fullt ut?
  17. Hva er etter deres mening den største og mest synlige konsekvensen av utbyggingen?
  18. Hva er ditt inntrykk av Lofast 6 år etter at veien ble åpnet? (konflikter, begeistring, endringer)
  19. Rolle før- under- etter (rapporter, ansvar?)
- 20. Avslutningspørsmål**
21. Er det ønsket fra Statens vegvesen om hva som skal med eller ikke?
  22. Er det noe som dere ønsker at spesielt skal poengteres

## **Vedlegg d)**

### **Intervjuguide, Kvæfjord kommune**

1. Hvilke modeller har kommunen utviklet for å sikre fremdrift, deltakelse og innsikt i planprosesser generelt i kommunen.
2. Hvilke modeller ble brukt i forberedelsene av denne planprosessen?
3. Erfaring med lignende prosesser i kommunen?
4. Hvilke prosedyrer har dere for hensyntaking i slike utbyggingsprosesser? Har disse endret seg etter den nye plan og bygningsloven? Har dere særlig prosedyrer for å sikre samhandlingsflater med reindrifta?
5. Hvilke samhandlingsarenaer ble etablert, eller ble noen eksisterende brukt for å sikre dialog mellom kommune, reindrift og vegvesenet?
6. Hvilke interessenter og aktører ble i første omgang sett som relevante?
7. Hvilke mulige traseer ble vurdert? Ble ulike alternativer skissert opp? Hvilke hensyn ble gitt største tyngde: kan du skissere og gi dem prioritering?
8. Hvorfor ble den gjeldende traseen valgt og hvilke argumenter var det som fikk gjennomslagskraft?
9. Var det spesielle områder i traseene som var særlig krevende å gjøre avklaringer av, og hvor man måtte arbeide for å sikre fremdrift og dialog med reindrifta, grunneiere og

næringsaktører? Hvordan ble disse søkt løst? Gjorde dere noen erfaringer som har overføringsverdi til andre prosjekter

10. Har dere en prosedyre hva gjelder krevende utbyggingssaker hvor det blir motstand og innkommer en del innvendinger fra ulike aktører?
11. Hvilke forslag kom fram i konsekvensutredningen? Var det strid om noe? Og hvilke forslag fra konsekvensutredningen og planprosessen ble endret i den politiske behandlingen?

## **12. Avslutnings spørsmål**

13. Er det ønsker fra kommunen om hva som skal med eller ikke?
14. Er det noe som dere ønsker at spesielt skal poengteres?