

Reindrifsfaglig vurdering av Øyfjellet vindkraftverks påvirkning på reindriften i reinbeitedistrikt 20 – Jillen Njaarke

DEL II - Forslag til tiltak

10. juni 2019

Anders Johansen Eira

Innhold

Innledning.....	2
Konsentrasjon av vindmøller innenfor anleggsområdet.....	2
Tiltak	3
Tap av flyttlei – tre komplementære og gjensidig utfyllende avbøtende tiltak.....	3
Tiltak 1	3
Tiltak 2	4
Tiltak 3	5
Andre fysiske avbøtende tiltak.....	6
Stenging av scooterløyper på østsiden av jernbane og E6.....	6
Kompenserende tiltak	6
Risikoreduserende tiltak.....	7
Verdiøkende tiltak/“benefit sharing”	7
Styrking av administrativ kapasitet og dialogkapasitet.....	7
Tiltak etter at vindkraftverkets levetid er over	8

Innledning

Denne sammenstillingen er basert på inngrepskartlegginge og den reindriftsfaglige utredningen (del I) utført av Stiftelsen Protect Sápmi. Direkte, indirekte og kumulative konsekvenser av det planlagte vindkraftverket med tilknytningsvei og kraftlinje er oppsummert i utredningen. I dette dokumentet foreslås avbøtende og andre tiltak.

Arbeidet har sin bakgrunn i prosessavtalen mellom Eolus Vind AS og reinbeitedistriktet, der det er enighet om at en reindriftsfaglige vurdering gjennomføres som et kunnskapsgrunnlag for den videre prosess.

Alle tiltak som foreslås er subsidiære tiltak da primærtiltaket, som er avslutning av vindkraftprosjektet, er det distriktet ønsker. Utrederens jobb er imidlertid å vurdere mulighetene for avbøtende og andre tiltak under forutsetning av at utbyggingen gjennomføres.

Konsentrasjon av vindmøller innenfor anleggsområdet

Distriktet har opplyst at utbygger har lansert en mulig løsning hvor man omlokaliserer planlagte vindmøller mellom de tre del-områdene 1) Øyfjellet, 2) Elvdal og 3) Heifjellet/Sørgardsfjellet. Det betyr økt konsentrasjon av vindmøller i områdene møllene flyttes til. Reindriftsfaglig vurderes en slik omlegging som interessant hvis det kan innebære at plassering av vindmøller og internveier direkte på flyttleiene unngås. Vi ser klart at en

flytting av alle vindmøllene til delområde 1) Øy fjellet kan gjøre ting lettere for reindriften, spesielt flyttingen. Flyttveiene går nemlig over delområde 2 og 3. En slik omlokalisering vil likevel påvirke reindriften, særlig opphold, beite og oppsamling, men flyttveiene blir ikke totalt stengt.

Tiltak

Vindmøllene planlagt på Elvdal og Heifjellet/Sørgardsfjellet, flyttes og konsentreres til Øy fjellet. Som del av omlokaliseringen bygges et gjerde på vestsiden og sørsiden av anlegget på Øy fjellet, for å hindre at enkeltrein “forviller” seg dit. Et gjerde vil også kunne fungere som en ledearm på den siden under flytting.

Tap av flyttlei – tre komplementære og gjensidig utfyllende avbøtende tiltak

Dersom ovennevnte tiltak ikke gjennomføres og det blir bygging på Elvdal og Sørgardsfjellet, slik som omsøkt, vil to flyttleier tapes. Disse er komplementære til den usikre, tredje flyttleien over Hundålsvatnet. Flyttleien er usikker pga. at Hundålsvatnet er regulert til kraftutbygging, med store endringer i vannstand som følge av det. Alternative flyttleier og flyttemåter er en forutsetning for fortsatt reindrift, og må derfor sikres.

Vi foreslår derfor tre komplementære, gjensidig avhengige avbøtende tiltak i forhold til flyttlei, som i kombinasjon med hverandre kan fungere i fremtiden.

Tiltak 1

Spregning på vestsiden av Hundålsvannet, på minimum to ulike steder som et forsøk på å etablere en flyttvei langs vannet. Denne flyttveien er imidlertid meget risikabel å bruke fordi isforholdene på det regulerte Hundålsvannet kan være livsfarlige. Isforholdene er relevante fordi reinen er vant til å krysse vannet når flyttleien fram til vannet anvendes, og er ikke vant til å “svinge” til venstre før man ankommer vannet. Dermed er det stor risiko for at rein likevel velger isovergangen, og at gjeterne ikke klarer eller rekker å styre flokken. Mest sannsynlig vil flokken stoppe opp dersom gjeterne når å stoppe den før den går ut på isen, før den evt. kan ledes langs vannet. Særlig førjulsvinteren, hvor det er mørkt og vanskelige værforhold, er risikoen stor. Ofte foregår flytting fram til Hundålsvatnet mens det er lyst, dvs. at når man kommer fram til vannet er det blitt mørkt. Da må flokken roes ned og man må vente på dagslys og egnet vær før videre flytting. Dermed er det stor risiko å miste hele eller deler av flokken ut på vannet når det er mørkt og været er dårlig. En flytting her er alltid forbundet med stor risiko.

Den alternative, spregte flyttvei skal anvendes kun når isforholdene er farlig. Av risikohensyn bør distriktet, etter utreders vurdering, de første årene kun ta småflokker og venne dem til den nye ruta, i tilfelle man mister flokken ut på den dårlig is. Distriktets folk har to dramatiske opplevelser de siste årene ved kryssing av vannet og tilknyttet elv, hvor det var såvidt folk og rein ikke druknet. Dette illustrerer risikoen i bruk av flyttleien allerede i dag. Klimaendringen vil øke denne is-risikoen ytterligere i årene som kommer.

Denne nye flyttleien kan også anvendes av flokkdeler som komme sørfra. Erfaringsmessig skjer det regelmessig at noen flokker må flyttes fra sør og nordover, og følge enten Hundålsvatnet eller flyttleiene over fjellene hvor vindkraftverket planlegges bygd.

Anvendelse av den nyetablerte, sprengte flyttlei er imidlertid også avhengig av at annen tilleggsinfrastruktur etableres. Dette beskrives nedenfor.

Før man kommer fram og ut på Hundålsvatnets vestsida, må to elver krysses; Sørvasdalselva og den andre elva lenger vest som er demmet opp ved utløpet av vannet Laksen. Også Laksen er regulert, og når det generelt er usikker is på Hundålsvatnet, så viser erfaringene at da er det ikke is på disse elvene heller. Da må flyttleien først krysse Sørvasdalelva, så opp på Grønnlifjellet og Vardfjellet før man flytter ned mot Laksen og den regulerte elven. Flokken må deretter føres langs Vesterdalsfjellet mot Hundålsvatnet. Deretter ledes på vestsida frem til punktet hvor den første sprengningen må utføres.

Kryssing av de to nevnte elvene vurderes som så vanskelige at her må det etableres bruløsninger, tilsvarende eoducter over veier, som flokken og reingjeterne kan anvende ved kryssing.

Utredning vil understreke at denne flyttleien aldri har vært brukt eller testet tidligere, slik at det er risiko ved om den i det hele tatt vil fungere. Uansett må flokken eller deler av flokken tilvennes den nye flyttleien, noe som krever ekstra mannskap og kapasitet i tilvenningsårene.

Detaljer av flyttlei-etableringen må skje i et tett samarbeid med distriktet, som må sikres ressurser til dette arbeidet.

Tiltak 2

Utbygger foreslår i MTA-planen at reinflytting også skal være mulig gjennom planområdet. Reindriftsfaglig ser vi at flytting gjennom planområder er mulig kun dersom man laster flokken på transporttrailere og transporterer flokken gjennom planområdet etter tilknytningsvei og internveier. En slik løsning betinger etablering av infrastruktur i form av lasterampe, kvern, innhegninger og beitehage i begge ender av transportetappen. Kvern og innhegninger er nødvendig for å skille ulike dyrekategorier fra hverandre før innlastning. Kalver, simler og okser må i hver sine rom i trailerne for å unngå skader på dyr, og må derfor skilles fra hverandre før innlastning. De ulike innhegninger i gjerdeanlegget må kunne åpnes slik at de oppdelte flokker kan slippes direkte inn i innhegningen med lasterampe. Dette er rasjonelt og dyrevennlig.

Fra beitehage, som må etableres nede i Demmeldalen, og til ankomstinnhegningen oppe på fjellet i nærheten av internveien, må det etableres en gjerdekorridor opp/ ned fjellsida. Muligens kan korridoren etableres akkurat der hvor flyttveien går ned fjellet. Gjennom korridoren jages flokker fra beitehagen og inn i innhegningen/gjerdeanlegget oppe på fjellet. Korridoren må tilrettelegges slik at man kan bruke enten scooter eller ATV til å jage reinen inn, fordi innjaging må erfaringsvis skje i ganske mange etapper. Avstanden er over 1 km. I tilknytning til anlegget må det også etableres en foringsløsning, hvor hovedtyngden er lav, fordi dette er en reinflokk som aldri er blitt foret. Tilsvarende infrastruktur trenges i tilknytning til anlegget på Skjåmoen, som med andre ord også må rustes kraftig opp.

Transportbilkapasitet og innlastnings- og mottakskapasitet for reinbeitedistriktet må følgelig sikres, og utbygger må sørge for nødvendige oppføringstillatelser og finansiering. Privat grunn må anvendes til etablering av det nye anlegget. Det må utbygger løse, f.eks. ved å kjøpe en sekundærekspropriasjonsprosess til fordel for reindrift. Mattilsynet må godkjenne anleggene.

Det er knyttet stor usikkerhet i om en slik løsning gjennom planområdet vil fungere, særlig korridoren og ikke minst innsamling og flytting inn i beitehagen nede i dalen. Derfor er man av driftsrisikohensyn nødt til å ha en alternativ løsning for biltransport tilgjengelig.

Detaljerings av flyttlei-etableringen må skje i et tett samarbeid med distriktet, som må sikres ressurser til dette arbeidet.

Tiltak 3

Den komplementære løsningen for biltransport kan være følgende. Det bygges en beitehage i Myrbakken ved vei nr. 146, som inkluderer Livatnet, alternativt lenger vest i de flate områder hvor det også er myr - som man kan se på kartet. Vann må det nemlig være tilgang til i en beitehage. Ved denne beitehagen bygges innhengning, kvern, mindre innhengninger og lasteinnhengning med lasterampe mot vei nr. 146. Naturligvis må det også her etableres en foringsløsning.

Til og fra dette anlegget kan man transportere rein med transporttrailer, og bruke ferga mellom Hundåla og Mosjøen. Til og fra fergeleiet fortsetter transporten med bil til/fra anlegget på Sjømoen.

Dette betinger at trailerkapasitet og fergekapasitet tilpasses reindriften flytting. Ferga må f.eks. være slik at den kan transportere trailere. Fergeleiene må også sikres og tilpasses at trailerne kan kjøre ombord i ferga og på land fra ferga. Ved dyretransport må fergeselskapet forpliktes til å gi trailerne prioritet foran andre kjøretøyer de uker reinflytting pågår.

Detaljerings av flyttlei-etableringen må skje i et tett samarbeid med fergeselskapet og med distriktet, som må sikres ressurser til dette arbeidet.

Utredningene ser det som nødvendig at alle tre flyttemuligheter etableres, på grunn av stor usikkerhet med alle de tre nye løsningene. Kapasitetshensyn på ferge tilsier også at det er lurt å ha to mottaks- og innlastningssteder på vestsiden. Det er også usikkert om begge anlegg kan brukes både vår og høst. Slitasjehensyn og for å forebygge sykdomsrisiko i en beitehage tilsier også roterende bruk, dvs. flere beitehager. Innenfor hjorteoppdrett en slike beitehageløsninger som flokken kan rotere mellom en forutsetning for en forsvarlig oppdrett.

Situasjonen i reindriften kan også variere meget fra år til år, slik at alle alternativer trolig ikke passer alle år. Derfor er det idag 3 flyttleier i området, og samme antall må derfor opprettholdes.

Beitehagene skal ivareta oppsamlingsfunksjonene som tapes som følge av utbyggingen, og ikke minst beitetapet som følge av utbyggingen. Foring med nødvendig foringsinfrastruktur både for dyr og menneskers opphold i tilknytning til anleggene skal kompensere beitetapet. Det betinger at infrastruktur etableres, tilpasset for (reinlav, høy, etterhvert muligens pellets) må kjøpes inn årlig og mannskap på stedet må til for å besørge mating og føre tilsyn. Tilsyn

24/7 er nødvendig når rein periodevis må settes i gjerder fremfor å gå fritt, det betyr at folk må oppholde seg ved anlegget. Anleggene må også vedlikeholdes årlig. Både investering og vedlikehold må utbygger finansiere, da distriktet ikke har økonomi til å håndtere dette.

Detaljerings av flyttlei-etableringen med tilhørende infrastruktur må skje i et tett samarbeid med distriktet, som må sikres ressurser til dette arbeidet.

Andre fysiske avbøtende tiltak

Begrense annen arealbruk i området er nødvendig for å minimere døråpner-effektene. Adkomstveier må stenges med bom.

Stenging av scooterløyper på østsiden av jernbane og E6

Tap av vårbeite og overgangsbeite fra vinter til vår i Øyfjellområdet kan medføre at flokkene må tidligere inn på kalvingsområdene. Inngrepskartleggingen har påvist at der går det scooterløyper. Hvis det skjer, foreslår utreder at løypene stenges som en følge av vindkraftverket. Et sted må reinen få beite- og oppholdsro i denne kritiske perioden, siden distriktet taper utbyggingsområdet til storsamfunnet. Siden det grønne skiftet og etablering av vindkraftverket er så viktig for storsamfunnet, vil tap av noe lokal fritidskjøring med snøscooter måtte være en akseptabel pris.

En slik stengning vil være absolutt nødvendig hvis de foreslåtte beitehageløsningene ikke etableres på vestsiden, i tilknytning til biltransporten. Her må utbygger sørge for å få tillatelser på plass. Det kan som nevnt oppstå behov for sekundæreksplosjon av areal til disse anleggene, dersom avtaleløsninger ikke kan etableres.

Kompenserende tiltak

Utover dette risikerer distriktet produksjons- og omsetningssvikt, samtidig som kostnadene vil øke i form av merarbeid og flere maskintimer. Risikoen vil også øke. I sum vil utbyggingen medføre et redusert økonomisk resultat og reduserte fremtidige muligheter til økt verdiskapning, som vil innvirke på alle de ulike (9) grunnlag som reindriften er basert på. Det vises til utredningens del I, hvor disse grunnlagene er beskrevet.

Verdiforringelse i tap av adferdskompetanse hos rein vil også oppstå. Reinflokken vil ikke finne frem lenger gjennom de gamle flyttleiene. Dette vil være et stort tap for familiene som arbeider med og lever av reinen, og den tradisjonelle sørsamiske, nomadiske reindriften og kulturen som er en del av den. Tap av tradisjonell kunnskap og tap av deler av det sørsamiske, reindriftsfaglige fagspråket vil oppstå. Denne kompetansen har stor egenverdi.

Her må det gjennomføres en kvantifisering av tiltak for å redusere disse konsekvensene.

Antall siidaandeler er også en kritisk suksessfaktor for en vellykket reindrift i fremtiden, fordi dette henger sammen med tilgang på kompetent arbeidskraft. Ressursgrunnlaget blir redusert for reinflokken når reindriftsland tapes, og det vil oppstå en reduksjon i verdiskapningen. Hvordan denne reduksjonen skal gjennomføres vil være et internt spørsmål for distriktet. En typisk problemstilling som oppstår er om reduksjonen skal fordeles på alle mot en årlig

kompensasjon, eller om en eller flere skal “kjøpes ut” slik at de gjenværende ikke trenger å gjøre reduksjoner.

En viktig suksessfaktor for en veldordnet reindrift er at man har tilgang på tilstrekkelig kompetent arbeidskraft, og at rekrutteringsarbeidet sikres. Dette setter en nedre grense for hvor få som kan bli igjen i reindriften for ikke å komme under kritisk minimumsnivå for arbeidskrafttilgang. Spørsmålet er hvor denne ligger for Jillen Njaarke reinbeitedistrikt.

Historisk har det vært 5 siidaandeler i distriktet. I dag er det 3 godkjente eller aktive siidaandeler. I et så lite distrikt som Jillen Njaarke er utreders vurdering at tilgangen på arbeidskraft ikke må reduseres i fremtiden, rekrutteringsmulighetene må derfor ivaretas.

Alle økte gjetekostnader som følge av mer uforutsigbar flokkadferd, “nye” gjeteruter og behov for mer mannskap må dekkes. Droner må kjøpes inn, og GPS-overvåkingen av rein må intensiveres. Disse kostnadene må dekkes i sin helhet årlig, det samme gjelder årlige helikopterkostnader til samling.

Risikoreduserende tiltak

Utredningen har påvist at vil øke. Derfor foreslås følgende tiltak for å kompensere for den økte driftsrisiko.

Et HMS-program for distriktet etableres, herunder dekning av ulykkes- og livsforsikring for distriktets reieiere og programmet besørger innkjøp og drift av moderne sikkerhets- og førstehjelpsutstyr. Programmet skal også dekke reieierens egenandel ved skader på reindriften kjøretøy, fordi skadehyppighet kan øke

Økt kapasitet må sikres som et forebyggende tiltak, fordi uforutsigbarheten øker. Det kan gjøres ved å sende to personer i stedet for en på ulike reindriftsoppgaver med risiko, slik at “kameratredning” blir mulig. Dette koster selvsagt mer, men vurderes nå som nødvendig i flere reindriftsoperasjoner.

Verdiøkende tiltak/“benefit sharing”

I en slik betraktning er det ikke unaturlig å se på om en avtale kan danne grunnlag også for verdiøkende tiltak for reinbeitedistriktet, utover avbøtende tiltak for drift og kompensasjon for tapte inntekter og kostnadsøkninger. Sett i forhold til kulturtapet og tap av fremtidige verdiskapningsmuligheter, er det ikke unaturlig at dette kompenseres overfor reindriften etter modell for grunneieravtaler. Tiltakene skal styrke sørsamisk kultur, kunnskapsoverføring, opplæring, verdiskapning m.m.

Styrking av administrativ kapasitet og dialogkapasitet

Distriktet har ikke kapasitet til ytterligere dialog med stadig flere aktører. Distriktets administrative kapasitet til å håndtere arealinngrep er sprengt, og foreslås derfor styrket med en heltidsstilling i reinbeitedistriktet, alternativt to deltidstillinger.

Det bør også etableres og finansieres en fast kommunikasjonskanal mellom utbygger og reinbeitedistriktet for økt gjensidig kunnskapsutveksling, både i anleggsperiode og driftsperiode. Hvis og når uforutsatte hendelser oppstår, kan dialogforumet løse situasjonen. Forumets kostnader må dekkes av utbygger i sin helhet, og er et alternativ til rettslige løsninger.

Rutiner for løsning av uenigheter underveis i anlegg- og driftsperiode bør etableres, inkl. vurdere et meklingsinstitutt hvis behovet oppstår. Økte konflikter kan også oppstå med andre interessenter fordi reindriften tvinges til å endre arealbruken som følge av vindkraftutbyggingen. Økt beredskap og planleggingskapasitet ift. veiledningsarbeid for å skape kunnskap og forståelse for at menneskelig aktivitet forstyrrer rein, bør etableres for å forebygge konfrontasjoner.

Blant annet vil verneområder og nasjonalparker måtte brukes mer intensivt i fremtiden av reindriften på grunn av arealinngrep utenfor disse områdene, og bruk av disse krever større grad av administrasjon og dialog pga. vernebestemmelser.

Kompetanseheving for distriktet med tanke på dialog og arealforvaltning i fremtiden, kan også inngå i “pakken”.

Arealinngrep reduserer reinens fluktmuligheter ift. rovdyr. Raskt uttak av rovdyr ved skade må sikres ved at distriktet har ekstra kapasitet til dokumentere skader, søke uttakstillatelser, og bidra til rask gjennomføring av uttak av skadedyr.

Alt ovenstående kunne samles i et arealvernfond for distriktet, med årlig påfylling fra utbygger.

Tiltak etter at vindkraftverkets levetid er over

Utbygger bør forpliktes til å tilbakeføre området til opprinnelig stand ved evt. nedleggelse av vindkraftverket, så langt det lar seg gjøre. All infrastruktur bør demonteres og fraktes ned, naturskader bør gjødsles og sås igjen og veier avvikles og bringes tilbake til naturen så langt det lar seg gjøre slik at døråpner-effekter unngås og naturen kan falle til ro igjen.

En måte å sikre ressurser til dette er å etablere et opphørsfond av tilstrekkelig størrelse før oppstart, som sperres til dette formålet. I forhold til mineralnæringen skal det finnes slike ordninger. Ut fra et reindriftperspektiv vil en slik forpliktelse for utbygger til å ta vare på naturverdiene etter eventuelt opphør av industrivirksomheten være positiv i forhold til vindkraftbransjen.