

Reindrift og vegbygging

Medvirkning i planlegging og gjennomføring av vegprosjekter –
barrierer og muligheter

Forfattere:

Bård Kårtveit, Jan Åge Riseth, Bernt Johansen

Rapport 7-2023, NORCE Helse og samfunn



Rapporttittel	Reindrift og vegbygging. Medvirkning og gjennomføring av vegprosjekter – barrierer og muligheter.
Prosjektnummer	101584
Institusjon	NORCE Helse og samfunn
Oppdragsgiver	RFF ARKTIS
Gradering	Åpen
Rapportnr	7-2023
ISBN	978-82-8408-280-6
Antall sider	25
Publiseringsdato	Mars 2023
CC-lisens	CC BY 4.0
Sitering	Kårtveit, B. Riseth, J.Å. Johansen, B. (2023). Reindrift og vegbygging: Medvirkning i planlegging og gjennomføring av vegprosjekter – barrierer og muligheter. Rapport 7-2023, NORCE Helse og samfunn.
Bildekreditering	Manfred – Reinsdyr krysser dagens E10 Hålogalandsvegen i Nordland.
Geografisk område	Nord-Norge
Stikkord	Reindrift, vegprosjekter, arealinngrep, medvirkning
Sammendrag	

Rapporten belyser utfordringer ved å integrere reindriffts kompetanse, og sikre reindriften medvirkning i planlegging av vegprosjekter, med utgangspunkt i to to workshoper med repr. For reinbeitedistrikter og vegvesenet. Strukturelle utfordringer inkluderer reindriften knappe kapasitet til gå dypt inn i alle inngrepsplaner som rammer hvert enkelt beitedistrikt. Her har næringen behov for støttefunksjoner. Det er også behov for styrket reindriftsfaglig kompetanse, hos utbyggere og blant utredere. Prosessuelle utfordringer inkluderer vanskeligheter med å møte reindriften medvirkning i forbindelse med planarbeid, og svikt i kommunikasjon med reindriften mellom plan og anleggsfase. Rapporten foreslår mulige tiltak for å styrke samarbeidet mellom reindrift og utbyggere i forbindelse med vegprosjekter - og andre arealinngrep.

Innhold

1.	Innledning	3
2.	Workshoper og sentrale utfordringer.	4
2.1.	Workshop 1: 12. november 2018, i Bodø	4
2.2.	Workshop 2. 25.-26. november 2019 i Tromsø	4
2.3.	Sentrale utfordringer.....	4
3.	Strukturelle utfordringer for god medvirkning i planprosessen.....	6
3.1.	Hvordan sikre at utredere besitter nødvendig kompetanse, og at utredninger holder faglig mål.....	6
3.2.	Hvordan sikre tidlig og god medvirkning fra reinbeitedistriktene?	7
3.3.	Medvirkning – et spørsmål om kapasitet?	7
3.3.1.	Distriktsplaner	9
4.	Under hvilke forhold blir reindriftsnæringens behov i mindre grad ivaretatt?.....	10
4.1.	E6 Megården – Mørsvikbotn – Sørfoldstunnelene	10
4.1.1.	Motstående perspektiver	12
5.	Hvilke utfordringer er knyttet til overgangen mellom planfase og anleggsfase?	14
5.1.	Lofast	16
5.1.1.	Kanstadfjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt.....	16
5.1.2.	Erfaringer fra planprosessen	20
5.2.	Mulige tiltak for å styrke reindriftens medvirkning	21
5.2.1.	Rekruttering av reindriftskompetanse	21
5.2.2.	Støtteapparat for reindriften	21
5.3.	Medvirknings-kompensasjon for reindriften	22

1. Innledning

Reindrift er en arealkrevende næring, og mer enn 90 % av alt landareal i Nord-Norge brukes som beiteland, hvile og kalvingsland, eller som trekk- og flyttleier mellom beiteområder. All vegutbygging i Nord-Norge berører lokale reinbeitedistrikter ved at de krysser, blokkerer, og skaper forstyrrelser i reinens beiteområder, eller representerer barrierer som må passeres mellom reinens områder for vinter, vår, sommer og høst-beite. Det å ivareta reindriften er derfor en betydelig utfordring i forbindelse med nybygging av vei, men også ved oppgradering av gamle veier. De fleste veiprojekter i Nord-Norge og i store deler av Midt-Norge krever derfor en konsekvensutredning for reindrift i de berørte områdene (Lovdata 2017, Vegdirektoratet 2018). Disse skal identifisere hvilke konsekvenser en utbygging vil ha for reindriften i området, både i anleggsfasen, og i driftsfasen, som kan omfatte endringer i trafikk mønster. Konsekvensene av en enkelt utbygging skal også vurderes i sammenheng med andre arealinngrep som berører reindriften i et område. Utredningen skal så gi anbefalinger om tiltak som kan bøte på evt. skade forårsaket av veiprojektet. Dette er en del av planprosessen. Dersom det gjennomføres en god utredning, i dialog med reindriften, kan man det gi et godt utgangspunkt for en utbygging som ivaretar reindriften behov. Dette er en utfordring ikke bare knyttet til veibyggning, men til alle former for arealinngrep i områder som brukes av reindriftnæringen, enten det gjelder gruvedrift, utbygging av kraftlinjer, bygging av hytter, eller annet. Erfaringer knyttet til vegprosjekter er derfor høyst relevant også for andre arealinngrep/utbyggingsprosjekter som berører reindriften. Norge er forpliktet til å ivareta samenes rett til å utøve sin egen kultur, mulighet til å drive reindrift i sine tradisjonelle områder, ifølge FN konvensjonen for sivile og politiske rettigheter, artikkel 27. I oktober 2021, slo Høyesterett fast at byggingen av Storheia og Roan vindpark på Fosen-halvøya er i strid med artikkel 27, og derfor er bygd på ugyldig konsesjon. Vindparkene anses å true samenes mulighet til å drive reindrift i tråd med egne tradisjoner på Fosen, og representerer derfor en krenkelse av deres rett til å utøve sin egen kultur. Dette er første gang reindriftnæringen har vunnet frem i en inngrepssak ved å vise til menneskerettighetene (Strömgen, Nystuen & Wille 2022). Fosen-dommen innebærer trolig en styrking av reindriften rettigheter, og representerer en generell påminnelse om hvor viktig det er å ha ryddige prosesser knyttet til arealinngrep som ivaretar reindriften behov på en god måte (Strøm-Bull 2021).

Gjennom ReinVEG-prosjektet¹ har vi sett på håndteringen av reindriften behov i forbindelse med flere vegprosjekter i Nordland, Troms og Finnmark. Dette har vi gjort ved å arrangere to intensive workshoper høstene 2018 og 2019, hvor vi samlet representanter for Statens Vegvesen (SVV) som hadde jobbet på de aktuelle prosjektene, utredere som hadde gjennomført konsekvensutredninger for Vegvesenet, og ledere for de berørte reinbeitedistriktene. Et hovedmål for ReinVEG-prosjektet er å styrke integreringen av erfaringsbasert kunnskap, og ivaretagelsen av reindriften behov i planlegging av vegprosjekter. Med utgangspunkt i disse workshopene vil vi løfte frem noen sentrale utfordringer knyttet til reindriften medvirkning i utbyggingsprosjekter, og peke mot noen tiltak som kan bidra til å imøtekomme disse utfordringene.

¹ «Helhetlig kunnskapsgrunnlag for reindriftnæringens utredninger og konsekvensanalyser innen vegsektoren» (RFF Nord 2018-2021)

2. Workshoper og sentrale utfordringer.

Her vil vi kort presentere de to workshopene som ble avholdt, hvilke vegprosjekter som ble belyst, og hvilke reinbeitedistrikt som ble berørt, og som tok del i workshopene. Videre vil vi løfte frem noen utfordringer som ble identifisert, og som vil bli diskutert i denne rapporten.

2.1. Workshop 1: 12. november 2018, i Bodø

Den første workshopen fant sted i Bodø 12. november 2018, og tok for seg to vegprosjekter på Saltfjellet, Rv77 Tjernfjell og E6 Sjørelva – Borkamo, og et i Salten- Nord-Salten, E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldstunnelene). Disse prosjektene var ferdig utredet, men ingen av dem var igangsatt når workshopen fant sted. Rv77 Tjernfjellet og E6 Sjørelva-Borkamo berører i hovedsak Saltfjellet reinbeitedistrikt. Distriktet var derfor representert ved tidligere distriktsleder Per Thomas Kuhmunen. E6 Megården-Mørsvikbotn-utbyggingen berørte både Doukta og Ståjggo-Hábmer (Ytre Hamarøy/Steigen) reinbeitedistrikter. Leder for Ståjggo-Hábmer måtte melde avbud i siste liten og kun Doukta reinbeitedistrikt ble derfor representert, da ved distriktsleder Mats Pavall.

2.2. Workshop 2. 25.-26. november 2019 i Tromsø

Den andre workshopen fant sted i Tromsø, 25.-26. November 2019. Her tok man for seg i hovedsak to store vegprosjekter. Det ene var E6 Kvæangsfjellet, som går gjennom Kvæangen og Nordreisa kommuner, og som berører ett reinbeitedistrikt, og dekker hovedfartsåren mellom Troms og Finnmark. Det andre var E10 Hålogalandsvegen, som dekker seks kommuner i Nordre Nordland og Sør-Troms, og omfatter fire ulike reinbeitedistrikter.

Disse prosjektene er ferdig utredet, og for E6 Kvæangsfjellet er anleggsarbeidet godt i gang. Utbyggingen av E6 Kvæangsfjellet berører Fávrosorda reinbeitedistrikt, som var representert ved leder Mikkel Isak Eira. Utbyggingen av E10 Hålogalandsvegen vil berøre fire ulike distrikter, men det som blir mest berørt er Kanstadjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt. Dette distriktet var representert ved leder Peder Hansen Buljo. I gjennomgangen av E10 Hålogalandsvegen ble også utbyggingen av LOFAST gjennom Vesterålen og deler av Lofoten tatt opp, og erfaringer derfra ble en sentral del av diskusjonen.

2.3. Sentrale utfordringer

Vi vil her løfte frem noen spørsmål som ble belyst på workshopene, og konkretisere disse ved hjelp av eksempler fra de ulike vegprosjektene.

Blant utfordringene vi ønsker å ta opp er:

- 1) Hva slags strukturelle utfordringer kan ligge i veien for en god planprosess?
- 2) Under hvilke omstendigheter blir reindriftens behov i mindre grad ivare tatt?
- 3) Hvilke utfordringer er knyttet til å få en overgang fra en god planfase til en anleggsfase som også ivaretar reindriftens behov?

Det første spørsmålet kan deles inn i to deler: 1) Hvordan sikre at en grundig KU gjennomføres av kompetente fagfolk? 2) Hvordan legge til rette for tidlig og grundig medvirkning fra reinbeitedistriktene?

3. Strukturelle utfordringer for god medvirkning i planprosessen.

Når det gjelder utfordringer knyttet til reindriftens medvirkning i planprosessen, vil vi fokusere forhold: Det å sikre at konsekvensutredninger utarbeides av utredere som besitter nødvendig reindriftsfaglig kompetanse, og legge til rette for at man får tidlig og grundig medvirkning fra reinbeitedistriktene.

3.1. Hvordan sikre at utredere besitter nødvendig kompetanse, og at utredninger holder faglig mål

I forbindelse med veiprojekter har Statens Vegvesen en klar forpliktelse om å 1) iverksette konsekvensutredning for reindrift, dersom det virker sannsynlig at utbyggingen i anlegg eller driftsfase kan berøre reindriften i det aktuelle området, 2) forsikre at utredningen dekker sentrale problemområdet for reindriften, beskriver virkninger av planlagte tiltak, og samlet belastning for både for enkeltreindrifter, siidaer og for reinbeitedistriktet under ett, og foreslå skadereduserende tiltak, både for anleggsfasen, og for driftsfasen etter at utbygging er fullført, og 3) forsikre at konsekvensutredningen utføres av noen med nødvendig reindriftsfaglig kompetanse, innenfor ansvarlige rammer, tidsmessig og økonomisk (Lovdata 2017, Vegdirektoratet 2018).

Den siste biten kan være mest krevende i forbindelse med reindriftsutredninger. Det finnes klare retningslinjer for når det skal gjennomføres utredninger, hva de skal inneholde, og at de som gjennomfører dem må besitte nødvendig kompetanse. Men det finnes ingen klare retningslinjer for hva slags ressurser som bør brukes på utredninger.

SVV i de ulike regionene har rammeavtaler med noen fagmiljøer for levering av utredninger knyttet til bl.a. reindrift. Dette er leverandører som forutsettes å besitte nødvendig kompetanse og erfaring for å gjennomføre slike utredninger. Samtidig skal utredninger gjennomføres innenfor stramme økonomiske rammer, som begrenser hvor mye tid utredere kan bruke på det enkelte oppdrag. Dette innebærer at gjennomføring av oppdraget gjerne omfatter en eller to befaringer, og konsultasjon med representanter for berørte reinbeitedistrikt, i tillegg til gjennomgang av relevante dokumenter. Dette arbeidet utføres gjerne under et tidspress som kan øke faren for at negative konsekvenser for reindriften – spesielt kumulative effekter fra flere påfølgende inngrep – ikke blir tilstrekkelig belyst.

Reineierne gir uttrykk for at det vanskeligst å få gehør for, og få vektlagt i utredninger og planforslag er nettopp de kumulative effektene av inngrep som berører et reinbeitedistrikt. Lederne for henholdsvis Saltfjellet og Doukta reinbeitedistrikter beskrev en rekke erfaringer med utredere som ikke gjennomførte befaringer, eller brukte svært liten tid på dette, som virker uinteresserte eller ute av stand til å belyse effektene av nye inngrep i lys av tidligere inngrep. Saltfjellet reinbeitedistrikt beskrev erfaringer med utredere som synes uinteressert i den informasjonen reinbeitedistriktet kommer med, og som fra reineiernes ståsted virker mest opptatt av å skrive et «bestillingsverk», en rapport som skal gi grønt lys for et planlagt inngrep.

Mange reineiere vil kjenne seg igjen i nettopp slike beskrivelser (Riseth og Winge 2015, Risvoll. Et.al. 2022). Utredernes kjennskap til det enkelte distrikt ble løftet frem som en faktor av stor betydning av reineierne. Reinbeitedistriktene på workshopene i Bodø og i Tromsø gav uttrykk for at de mente

berørte reinbeitedistrikter bør få medbestemmelse i valg av utredere til konkrete vegprosjekter. Dette stiller Statens Vegvesen seg skeptisk til. De mener det allerede er vanskelig å finne kvalifiserte, tilgjengelige utredere til konkrete oppdrag, og at et krav fra reindriften om medbestemmelse, vil redusere et allerede begrenset utvalg av utredere som besitter den nødvendige kompetansen. Utfordringen med å finne gode miljøer av utredere med reindriftsfaglig kompetanse ble løftet frem av Vegvesenets representanter på begge workshopene. Dette er ett problem utrederne som medvirket også anerkjenner. En rekke utredere med betydelig erfaring nærmer seg pensjonsalder, og det fremstår som usikkert om man har god nok rekruttering av utredere med nødvendig kompetanse til å ta over, innenfor forskningsinstitusjoner og konsulent-selskaper.

3.2. Hvordan sikre tidlig og god medvirkning fra reinbeitedistriktene?

Fra SVVs side vektlegges det at en god og vellykket planprosess, med god medvirkning fra reindriftsnæringen krever at man kommer i dialog med reindriftsnæringen på et tidlig tidspunkt. Allerede i starten av planfasen må man ta kontakt med mulig berørte reieiere, presentere hovedtrekk i en ønsket utbygging og få dere reaksjoner på disse, samt sikre reieierens innspill på hva som bør med i en konsekvensutredning.

Fra SVVs side ble det også uttrykt at det ofte er en stor utfordring å komme i dialog med reindriftsnæringen. Å avtale møter for å presentere planer, organisere befarings, osv. kan være svært vanskelig og ta flere måneder, også om man tilbyr seg å møte dem på fjellet.

3.3. Medvirkning – et spørsmål om kapasitet?

Fra reindriftsnæringens perspektiv ser dette annerledes ut. Per Thomas Kuhmunen beskriver det å skulle orientere seg om, og involvere seg i alle inngrepsplaner som kan berøre hans reinbeitedistrikt som en betydelig belastning:

«Det foregår til enhver tid mange ulike, og omfattende planer for bruk av arealer som brukes av reindriftsnæringen. Bare det å holde seg orientert, og være i forkant av alle prosesser som kan lede frem til arealinngrep krever enormt mye arbeid. Og dette lar seg egentlig ikke forene med å være aktiv reindriftsutøver. Mange blir derfor fort utbrent i jobben, og få blir sittende som distriktsleder mer enn tre år.»²

Planprosesser omfatter også ofte gjennomgang av store mengder komplisert saksmateriale, som kan være krevende for RBD-ledere å sette seg inn i. For å få en god oversikt over et nytt prosjekt, og dets betydning for reindriften i eget distrikt, vektlegger Kuhmunen å sørge for å få møter med de relevante aktørene tidlig i prosessen, få forklart hva prosjektet skal gå ut på, og hvordan det vil berøre reindriften, for så å gå igjennom møtereferat i etterkant. Men selv med gode grep for å skaffe seg oversikt innebærer jobben som distriktsleder en urimelig stor arbeidsmengde med å orientere seg om, og respondere på planer for området som kan berøre deres egen næring. Kuhmunen vektla

² Per Thomas Kuhmunen, 12.11.2018.

også at det kan ha stor verdi å trekke inn andre reineiere foruten distriktslederen i et distrikt, til å ta del konsultasjoner med SVV og utredere, spesielt dem som berøres direkte av arealinngrep.³

Reineiere som selv tilhører distrikt som berøres, er ofte de eneste som kan bringe nødvendig tradisjonell kunnskap inn i en bestemt planprosess.

«Innfødt, eller tradisjonell kunnskap utvikles gjerne i et tett forhold til et sted, et område. Det er lokalisert og situert kunnskap, en kunnskap som er unik for en gitt kultur og samfunn, og som ofte er dypt innbakt i et urfolks språk og i ikke-verbal kommunikasjon. Overføring av tradisjonell kunnskap er en kontinuerlig prosess som er både bevisst og ubevisst» (Virtanen & Seurujärvi-Kari 2020: 20).

Dette er kunnskap som ikke lett kan læres bort, og som kan være krevende å formidle ovenfor eksterne aktører med planer om arealinngrep, også planleggingsansvarlige i Statens Vegvesen som skal i gang med store veiprojekter. Det er derfor viktig at representanter for reinbeitedistrikter medvirker i planprosesser knyttet til arealinngrep, og det er ingenting som kan erstatte slik medvirkning.

Svein Ole Granfjell, selv reineier og konsulent for Protect Sápmi, understreker hvor viktig det er at reindriften kommer tidlig inn i planprosesser knyttet til vegprosjekter:

«Det første som skjer når reindriften involveres om et vegprosjekt, er at de mottar et brev, en melding om oppstart, av et prosjekt. Det er da reindriften må rett inn med info om hvordan ett planlagt inngrep vil være vanskelig for reindriften. Man venter ofte til kart med klare planer kommer, men da er det lovlig sent å involvere seg ... Samtidig vet vi at dette er vanskelig innenfor reindriften. Det er reinen som bestemmer hverdagen.»⁴

Belastningen knyttet til tidsbruk, og det at det er vanskelig å forlate reinen for å delta i møter, spesielt når man har lite eller ikke noen reservemennskap å lene seg på – løftes frem av samtlige RBD-ledere. Det er vanskelig å avtale møter, og i hektiske perioder, i forbindelse med kalving, slakt, vår og vinterflytting, kan det være vanskelig å holde avtaler. For Kanstadfjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt, og de tilliggende distriktene, ble dette et problem i den tidlige planfasen knyttet til E10 Hålogalandsveien. Distriktet opplevde at det var vanskelig å ta del i møter, og få gitt de innspillene de ønsket, og få formidlet sine behov på en tilfredsstillende måte.

I den forbindelsen ble Protect Sápmi kontaktet for å fungere som et mellomledd mellom Statens Vegvesen og reindriftnæringen. Når reinbeitedistriktene ønsket å trekke inn Protect Sápmi, så var SVV positive til dette. SVV var også villige til å betale for Granfjells arbeid som mellomledd i kontakten med reindriften. De hadde derimot ikke noen ordning for å kunne kompensere de berørte reineierne for tidsbruk knyttet til medvirkning i planarbeidet, for eksempel i form av møtegodtgjørelser eller finansiering av ekstrahjelp som må lønnes for å tre inn og erstatte reineiere som representerer distriktet i møte med SVV. Like fullt, med Granfjells hjelp var distriktene i stand til å få fremmet sine bekymringer ovenfor SVV på en god måte i planfasen for E10 Hålogalandsveien. Det å selv kunne stille opp på møter og medvirke i planarbeid for arealinngrep i deres egne distrikter, representerer et kapasitetsproblem for de berørte distriktene.

³ Notater fra workshop, 12.11.2018.

⁴ Svein Ole Granfjell, 26.11.2019.

3.3.1. Distriktsplaner

Et verktøy for å hindre minske konflikter mellom reindrift og annen arealbruk kan være distriktsplaner for reindriften. Reinbeitedistriktene er nå⁵ forpliktet til å levere distriktsplaner, som viser i detalj deres bruk av sine områder, til beite, kalving, flytting, osv. Planene skal beskrive distriktets årssyklus, og identifisere områder av kritisk betydning for reindriften, og også oppsummere effektene av tidligere arealinngrep i distriktet. Distriktsplanene skal leveres statsforvalteren, og offentliggjøres på Kilden.no. Litt av hensikten med dette er at offentlige myndigheter og andre potensielle utbyggere skal ha tilgang på kunnskap om reindriften i et aktuelt inngrepsområde, for slik å tidligst mulig få et bilde av hvilke begrensninger som kan ligge på mulige inngrep i et område.

Det å lage, og oppdatere distriktsplanene krever også mer tid og ressurser enn det mange små reinbeitedistrikter har til rådighet. Det er foreløpig bare et mindretall av reinbeitedistriktene som har levert distriktsplaner, og bare et fåtall av disse har blitt gjort allment tilgjengelig av statsforvalteren. Mikkel Isak Eira fra Fávrosorda reinbeitedistrikt viste frem distriktets distriktsplan under workshopen i Tromsø. Han understreket at de lå mye arbeid bak dokumentet, og at det involverte alle reieierne i distriktet, uten at noen av dem hadde fått betalt. Distriktsplaner kan utgjøre et viktig verktøy i samhandlingen mellom reinbeitedistrikt, myndigheter og evt. private aktører med arealbruksplaner som berører reindriften sine interesser. Det må derfor etableres ordninger for å sikre at distriktene har ressurser til å utarbeide og oppdatere slike planer.

⁵ Reindriftenlovens (2007) § 62

4. Under hvilke forhold blir reindriftsnæringens behov i mindre grad ivaretatt?

Enhver utbyggingsprosess innebærer en avveining av hensyn til ulike brukere av de områdene som berøres. Når veier skal bygges eller oppgraderes i områder hvor lokal reindrift blir berørt, så må reindriftens behov veies opp mot vegprosjektets formål om bedre/kortere/sikrere fremkommelighet for trafikk gjennom det aktuelle området. Samtidig er Statens Vegvesen forpliktet til å unngå skadevirkninger som truer reindriftens bærekraft i og rundt det berørte området. Denne forpliktelsen følger av ILO-konvensjon 169 om urfolks rett til å bevare og videreutvikle egen kultur, og FN-Konvensjonen om politiske og sivile rettigheter, § 27, som ivaretar samenes rett til å utøve sin egen kultur - begge ratifisert i norsk lov.

I noen tilfeller kan det oppstå konflikt mellom reindriftens ønsker og SVVs forståelse av hva som er rimelige tiltak for å avbøte på skade for reindriften. Et konkret eksempel kan bidra til å belyse dette.

4.1. E6 Megården – Mørsvikbotn – Sørfoldstunnelene

E6 Megården – Mørsvikbotn går gjennom Sørfold kommune, og forslaget til ny vei har en total lengde på ca. 45 kilometer. I dette inngår 10 nye tunneler med en samlet lengde på om lag 23,5 kilometer. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2016, 2018 for tilleggsregulering av deponiområder. I Nasjonal Transportplan for 2022-2033 legges det opp til at prosjektet skal gjennomføres tidlig i planperioden, men prosjektet er foreløpig utsatt, da oppstart for prosjektet ikke kom med i statsbudsjettet for 2023. Planforslaget omfatter beiteområder tilhørende både Doukta og Habmer/Hamarøy reinbeitedistrikter. Utbyggingen berører til sammen seks flyttleier, fem tilhørende Habmer/Hamarøy, og en tilhørende Doukta. Habmer/Hamarøy RBD var ikke representert på møtet. Fokus under workshopen i Bodø ble derfor på de delene av planforslaget som berørte Doukta reinbeitedistrikt.



Doukta reinbeitedistrikt driver reindrift i deler av Bodø, Fauske og Sørfold kommuner i Norge, samt Jokkmokk kommune i Sverige. Distriktet består av 3 siida-andeler, og øvre reintall er nå satt til 900 dyr i vinterflokken (reindrift.no). Distriktet omfatter 2062 km² og er meget spesielt i

reindriftssammenheng fordi driften pågår i områder med relativt mye bebygde arealer i forhold til utmarksarealer. Duokta har ingen begrensede beitetider og reinen kan beite hele året i hele distriktet (Doukta 2015).

Planfasen av prosjektet var i hovedsak en positiv opplevelse, også for reinbeitedistriktet. Konsekvensutredning for reindrift ble utarbeidet av kompetente utredere. I møte med utrederne opplevde RBD-leder Pavall at deres bekymringer ble tatt på alvor, og møtt med en viss forståelse. RBD-lederne opplevde at utrederne greide å sette virkninger av de aktuelle utbyggingene inn i en større sammenheng, og så hvordan disse inngrepene, i kombinasjon med andre inngrep kunne påvirke reindriften i området.

Mens erfaringen med utredningen var positiv, ble det knyttet noen frustrasjon med kontakten med Statens Vegvesen. Den største utfordringen for reindrift som ble identifisert i planforslaget var tilknyttet den ene flyttleien som benyttes av Doukta reinbeitedistrikt, som ligger ved Megården rett utenfor planområdets grenser. Dette var også området RBD-leder Mats Pavall uttrykte bekymring rundt.

Området ved Megården er en del av vinterbeitene til Duokta reinbeitedistrikt. Særlig områdene sør og øst for Tørrfjordelva er sentrale med hensyn på flytting. Når reinen beiter i området, trekker den ofte naturlig vestover og ut mot Buviknakken. Når snømengden øker der, drives og lokkes reinen tilbake til bedre beiter øst for dagens E6. Det går derfor en viktig flyttlei som krysser veien fra vest til øst, rett sør for Tørrfjordelva (SVV Reguleringsplan 2016:32).



Rett nord for elva svinger den gamle E6-en til venstre, mens ny vei skal gå rett inn i tunnel, 400 meter rett vei fra reinens naturlige krysningspunkt over veien. Denne traseendringen, med en utstrekning av veien gjennom tunnel gjør det ifølge Statens Vegvesen trafikkmessig naturlig å sette fartsgrensen til 90 km/t langs dette strekket (opp fra tidligere fartsgrense på 80 km/t). Reineierne har derimot bedt om en grense på 70 km/t langs denne strekningen, for å gjøre flytting av rein over

veien minst mulig risikabelt. Dette ble også anbefalt en konsekvensutredning for naturressurser, inkludert reindrift:

«For å redusere faren for kollisjoner mellom rein og bil, foreslår vi at hastigheten forbi Megården reduseres til 70 km/t i vinterperioder da det beiter rein i området. Det bør være god dialog mellom SVV og reinbeitedistriktet slik at hastigheten midlertidig kan reduseres. Når flokker skal krysse veien bør det også avtales konfliktreduserende tiltak, f.eks. manuell dirigering i korte perioder» (Roalsø og Huseby 2016: 76).

I den videre planprosessen ble det klart at Statens Vegvesen ikke ville forplikte seg til en fartssenkning på strekningen. Doukta reinbeitedistrikt kontaktet da Sametinget, og i konsultasjoner mellom Doukta reinbeitedistrikt, Sametinget og SVV ble det fremmet forslag om å holde på dagens fartsgrense på 80 km/t forbi Megården (SVV Protokoll 2016). Her ble det også fremmet ønske om at det settes opp fareskilt for rein i Megården. Ingen av disse kravene ble imøtekommet. Den endelige reguleringsplanen vil ikke inneholde noen formulering hverken om hastighet eller fareskilt langs denne strekningen. Vegvesenets tilbud omfattet derimot hjelp til sikker stenging av veien, og tilbud arbeidsvarslingskurs for reinbeitedistriktet, tilbud om utstyr som kan bidra til å sikre styrt flytting over veien på en trygg måte. Forespørselen om fareskilt vil bli tatt opp i forbindelse med skiltplan som utarbeides på et senere tidspunkt.

4.1.1. Motstående perspektiver

Fra SVVs ståsted gjør utbedringen av veien at det er naturlig med en økning av fartsgrensen til 90 km/t. En fartssenkning langs strekningen som ikke tar utgangspunkt i de generelle helårlig trafikale forhold fremstår fra denne fagetatens ståsted som et svært dramatisk tiltak. Prosjektet er foreløpig ikke igangsatt, og det kan ifølge SVV være mulig på et senere tidspunkt å få ordnet en justering av fartsgrensen i området i forbindelse med utarbeiding av skiltplanen. Fra reieneiernes ståsted avvises dette som en smal mulighet, og som en prosess som vil kreve mer tid og ressurser enn distriktet kan avse.

Dette er en sak som synes løsbart med beskjedne virkemidler, som farts-skilt med lys, hvor man kan skifte fartsgrensen for kortere perioder i forbindelse med flytting, at reieneierne utstyres med mobile farts og trafikkskilt, og gis instruksjoner for hvordan de kan bruke dem i forbindelse med flytting, evt. også nylig utprøvde varslings-systemer basert på radiosendere båret av rein (i halsklaver) (Hansen m.fl. 2019). Men situasjonen illustrerer også avstanden i perspektiv mellom reieneierne og SVVs representanter.

Fra SVVs ståsted er det et dramatisk tiltak å skulle senke fartsgrensen lavere enn det trafikale forhold – på helårsbasis - gir grunnlag for. For Doukta reinbeitedistrikt utgjør reinens bruk av nærområdet et viktig trafikalt forhold som burde tilsa en fartsgrense på maksimalt 80 km/t. Samtidig er det ikke en lang strekning det er snakk om.

For reinbeitedistriktet er dette et viktig og krevende krysningspunkt. For et lite reinbeitedistrikt som Doukta, med et begrenset mannskap, er det vanskelig å sikre nok folk til ha noen som sperrer veien, eller står med varselskilt på begge sider av veien, i forkant av, og underveis mens reien krysser veien. For medlemmer av reinbeitedistriktet oppleves kryssingen som svært risikabel både for reinflokken og for dem selv når veien har en fartsgrense på 80 km/t. Distriktsleder Mats Pavall resonnerer rundt følgene av en oppgradering:

«Dersom veien oppgraderes, og strekningen videre nordover rettes ut, så får man en fartsgrense på 90 km/t. Da vil de fleste passere området i rundt 100 kilometer i timen. Dersom det skjer mens reinen vår krysser veien, så vil de ikke ha en sjans til å stanse i tide, og da får man ulykker.»⁶

Statens Vegvesen går likevel imot å ha en generell fartssenkning i det gjeldende området. I løpet av workshopen foreslo representanter for SVVs at distriktet kan søke om å få en fartssenkning med i skiltplanen, selv om det ikke er med i reguleringsplanen. Dette ble avvist av distriktslederen som en ikke-løsning. Han mente en slik prosess vil være altfor ressurskrevende, og at man neppe vil vinne frem, når det ikke ligger inne i reguleringsplanen. For reinbeitedistriktet er det viktig å få klarlagt en løsning i denne saken, som gjør det mulig å sikre en operasjonell senkning av fartsgrensen i de perioder de bruker flyttleien. I mellomtiden er dette et av flere usikkerhetsmomenter reinbeitedistriktet må forholde seg til.

Uoverensstemmelsen rundt fartsregulering og skilting i Megården illustrerer flere utfordringer i dialogen mellom Doukta reinbeitedistrikt og SVV. For Doukta reinbeitedistrikt representerer trafikken langs E6 gjennom Megården en stor belastning og risikofaktor for deres egne rein, og en hastighet over 80 km/t oppleves ikke som forenelig med dagens beitebruk av området, på begge sider av veien. Reinbeitedistriktets ønske om å få avklart spørsmålet om fartsregulering langs den gjeldende strekningen snarest mulig, og kommer også i konflikt med Vegvesenets prosess, hvor spørsmål om fartsregulering avgjøres på et mye senere tidspunkt. Det blir en ekstra belastning når det tar lang tid å få avklart dette. Ettersom prosjektet har blitt utsatt flere ganger kan det ta 10 – 15 år før reinbeitedistriktet får avklart fartssetting på den gjeldende strekningen.

SVVs representanter ser ikke ut til å fullt ut ha oppfattet omfanget av denne belastningen. Distriktets frustrasjon over å ikke få avklart viktige spørsmål i reguleringsplanen forsterkes også av en manglende tro på at reindriftens behov kan bli ivaretatt i en senere fase av prosjektet. I denne saken står reindriftens behov i direkte konflikt med en av hovedmålsetningene ved å gjennomføre den gjeldende oppgraderingen, nemlig å legge til rette for raskere, tryggere transport langs en krevende strekning. Fra SVVs side fremstår det som et dramatisk tiltak å skulle utbedre et veistykke, men avstå fra å foreta en fartsøkning som muliggjøres av oppgraderingen – selv om det gjelder kun en kort strekning. Dette er et eksempel på en konflikt hvor viktige primærhensyn hos reindriften og hos Vegvesenets står imot hverandre. Det vil la seg gjøre å finne en praktisk løsning som er til å leve med for begge parter. Imellomtiden blir selve prosessen, og tiden det tar å få en avklaring, en tilleggsbelastning for reindriften.

⁶ Mats Pavall, 12.11.2020.

5. Hvilke utfordringer er knyttet til overgangen mellom planfase og anleggsfase?

E6 over Kvæangsfjellet ligger i Nordreisa og Kvæangen kommune. Kvæangsfjellet er en høyfjellovergang hvor vegen er værutsatt, spesielt på vinteren med vind som skaper fokksnø. I noen områder er det også snøskredfare. Hensikten med planarbeidet er å sikre en trygg og framkommelig veg over fjellet hele året.⁷

Kvæangsfjellet inngår i sommerbeitelandet til reinbeitedistrikt 35 Fávrosorda. I løpet av sommersesongen har reinen en serie ulike bevegelsesmønstre i terrenget. Etter kalvinga i slutten av mai følger reinen «våren i beitet» på jakt etter friske grønne spirer nedenfra og oppover i terrenget. En hovedtrafikkåre tvers igjennom sommerbeitelandet kan ha flere typer effekter for reindrifta. Distriktet har en del problemer og utfordringer med eksisterende inngrep og forstyrrelser hvorav nåværende E6 utgjør en ikke ubetydelig del av dette. Oppgradering av nåværende vei med bygging av tunnel gjennom Kvæangsfjellet vil by på nye forstyrrelser, spesielt i anleggsfasen. Det var derfor nødvendig med en utredning av konsekvensene for reindriften. Norut gjennomførte i samarbeid med reineier Inge Even Danielsen i alt tre ulike konsekvensutredninger for planer for E6 over Kvæangsfjellet (Danielsen, Riseth & Johansen, 2015a, 2015b, Riseth, Danielsen, & Johansen 2016).

Den siste utredningen sammenlignet to trasé-alternativer, og konkluderte med at traséen som omfattet den lengste tunnelen ville være best for reindriften i området, og at denne på sikt kan ha mest positive konsekvenser for reinbeitedistriktet. Tunnelen vil da gå under viktige beiteområder for distriktet. Samtidig vil tunnelpåhugg representere økt fare for påkjørsel av rein. Det foreslås derfor avbøtende tiltak i form av barrierer for å hindre reinen fra å vandre ut på veien i og nær tunnelåpninger. I tillegg foreslås det avbøtende tiltak for å redusere belastninger for reinbeitedistriktet under anleggsfasen. Avbøtende tiltak for anleggsperioden ble skissert i et eget tilleggsdokument, og inkluderer etablering av en samarbeidsordning mellom Statens Vegvesen og reinbeitedistrikt 35 som skal gjelde gjennom hele anleggsperioden, som blant annet skal legge til rette for justering av planer, og avtaler om anleggsstans i 2-3 dager under flytting i nærheten av anleggsområdet.

Dialogen mellom reinbeitedistriktet og SVV har vært god. Statens Vegvesen tok tidlig kontakt og kom i dialog med distriktet. Distriktsleder Mikkell Isak Eira uttrykte tilfredshet med utredningsprosessen, og med KU'ene som ble utarbeidet, og har opplevd forståelse for hvilke utfordringer vegprosjektet kan påføre distriktet. SVV valgte også å gå for traséen som ble anbefalt i den siste KU'en, og har gått inn for å iverksette de avbøtende tiltakene som ble anbefalt i utredningen, inkludert etablering av en samarbeidsordning, for å bedre koordinere anleggsarbeidet med beite og flyttesyklusen til Fávrossorda reinbeitedistrikt. Statens Vegvesen har vært behjelpelig med kostnader til helikopter og midler til forbyggende tiltak, deriblant gjennom E-bjelle-prosjektet, et eget forskningsprosjekt som har hjulpet reinbeitedistriktet å holde oversikt over egne dyrs bevegelser, spesielt i forbindelse med flytting mellom vinter og sommerbeite (Riseth et al. 2016:33). Dette har vært til stor nytte for distriktet. Distriktet har vært informert og holdt orientert om

⁷ Planbeskrivelse, E6 Kvæangsfjellet. 2016:
https://www.vegvesen.no/_attachment/1560855/binary/1157106?fast_title=Planbeskrivelse+E6+Kv%C3%A6angsfjellet.pdf

fremdriften av prosjektet. Når det har vært endringer i planene og utbygging, så har SVV tatt kontakt.

Samtidig har prosessen vært mer krokete og tidkrevende enn ventet. I 2016 vedtok kommunene Nordreisa og Kvænangen til sammen tre reguleringsplaner for utbedret vei over Kvængsfjellet, basert på Vegvesenet planforslag. I juni 2019 overførte Samferdselsdepartementet strekningen til Nye Veier AS, for gjennomføring av utbedringen. For å kunne realisere vegprosjektet innenfor gitte rammer, har det vært behov for å gjøre visse optimaliseringer i de tidligere vedtatte planene. Disse endringene er av en slik karakter at det kreves utarbeidet ny reguleringsplan. Imellomtiden har det blitt gjort ulike undersøkelser og annet forberedende arbeid langs strekningen, som har krevd SVVs tilstedeværelse. Til tross for tett dialog med reinbeitedistriktet i den tidlige planfasen har denne aktiviteten i liten grad vært koordinert med reinbeitedistriktet, og det har bydd på problemer for distriktet.

Ifølge distriktsleder Mikkel Isak Eira har reiene erfart store forstyrrelser av reien under vår og sommerbeite. Reien har måttet vike fra deler av sine beiteområder mens anleggsarbeid har pågått.

-Det har vært problematisk å få oksereiene ut fra Oksfjordneset, og over til området hvor de har hatt sommerbeite i mange år, og i løpet av få år har det blitt stadig færre rein i området. -Det har blitt mye mer ekstra arbeid for distriktet og reien har begynt å trekke mot sperregjerdet i Navitdalen nesten 2 mnd. før tida, og det har ført til økt beitepress i høstbeiteområdene.⁸

For egen del vil vi tilføye at nettopp dette ble problematisert i de refererte KU'ene fra NORUT, og er bakgrunnen for igangsettingen for det nevnte E-bjelleprosjektet. Prosjektet er basert på en avtale mellom distriktet og SVV (Riseth et al. 2016, 33). Statens Vegvesen stilte i utgangspunktet spørsmålsteget med hvorvidt unnvikelsesavstandene var av det omfanget som KU'ene forventet. Prosjektet har dermed dokumentert at forventningene skissert i KU'ene var riktige (Danielsen, Riseth & Johansen, 2015a, 2015b, Riseth, Danielsen, & Johansen 2016).

-Basert på varsling fra Distriktet skal det iverksettes stans i SVVs aktivitet langs strekningen i forbindelse med kryssing av vei nær anleggsområdet. Slik stans ble i flere tilfeller ikke iverksatt. Dette har ført til at et stort antall rein har blitt skremt i gal retning, planlagt kryssing av vei har gått galt, og distriktet har måttet bruke mye tid på å samle rein som har blitt skremt av støy og aktivitet fra uavbrutt anleggsarbeid.⁹

Problemet knyttet til SVVs virksomhet i anleggsområdet under flytting illustrerer utfordringen ved å realisere en god samarbeidsplan. I konsekvensutredningen for prosjektet ble det foreslått etablering av et varslingssystem for stans i anleggsarbeid, basert på en fargekoding¹⁰ av distriktets flytteleier, og i hvilken grad anleggsarbeid i ulike områder vil forstyrre flytting langs disse leiene. Dette varslingssystemet gikk ut på at distriktets representanter skulle kunne kontakte byggeleder for prosjektet i forkant, og få iverksatt stans i anleggsarbeid i 2-3 dager kritiske dager (Riseth, Danielsen & Johansen 2016). Stans i anleggsarbeid er kostbart for Statens vegvesen, men dersom det ikke iverksettes, kan det spolere kryssing til viktige beiteområder, føre til spredning av reinflokken, tap av dyr og betydelig merarbeid for distriktet. Dette varslingssystemet har fungert fint noen ganger, men har ved flere viktige anledninger sviktet. Varsling fra distriktet har blitt gitt til

⁸ Mikkel Isak Eira, Tromsø, 26.11.2019

⁹ Mikkel Isak Eira, Tromsø, 26.11.2019

¹⁰ «Trafikklysskala»: rødt, gult og grønt

byggeleder, men har ikke gått videre i systemet, og det har ikke blitt gjennomført stans i SVVs virksomhet i det planlagte anleggsområdet. Dette har ført til spredning av dyr, tap av dyr, og forsinket kryssing forbi anleggsområdet på vei til fra vår og sommerbeite.

Erfaringene fra oppgraderingen av E6 Kvæangsfjellet, og Fávrossorda reinbeitedistrikt er ikke unike. Mange reinbeitedistrikt har vært igjennom hva de opplever som relativt ryddige utrednings og planleggingsprosesser, hvor de involveres på et tidlig tidspunkt, og opplever å bli hørt, men hvor anleggsfasen, eller driftsfasen etter bygging kan by på store belastninger for reinbeitedistriktet. I dette tilfellet har det oppstått noen utfordringer før en reell anleggsfase er i gang. Selve utbyggingen skal gjøres av en ekstern aktør – Nye Veier – som overtar prosjektet i anleggsfasen. Det krever at nye aktører settes inn i problematikken knyttet til reindriften, og etablerer en relasjon til reinbeitedistriktet som åpner for god kontakt. Når selve utbyggingen trekker ut i mange år, planene endres, og det kreves oppdatering av tidligere utredning, og sentrale aktører skiftes ut, så representerer dette også et usikkerhetsmoment og en belastning for reindriften.

Planfasen rundt E6 Kvæangsfjellet burde utgjøre et solid utgangspunkt for en god prosess videre. Her ser det imidlertid ut til at reguleringsplanen for prosjektet ikke har blitt fulgt opp, når det gjelder samhandling mellom SVV og reinbeitedistriktet. Dette beror delvis på svikt i kommunikasjon internt i Statens Vegvesen, og at et operativt varslingsystem, med et pålitelig kontaktledd mellom reindriften og operativ anleggsledelse ikke har blitt etablert. Denne svikten er muligens knyttet til at prosjektet er i en mellomfase, hvor det skal utarbeides en ny reguleringsplan, og et skikkelig anleggsarbeid ikke er iverksatt. At prosjektet overføres til en ny, privat aktør, i form av Nye Veier representerer også en utfordring. For å sikre en mer smidig overgang for reindriften medvirkning fra plan til anleggsfase, vil det være viktig å ha et kontaktpunkt som ivaretar all samhandling mellom reinbeitedistrikt og utbyggere. Når et vegprosjekt overføres til nye aktører i anleggsfasen, vil det være viktig at viktig kunnskap overføres, og nye relasjoner etableres mellom reinbeitedistriktet og representanter for en gjeldende utbygger.

5.1. Lofast

I noen tilfeller kan man ha en god planprosess, som følges opp av en anleggsfase hvor reindriften behov ivaretar på en dårlig måte. I andre tilfeller oppstår klarere problemer allerede i planfasen. Peder Hansen Buljo, leder i Kanstadvjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt beskriver en slik erfaring knyttet til byggingen av Lofoten Fastlandsforbindelse, eller Lofast, en 51 km. vegstrekning som ble bygget fra Fiskebøl i Hadsel kommune til Gullsfjordbotn i Kvæfjord kommune. Veien ble bygget i flere etapper mellom 1993 og 2007, involverte store protester fra naturvernere, og betydelig krangling mellom ulike kommuner om hvor veien burde gå.

5.1.1. Kanstadvjord/Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt

Distriktet er det ene av to reinbeitedistrikter på Hinnøya og er et helårsdistrikt. Det betyr relativt korte distanser mellom ulike sesongbeiter. Bebyggelsen på nordnorske øyer og halvøyer er ofte konsentrert til strandflater og områder nært fjorden. De viktigste vinter- og vårbeitene på Hinnøya finnes i samme type landskap. Det innebærer at det er et betydelig konfliktpotensial når nye utbyggingsområder skal planlegges.

Distriktet har bare fire siidaandeler¹¹, men driver allsidig og avansert moderne kombinasjonsnæring som omfatter både eget slakteri, to turisme-, mat- og kulturnæringsforetak samt fiskeri. Dette er en del av kulturell reorienteringsprosess med større vekt på moderne kombinasjonsnæringer og samisk kultur hvor distriktet (Riseth & Nygaard 2018, Riseth 2016) har nytt godt av nærhet til sterke samiske miljøer i Evenes og i Skånland.

Distriktet var tidligere, fra 1950-tallet fram til 1982, arena for statlig reindriftsforskning, med forsøksstasjon i på Kåringen i Lødingen, og deler av distriktets rein var etter avtale statens forsøksflokk i en årrekke. Distriktet var derfor sentralt i utviklingen av et nytt reinfor (for tilleggsforing) – som nå brukes i hele Sápmi. Fram til 1981 var også en Statens reindriftsskole lokalisert til Borkenes (i nabodistriktet Kongsvikdalen).

Reinen er fordelt på i alt syv forskjellige kommuner i Sør-Troms og Nordre Nordland. Frodige fjellområder gir gode sommerbeiter og høy, stabil slaktevekt på dyrene. Det slaktes rundt 1200-1500 rein på korte høstsesonger, og man driver i tillegg leieslakting for både småfe og elg (Riseth 2016). De helt kystnære, vestvendte områdene er snøfattige. Det er sjelden mye snø, og snøen blir som regel vasket vekk av regn, slik at man har sikre og lett tilgjengelige vinterbeiter.

Fra 1950-tallet og fremover har det foregått omfattende veibygging, på kryss og tvers i hele distriktet. Og alle veiene krysser flytt- og trekkleier for rein. I tillegg har det vært en omfattende utbygging av fritidseiendommer – det er mye hytter. Etter hvert har man fått et godt vern mot ytterligere utbygginger. Det er dette beitedistriktet som har blitt hardest rammet av Lofast-utbyggingen.

For Vestre Hinnøy reinbeitedistrikt representerer Lofast det foreløpig siste i en lang rekke store inngrep i deres egne beiteområder. Lofast var et prosjekt som ikke kunne stoppes. Veggen hadde lenge vært et folkekrav i Lofoten når den til slutt ble bygget. En stund var det snakk om å bygge gjennom Vesterålen, men sånn ble det ikke. I den tidlige planfasen ble det utredet ni alternative traseer (fire hoved-alternativer), som skilte seg ut i forhold til trasé-lengde, kostnader, konsekvenser for bosetning og næringsliv i området, hensyn til naturmiljø, kulturminner og reindrift.

Traseen som ble valgt var det verst mulige alternativet for reindrifta. Veggen ble 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. Dette var det alternativet reinbeitedistriktet og Reindriftsforvaltningen gikk klarest imot, og som mente ville få de mest negative konsekvensene for reindriften. En del av traseen går på tvers av distriktets tidligere hovedflyttvei gjennom Sjørdalen, hvor reinen gikk for å komme til vårbeite og kalvingsområde i Øksfjorden.

Det ble antatt at veien ville gjøre flytting til Sjørdalen svært krevende, men beitedistriktet måtte aksepterte planene om en trase gjennom Sjørdalen, og tok imot økonomisk kompensasjon for å bøte på den ekstra belastningen dette ville medføre. I ettertid har det visst seg at byggingen av Lofast ble en atskillig større belastning for reinbeitedistriktet enn først antatt. Trafikkbelastningen langs veien har blitt betydelig større enn forventet. Veien er «pakket» med feriebilister gjennom hele sommeren. Kryssing av veien gjennom Sjørdalen har visst seg å bli, ikke bare krevende, men bortimot umulig. Distriktet greier ikke lenger å bringe reinen over veien. Den stopper på fjellet et stykke unna

¹¹ Formell familieenhet (tidligere benevnt driftsenhet)

veien, og trekker isteden til andre steder. Dette innebærer at den gamle vårbeite og kalvingsplassen i Øksfjorden gikk tapt for distriktet. Etter flere år uten å ha brukt området som sommerbeite har området grodd til, og vil ikke lenger ha samme verdi som beiteområde. I Sjørdalen er det også kommet et stort tunnelinnslag, og distriktet har en trekklei 100 meter unna, hvor reinen blir sterkt uroet, påvirket av trafikk der.

Peder Hansen Buljo beskriver hvordan dette påvirker flyttingen i distriktet:

«Det er vanskelig. Vi flytter om sommeren, og da er det konstant trafikk. Før fikk man politiets hjelp ved flytting. Men etter nærpoltireformen kommer ikke politiet. Når trafikken stoppes kan folk ble svært ubehagelige, og opptre truende og trakasserende ovenfor oss.»¹²

Nærpoltireformen, og det medfølgende tapet av et tilstedeværende politi, representere en tilleggsbelastning for et reinbeitedistrikt, som har store problemer med å gjennomføre flytting på tvers av Lofast-veien.

Når Lofast kom, måtte distriktet begynne å bruke en alternativ flyttlei de benevner som «høyfjellsveien», over et annet fjell, hvor dagens E10 går. I forbindelse med oppgradering av E 10 vil det da bli omfattende anleggsvirksomhet over den eneste flyttveien distriktet har igjen for å bringe reinen trygt til sommerbeite. Anleggsvirksomheten vil da bli i bunnen av en lang, bratt skråning hvor reinen må gå ned for å krysse veien. Hvis reiene ikke greier å time flyttingen perfekt, og få all reinen over veien ganske fort, blir det mange kilometers kø i trafikken langs veien. Det gjelder også hvis man foretar flyttingen på natten. Å transportere reinen er uaktuelt, og ulovlig (for dyr med horn). De må derfor flyttes manuelt.

I planprosessen til Lofast ble reindriften inkludert ved at representanter fra reinbeitedistriktet, Områdestyret og reindriftsforvaltningen ble invitert til møter. Forskriftene ble fulgt, og det ble utarbeidet konsekvensutredninger. I det hele tatt ble reindriften medvirkning i planprosessen oppfattes å ha vært bra ifølge representanter fra Kvæfjord kommune og Statens vegvesen intervjuet av Kristine Marie Inga (2014). Dette er noe som Nellemann også presiserer i konsekvensutredningen gjort i 2004: «det bemerkes videre at det har vært et profesjonelt og øyensynlig godt samarbeid mellom utbygger og rettighetshavende reindrift i området» (Nellemann 2004:23). Allikevel ble det utbyggingsalternativet som ifølge konsekvensutredningene (Prestbakmo 1993, Nellemann 2004), og reindriften vurdering ville medføre størst negative konsekvenser valgt av Miljøverndepartementet. De antatte konsekvenser for traseen som ble valgt, ble beskrevet i konsekvensutredningen fra 2004. Har står det at dette trasevalget

«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» (Nellemann 2004:24).

Flytting mellom sesongbeitene i distriktet krever veldig tamme reinflokker. I dag er det vanskelig å ha like tamme rein – siden reiene ikke får tilbrakt like mye tid med dem. Det betyr at flytting over områder som byr på forstyrrelse blir mer krevende. Reiene mulighet til å roe ned dyr som

¹² Buljo, under workshop i Tromsø, 26.11.2019. Jøran Heimdal fra SVV bekreftet sa på workshopen at de har tilsvarende erfaringer med enkelte bilister.

plages av trafikkstøy o. a. er betydelig redusert. Dette forsterker belastningene knyttet til trafikale barrierer for flytting mellom beiteområder.

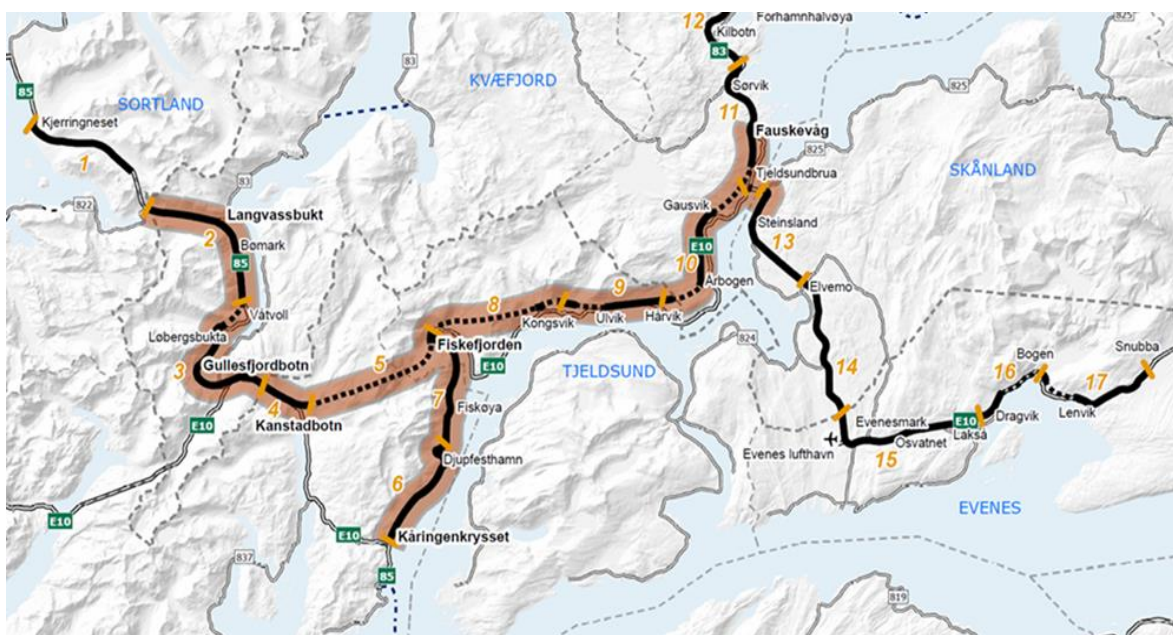
I en masteroppgave om prosessen rundt byggingen av LOFAST og PANORAMA-vegen, et tilknyttet vegprosjekt, som foreløpig ikke er realisert, fremgår det tydelig at hensyn til reindriften måtte vike for andre interesser i planfasen, og i valget av trase for Lofast (Inga 2014). Her argumenteres det for at det i svært liten grad ble tatt hensyn til årbediehtu – samisk tradisjonell kunnskap, og at de antatte konsekvensene for reindrifta ikke ble tatt på alvor i valg av veitrase. Dette bidro også til at de konsekvensene for reindriften i området ble større enn forventet (Inga 2014: 77). Den fulle skadevirkningen av Lofast blir bare tydelig hvis man ser Lofast i sammenheng med andre inngrep i området.

«Hvis man ser de helhetlige konsekvensene av Lofast den i dag, 6 år etter at vegen åpnet, må man se videre på de utbyggingene og vegene som er planlagt i distriktet, som Panoramavegen som for reieierne i Kanstadjord/Vestre Hinnøy er en tydelig konsekvens av Lofast, men som er en fordel for andre. Dessuten 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» (Inga 2014: 76).

Erfaringene fra Kanstadjord/Vestre Hinnøy distrikt peker mot flere utfordringer. For det første har utbyggingen av Lofast påført distriktet store belastninger i seg selv, ved å avskjære for tilgang til det som tidligere har vært svært gode sommerbeite-områder. For det andre bidrar disse innskrenkningene til at konsekvensene av nye inngrep blir desto mer dramatisk. Ettersom Lofast allerede har ødelagt viktige flyttleier for distriktet, kan det bli svært ødeleggende dersom nye utbygginger rammer distriktets eneste gjenværende flyttleie gjennom Sjørdalen. Det er dette som ligger an til å skje ved utbyggingen av E10 Hålogalandsveien.

E10 Hålogalandsveien – nytt stort prosjekt

E10 Hålogalandsveien er et nytt stort vegprosjekt som vil strekke seg gjennom seks kommuner fra Sør-Troms til det Nordlige Nordland. Prosjektet berører fire ulike reinbeitedistrikt, men Kanstadjord/Vestre Hinnøy er det distriktet som i størst grad berøres. Prosjektet omfatter 159 km vei, med oppgradering av 90 km eksisterende vei og 30 km tunnel, og bygging av 30 km ny veitrasé.



Kart over utbyggingsområdet for E10/rv.83/rv.85 Hålogalandsvegen. Statens Vegvesen 2019.

Da prosessen rundt E10 settes i gang, har Statens Vegvesen lært en del av erfaringene fra LOFAST. Prosjektledelsen for E10 prosjektet tok tidlig (i 2014) kontakt med de berørte reinbeitedistriktene. I september 2014 organiseres første møte og befaringsreise med reinbeitedistriktene og med Statsforvalteren i Troms. SVV uttrykte klare ambisjoner om å minimere inngrep i samiske reindriftsområder. Dette ble godt mottatt av næringen, og av Sametinget.

Man hadde en grundig forankringsprosess, med tre planforumsmøter i 2014 og 2015, hvor lokalbefolkning, næringsaktører, reieiere og andre aktører i de berørte områdene var invitert. Viktige innspill fra reindriftsnæringen gjorde det mulig å fange opp behov for tilpasninger i reguleringsplanen. Ifølge planleggingsleder for E10 reddet dette Statens Vegvesen fra å påføres store kostnader ved evt. endringer av reguleringsplanen.

Det ble utarbeidet flere konsekvensutredninger for reindrift for ulike deler av strekningen som skal oppgraderes/bygges (Nelleman 2014). Det ble også utarbeidet en sammenstilling av utredninger, hvor arbeidet på de fire delstrekningene ses i sammenheng (Nelleman 2015). I tillegg ble Protect Sápmi hentet inn for å bistå i dialogen mellom Statens Vegvesen og reinbeitedistriktene som blir berørt av utbyggingen. Protect Sápmi utarbeidet også en egen utredning som vektlegger de samlede konsekvenser av arealinngrep i det gjeldende området (Granefjell 2016). I 2017 ble SVVs reguleringsplan presentert for, og vedtatt av Kommunal og moderniserings-departementet, med tilslutning fra reinbeitedistriktene, og fra Sametinget (SVV 2017). Deler av planen skal nå bygges som et offentlig/ privat samarbeid i OPS prosjektet E10 Hålogalandsvegen. Statens vegvesen lyste ut OPS-konkurranse for gjennomføring av oppdraget 17. mai 2021. Tre tilbydere meldte interesse, men bare en, Skanska Hålogalangsveien, står igjen. Vegvesenet er i forhandlinger med Skanska, og forventer å inngå kontrakt for oppdraget sommeren 2023. Forventet byggetid er 6-7, år med planlagt ferdigstilling i 2029/30.¹³

5.1.2. Erfaringer fra planprosessen

I arbeidet med E10 Hålogalandsveien hadde Statens Vegvesen vært tidlig ute med å forankre prosjektplanene hos lokale, berørte parter, inkludert reinbeitedistriktene. Lederne for de fire distriktene ble kontaktet tidlig, og SVV hadde flere tidlige møter med dem. Det ble utarbeidet konsekvensutredninger av utredere som RBD-lederne hadde tillit til. SVVs planavdeling opplevde å ha et godt samarbeid med de berørte reinbeitedistriktene.

Dette var likevel et krevende prosjekt, og reinbeitedistriktene opplevde et behov for å hente inn ekstern hjelp til å formidle sine bekymringer ovenfor Statens Vegvesen.

De involverte derfor Protect Sápmi, representert ved Svein Ole Granfjell, for å bistå dem i dialogen med Statens Vegvesen. Protect Sápmi utarbeidet en egen utredning for E10 Hålogalandsveien, og en utredning om inngrepenes samlede virkninger i Tjeldøy og Kongsvikdalen reinbeitedistrikter. Det hadde allerede vært en lang prosess mellom SVV og reindrifta før Protect Sápmi kom inn i bildet. E 10 er et stort prosjekt, som går gjennom reinbeitedistrikter som samtidig berøres av mange andre arealinngrep. Flere av disse distriktene nærmer seg tålegrensen for å kunne opprettholde reindriften som en næring i det hele tatt (Riseth & Johansen 2019). Stilt ovenfor slike prosjekter vil

13

sårbare reinbeitedistrikter ha behov for den støttefunksjonen Protect Sápmi kan representere, som et utjevne mellomledd mellom distriktene og Statens Vegvesenet selv. En slik støttefunksjon kan være nødvendig, ikke bare i planfasen, men også inn i en anleggsfase, som vil foregå over flere år. Anleggsfasen for slike prosjekter vil kan by på nye, uforutsette utfordringer for reindriften, som vil kreve jevnlig kontakt med utbyggere.

E 10 Hålogalandsveien blir et av de første store vegprosjekter som vil bli bygget gjennom offentlig-private samarbeids-ordninger, hvor SVV står som byggherre, mens private aktører får det operasjonelle ansvaret for utbyggingen, og for drift av veianlegget i 30 år etter anleggsfasen. Dette vil kreve nye strukturer for kontakt mellom reinbeitedistrikt og utbyggerne, og etablering av nye relasjoner for å sikre reindriften medvirkning i planlegging og gjennomføring av veiprojekter.

5.2. Mulige tiltak for å styrke reindriften medvirkning

Gjennom disse workshopene har vi hatt en utveksling av erfaringer mellom reindriften og Vegvesenet, med utgangspunkt i konkrete vegprosjekter. Dette har gitt ett innblikk i hvilke utfordringer som preger arbeidet med vegprosjekter, og med å sikre reindriften medvirkning i planarbeid som berører deres områder. En kjerneutfordring i alt utredningsarbeid er å oversette reindriften kunnskap og erfaring til en digital verden, tilpasset formelle saksdokumenter tilknyttet arealinngrep. Denne oversettelsen må bero på meningsfull medvirkning fra reindriften. Effektiv medvirkning, med formidling av erfaringsbasert kunnskap, og ivaretagelse av reindriften behov krever at reindriften har kapasitet og ressurser til å ta del i disse prosessene på en god måte. Ulike tiltak kan bidra til å oppnå dette.

5.2.1. Rekruttering av reindriften kompetanse

Statens Vegvesen kan ansette egne rådgivere tilknyttet plan og utbyggingsprosesser, som besitter reindriften faglig kompetanse, og som kan bistå i planfase, i bestilling av konsekvensutredninger, og i konsultasjon med reindriften gjennom plan og anleggsfase. Dette ble under workshopen i Bodø sterkt anbefalt av representanten for Statsforvalteren i Nordland. Et slikt tiltak kan redusere avstanden mellom SVV på den ene siden, og det enkelte reinbeitedistrikt på den andre siden.

5.2.2. Støtteapparat for reindriften

Det kan etableres et administrativt støtteapparat som bistår reinbeitedistrikter i å sette seg inn i, og respondere på planer om vegutbygging og andre arealinngrep som kan berøre deres områder. Dette kan ha spesielt stor betydning for mindre reinbeitedistrikter, som har svært begrensede ressurser.¹⁴ NRL har tatt til orde for etablering av regionale servicekontorer som kan rådgje og bistå reindriften i arbeidet med planverk, skjema og regelverk knytta til arealsaker (NRL, 2019). I Snåsa kommune ble det i 2019 ansatt en plankonsulent som skal hjelpe de omkringliggende reinbeitedistriktene med planarbeid, og som i løpet av et år har tatt del i behandlingen av mer enn

¹⁴ Områdestyrene, seks i tallet, i utgangspunktet ett for hvert fylke, men to i Finnmark, var regionale talerør for reindriften ovenfor den sentrale Reindriftenforvaltningen samt Landbruks- og Matdepartementet, ble avvirket i 2014. Dette har trolig økt den generelle medvirkningsbelastningen til det enkelte reinbeitedistrikt.

160 arealsaker av ulik størrelse. Dette tyder også på at behovet for et administrativt støtteapparat tilknyttet reindriften er høyst reelt.

5.2.3. Medvirkningskompensasjon for reindriften

Det bør etableres et system for godtgjørelse av reindriftnæringens medvirkning i planprosesser. Arbeidet med å sette seg inn i komplekse saksdokumenter tilknyttet inngrepsplaner som berører deres distrikt, krever mye tid og ressurser. Ofte krever det at reineiere leier inn ekstramannskap med erfaring fra reindriften til å skjøtte deres egne rein mens de tar del i møter, o.l. Dette arbeidet kan kompenseres av utbyggere etter fastlagte satser. Nye arealinngrep er som en hovedregel ikke i reindriftnæringens interesser. Reinbeitedistriktene har sjeldent noe å tjene på at det iverksettes nye arealinngrep i områder som brukes av deres reinsdyr. Det beste reinbeitedistriktene kan oppnå gjennom medvirkning i planprosesser er ofte å minimere eventuelle negative konsekvenser for reineiere i deres eget distrikt. Det er ytterst få arealinngrep som tjener reindriften interesser. Det er derfor høyst urimelig at RBD-ledere skal lide økonomisk for sin medvirkning i planprosesser, i form av tapt arbeidstid eller utgifter med å leie inn reserve-mannskap.

Et spørsmål om ressurser

Det å sikre god medvirkning for reindriften i forbindelse med vegutbygging og andre store arealinngrep er i betydelig grad et spørsmål om ressurser.

Å rekruttere reindriftsfaglig kompetanse hos utbyggere, bygge relasjoner til reindriften, etablere et eget administrativt støtteapparat for reindriften, eller å kompensere reineiere for deres involvering i planprosesser krever faglige og økonomiske ressurser, og det krever tid. Per i dag legges mye av den belastningen på reindriftnæringen selv. Ettersom summen av arealinngrep og utbyggingsplaner som rammer reindriftnæringen, øker i omfang og kompleksitet, må det legges til rette for god medvirkning. Hovedansvaret for å få dette til må ligge hos utbyggere og regulerende myndigheter. De siste årene har vist at manglende medvirkning, og manglende hensyntaken til reindriften i planprosesser kan bli svært kostbart for utbyggere, enten det gjelder, vegutbygging, kraftlinjer, vindkraft eller andre former for inngrep. Det er derfor i alles interesse å legge til rette for at reindriften kan ha kapasitet til å ta del i, oppleve at deres kunnskap tas på alvor, og at de kan ha reell medvirkning i planprosesser som berører deres områder.

Referanser

- Danielsen, Inge Even, Jan Åge Riseth og Bernt Johansen (2015a). Konsekvensanalyse av tiltak på reindrift for reguleringsplan for E6 over Kvænangsfjellet. Alternativ 1-Utbedring av eksisterende veg. Rapport 2/2015. Norut Tromsø. <https://hdl.handle.net/11250/2678116>
- Danielsen, Inge Even, Jan Åge Riseth og Bernt Johansen (2015b). Konsekvensanalyse av tiltak på reindrift for reguleringsplan for E6 over Kvænangsfjellet. Alternativ 2 med tunnel gjennom Malingsfjellet/Skártašvárri. Rapport 3/2015. Norut Tromsø. <https://hdl.handle.net/11250/2678555>
- Doukta reinbeitedistrikt (2015) Distriktsplan Doukta reinbeitedistrikt for perioden 2015-2020: <https://www.statsforvalteren.no/globalassets/fm-nordland/dokument-fmno/landbruk-og-mat-dokumenter/reindrift-dokumenter/distriktsplanar/Distriktsplan-for-Doukta-RBD.pdf>
- Granefjell, Svein Ole & Blom, Andreas. (2016). Reindrifsfaglig utredning E10 – Hålogalandsvegen: Kongsvikdalen reinbeitedistrikt, Kanstadbotn reinbeitedistrikt, Grovfjord reinbeitedistrikt. Protect Sápmi. 2016.
- Hansen, I. (2019). Utprøving av nytt reinvarslingssystem på E6 over Saltfjellet. Vintrene 2018 og 2019. NIBIO Rapport 5(70): 1-20.
- Inga, Kristine Marie (2014) Hvor går vegen videre? En studie av Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy reinbeitedistrikts møte med vegutbyggingene Lofast og Panoramavegen. Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse - mai 2014. UiT.
- Lovdata (2017) Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet Forskrift om konsekvensutredninger. FOR-2017-06-21-854. 01.07.2017 <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2017-06-21-854>
- Nellemann, Christian (2004): «Konsekvensutredning og erstatningsvurderinger for reindriften i reinbeitedistrikt nr. 34 Kanstadfjord/ Vestre Hinnøy av Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)» 22.11.2004. Lillehammer.
- Nellemann, Christian (2015). Reindrifsfaglig konsekvensutredning av E10/rv.85/rv.83 Evenes–Harstad–Sortland og langsiktig konsekvens av kommunal utbygging for reinbeitedistriktene Kanstadfjord/Vestre Hinnøy, Kongsvikdalen, Tjeldøy og Grovfjord. Rapport 2015: 1
- Prestbakmo, Hans (1993): «Konsekvensutredning Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) Raftsund Ø – E10. Konsekvenser for reindriften». Moen.
- Riseth, Jan Åge (2006) «Fagrappport Panoramavegen– «Virkningsanalyse som grunnlag for konsekvensutredning etter plan – og bygningsloven». Norut Samfunn, Tromsø.
- Riseth, Jan Åge (2016). Situasjons- og verdikjedeanalyse for reindriften i Troms. Rapport Norut. 15/2016. <https://hdl.handle.net/11250/2650039>
- Riseth, Jan Åge og Nikolai K. Winge (2015). Reindrift, arealinngrep og utbygging: Blir reindriften hørt i utbyggingssaker ...? Reindriftnytt 2/2015, 4-5.
- Riseth, Jan Åge Riseth, Danielsen, Inge Even og Johansen, Bernt. 2016. Trasévalg for framtidig E6 over Kvænangsfjellet. Konsekvensanalyse for reindrift. Rapport 18/2016. NORUT.
- Riseth, Jan Åge og Johansen, Bernt. 2018. Inngrepskartlegging for reindriften i Troms fylke. Rapport nr. 23/2018. <https://hdl.handle.net/11250/2649699>
- Riseth, Jan Åge og Vigdis Nygaard (2018). «Samiske hensyn i planleggingen.» I: Hanssen, Gro Sandkjær og Nils Aarsæther (red.) «Plan- og bygningsloven 2008 - En lov for vår tid?». Oslo: Universitetsforlaget, 307-324.

- Risvoll, Camilla, Riseth, Jan Åge, Pavall, Mats & Eilertsen, Svein Morten (2022) Reindriftas tradisjons- og erfaringsbaserte kunnskap – hvordan synliggjøres den og hvilken gjennomslagskraft har den? Erfaringer fra utbyggingsprosesser i Nordland. Tidsskriftet UTMARK. Temanummer: Vindkraft og reindrift. S. 77-87.
- Roalsø, Erik. 2016. Hålogalandsvegen E10/RV.85/RV.83 Sammenstilling fagtema reindrift. SWECO: https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/halogalandsvegen/reguleringsplaner/_attachment/1610383?ts=158633beef0&fast_title=Fagutredning+sammenstilling+%28PDF%2C+6+MB%29
- Roalsø, Erik og Huseby, Kjell. 2016. Konsekvensutredning Naturressurser E6 Megården – Mørsvikbotn, Sørfold kommune, Nordland. Rapport 1. 2016. SWECO: https://www.vegvesen.no/_attachment/1426944/binary/1119746?fast_title=Konsekvensutredning+Naturressurser.pdf
- Statens Vegvesen, Region Nord 2016. Planbeskrivelse – Områderegulering for E6 Kvæangsfjellet. Vedtatt desember 2016: https://www.vegvesen.no/_attachment/1560855/binary/1157106?fast_title=Planbeskrivelse+E6+Kv%C3%A6nangsfjellet.pdf
- Statens Vegvesen, Region Nord 2016. Planbeskrivelse - detaljregulering E6 Megården– Mørsvikbotn i Sørfold kommune. Vedtatt reguleringsplan nov. 2016: https://www.vegvesen.no/_attachment/1426143/binary/1148503?fast_title=Planbeskrivelse.pdf
- Statens Vegvesen, Region Nord 2016. Planbeskrivelse - detaljregulering E6 Megården– Mørsvikbotn i Sørfold kommune. Til Høring og offentlig ettersyn. 30 juni 2016.
- Statens Vegvesen. Protokoll - møte med Sametinget og Doukta reinbeitedistrikt 5. oktober 2016: https://www.vegvesen.no/_attachment/1625476/binary/1148642?fast_title=Protokoll+Sametinget+Doukta+reinbeitedistrikt.pdf
- Statens Vegvesen, Region Nord 2017. Planbeskrivelse E10/rv. 85/rv. 83 Hålogalandsvegen: Forslag til statlig reguleringsplan med konsekvensutredning: https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/halogalandsvegen/reguleringsplaner/_attachment/1624245?ts=15d74d0a0c0&fast_title=Planbeskrivelse+E10%2Frv.+83%2Frv.+85+H%C3%A5logalandsvegen+%28PDF%2C+6+MB%29
- Strömngren, Johan, Nystuen, Gro og Wille, Petter (2022) Menneskerettslig vern mot inngrep i samiske bruksområder. Rapport. Norges Institusjon for Menneskerettigheter: https://www.nhri.no/wp-content/uploads/2022/01/Rapport_VernSamiskeBruksomraader_enkelsider.pdf
- Strøm-Bull, Kirsti (2021) Kommentar til HR-2021-1975-S Fosen-saken, Juridika, 2021. visited online 10.03.2023: <https://juridika.no/innsikt/kommentar-til-hr-2021-1975-s-fosen-saken>
- Vegdirektoratet (2018). Konsekvensanalyser. Håndbok V712 KU. ISBN:978-82-7207-718-0.
- Virtanen, Pirjo Kristiina & Seurujärvi-Kari, Irja. (2020) Introduction: Theorizing Indigenous Knowledge(s) Volume 3, Issue 2, 2019. p. 6.