

Norrbotniabanan

Konsekvensanalys för rennäringen längs Norrbotniabanan, Umeå-Luleå



Beställare: Banverket
Beställarens rapportnr: BRNT 2007:12
Beställarens projektledare: Marie Stenman och Mats Bengtén
Konsultföretag: Enetjärn Natur AB
Konsulter: Anders Enetjärn, Stina Lundström och Maria Bergstén
Referensgrupp: Tuomo Raunistola, Länsstyrelsen BD
Lena Lundevaller, Länsstyrelsen AC
Helén Larsson, Samernas Riksförbund
Ragnhild Svonni, Sametinget

Omslagsbild: Klemmet Israelsson
Baksida: Banverket

Bilder av Inger Hellman, Klemmet Israelsson, Stefan Mikaelsson, Lennart Jonsson, Peter Stenson, Piteå kommun, Botniabanan AB, Hans Bekker, Statens vegvesen, Norge, Mattias Olsson eller Thomas Fahlander, får inte användas i andra sammanhang utan fotografens medgivande.

Förord

Norrbotniabanan är ett stort järnvägsprojekt som syftar till att med en kustnära järnväg knyta samman Norrlandskusten från Botniabanan i Umeå till Haparandabanan i Luleå/Boden. Hållbar utveckling är en ledstjärna i projektet. Begreppet hållbar utveckling har tre olika dimensioner. Projektet måste vara positivt ur ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv för att en hållbar utveckling ska uppnås.

Att rennärings ska kunna fortsätta med sin verksamhet även sedan järnvägen är byggd är således en självklarhet. För att öka kunskapen om rennärings villkor och för att kunna arbeta vidare med lösningar som kan fungera för alla parter har Banverket genomfört denna utredning som omfattar alla samebyar som kan beröras av Norrbotniabanan. Utredningen genomfördes under en period där samebyarna var hårt arbetsbelastade på grund av svåra vinterbetesförhållanden. Samebyarna har ändå tagit sig tid för att beskriva hur de bedriver sitt arbete i dag, hur de ser på framtiden och även lämnat värdefulla och konstruktiva synpunkter på hur Banverket kan arbeta vidare med projektet.

Konsekvensanalysen är inte ett juridiskt bindande dokument, utan ska ses som ett mycket viktigt underlagsmaterial till den planeringsprocess som nu pågår. Arbetet kommer att ingå i de miljökonsekvensbeskrivningar som tas fram för att beskriva projektets miljöpåverkan.

Jag vill avslutningsvis framföra ett varmt tack till alla som deltagit i detta arbete och för den öppna attityd och det ömsesidiga förtroende som präglat samarbetet.

Luleå i maj 2007



Tomas Gustafsson

Projektledare Norrbotniabanan

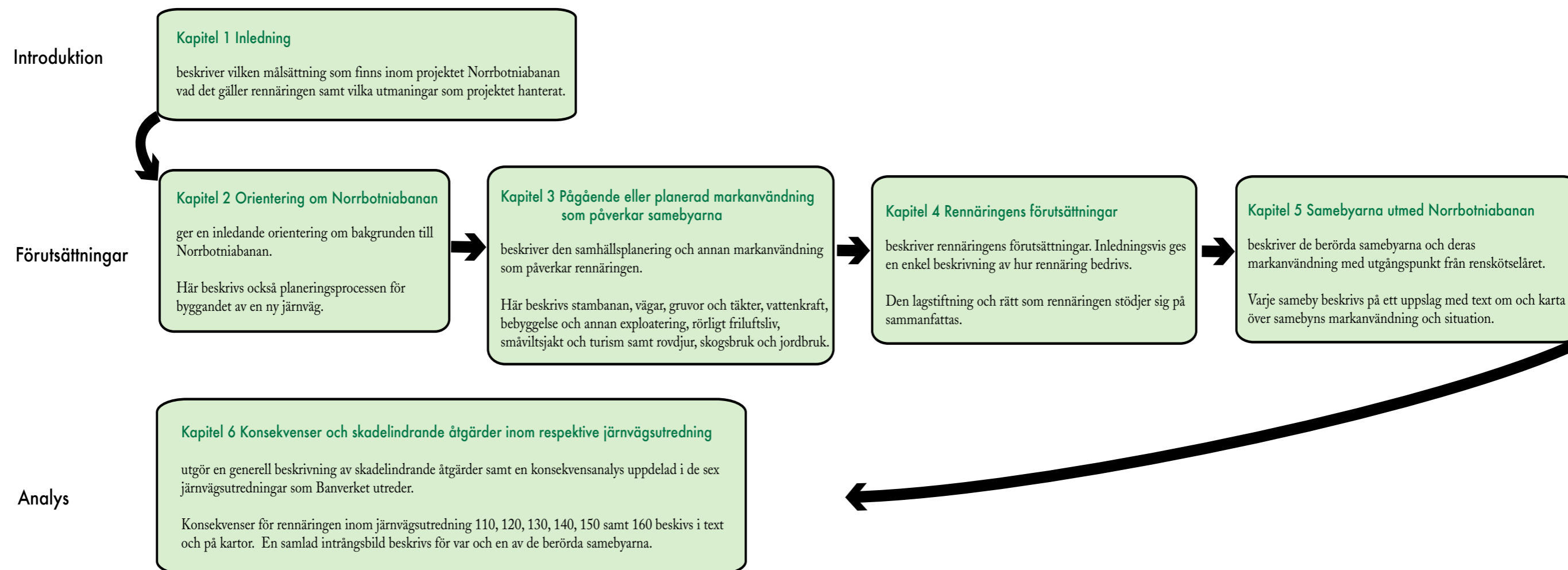


Foto: Inger Hellman

Innehåll

Förord	3	4 Rennärings förutsättningar	18	6 Konsekvenser och skadelindrande åtgärder inom respektive järnvägsutredning	52	7 Referenser	84
Innehåll	5	4.1 Vad är rennäring?	18	6.1 Metodik och bedömningsgrunder	52	Bilaga 1 Ordlista	85
0 Sammanfattning	6	4.2 Rennärings ramverk	19	6.2 Principer för skadelindrande åtgärder	55	Bilaga 2 Kontaktuppgifter till samebyarna	86
1 Inledning	8	5 Samebyarna utmed Norrbotniabanan	20	6.3 Uppföljning	59		
2 Orientering om Norrbotniabanan	10	5.1 Introduktion till beskrivningarna	20	6.4 Konsekvenser inom järnvägsutredning 110	60		
3 Pågående eller planerad markanvändning som påverkar samebyarna	11	5.2 Rans sameby	22	6.4 Rans sameby	60		
3.1 Generellt om konkurrerande markanvändning	11	5.3 Grans sameby	24	6.4 Grans sameby	61		
3.2 Stambanan med tvärbanor	11	5.4 Malå skogssameby	26	6.5 Konsekvenser inom järnvägsutredning 120	64		
3.3 Vägar	12	5.5 Maskaure skogssameby	28	6.5 Grans sameby	64		
3.4 Gruvor och grustäkter	14	5.6 Mausjaure skogssameby	30	6.5 Malå skogssameby	66		
3.5 Vattenkraftutbyggnad	14	5.7 Svaipa sameby	32	6.5 Maskaure skogssameby	67		
3.6 Bebyggelse och annan exploatering	15	5.8 Semisjaur–Njarg sameby	34	6.5 Mausjaure skogssameby	68		
3.7 Rörligt friluftsliv, småviltjakt och turism	15	5.9 Västra Kikkejaure skogssameby	36	6.5 Svaipa sameby	69		
3.8 Rovdjur	16	5.10 Östra Kikkejaure skogssameby	38	6.6 Konsekvenser inom järnvägsutredning 130	70		
3.9 Skogsbruk	16	5.11 Ståkke skogssameby	40	6.6 Svaipa sameby	70		
3.10 Jordbruk	16	5.12 Luokta-Mavas sameby	42	6.6 Semisjaur–Njarg sameby	71		
3.11 Andra svårigheter för samebyarna	17	5.13 Udtja skogssameby	44	6.6 Västra Kikkejaure skogssameby	73		
		5.14 Tuorpons sameby	46	6.7 Konsekvenser inom järnvägsutredning 140	74		
		5.15 Jåhkågasska Tjiellde sameby	48	6.7 Västra Kikkejaure skogssameby	74		
		5.16 Sirges sameby	50	6.7 Östra Kikkejaure skogssameby	75		
				6.7 Ståkke skogssameby	77		
				6.8 Konsekvenser inom järnvägsutredning 150 och 160	78		
				6.8 Ståkke skogssameby	79		
				6.8 Udtja skogssameby	79		
				6.8 Tourpons sameby	80		
				6.8 Sirges sameby	81		

0 Sammanfattning

Om Norrbotniabanan

Norrbotniabanan är en planerad ny järnväg mellan Umeå och Luleå. Sträckan är 27 mil.

Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken i landet, men också möjliggöra persontrafik mellan norrlandskustens städer. De positiva effekterna är mycket stora:

- Transportkostnaderna för godstrafiken kan minska med ca 30 %.
- Restiderna för persontrafik kan halveras.

Dessutom bidrar den nya järnvägen till uppfyllelse av flera nationella och regionala miljömål.

Planeringen av Norrbotniabanan genomförs i flera skeden: förstudie, järnvägsutredningar, järnvägsplaner och detaljprojektering. För närvarande pågår arbetet med järnvägsutredningarna.

Rennärings i projekt Norrbotniabanan

Planeringen av Norrbotniabanan görs inom sex olika järnvägsutredningar. Inom var och en av järnvägsutredningarna utreds flera olika alternativa korridorer för banan. Samtliga utredda korridorer beskrivs noggrant och redovisas samlat i en MKB för respektive järnvägsutredning. Banverkets val av slutlig korridor kommer att tillåtlighetsprövas av regeringen.

Norrbotniabanan ligger i sin helhet inom renskötselområdet. I projekt Norrbotniabanan finns ett mål om att rennärings så långt det är rimligt ska skyddas från skada som förhindrar ett rationellt bedrivande av näringen.

Den här utredningen ska med ett övergripande synsätt beskriva rennärings förutsättningar, beskriva andra verksamheter som - vid sidan av Norrbotniabanan- påverkar samebyarna, beskriva förväntade konsekvenser av den nya järnvägen samt ge förslag på skadelindrande åtgärder.

Rennäringsutredningen kommer att ligga till grund för MKB för respektive järnvägsutredning.

Samebyarna och deras markanvändning

Femton samebyar ingår i utredningen, från Ran i söder till Sirges i norr. En stor andel av renarna i Sverige finns inom dessa samebyar.

Rennärings har genom rennäringslagen ett starkt skydd som markanvändning. Under vår, sommar och höst bedrivs renskötsel inom de s.k. åretruntmarkerna. Under vintern bedrivs renskötseln i skogs- och kustlandet, inom de s.k. vinterbetesmarkerna. Det är dessa marker som påverkas av planeringen av Norrbotniabanan.

Var och en av samebyarna har gränsbestämda åretruntmarker men i vinterbetesmarkerna är situationen annorlunda. Några samebyar har överenskommit om gemensamt vinterbete, för andra finns gränsbestämda marker och för några byar i Västerbotten har ingen gränsbestämning gjorts.

Särskilt betydelsefulla betesmarker, flyttleder och passager är med stöd av miljöbalkens hushållningsregler utpekade som riksintresse för rennärings.

Konkurrerande markanvändning

Rennärings är en arealkrävande näring. Samebyarna påverkas av många verksamheter vid sidan av den planerade Norrbotniabanan. Banverket har sett det som angeläget att dokumentera sådan konkurrerande markanvändning för att kunna beskriva en samlad intrångsbild för var och en av samebyarna.

Stambanan påverkar många av samebyarna då den är en barriär för passage mellan kust- och skogsland. Några byar har stora problem med renpåkörningar utmed banan.

Passagen av E4:an är en återkommande svårighet för de samebyar som nyttjar marker långt österut. I takt med utbyggnaden till trefältsväg ökar svårigheterna att passera med renar som flyttar till fots.

Gruvor påverkar flera av samebyarna i norra Västerbotten. En gruva innebär i regel stora markanspråk.

Den storskaliga vattenkraftutbyggnaden har undandragit betesmarker i dalgångarna och gjort det svårare att flytta renar utmed älvarna.

Utbyggnaden av vindkraft kommer att beröra flera samebyar. Markanspråken är små men frågorna om påverkan är delvis obesvarade.

Rovdjur, skogsbruk och svårigheten att samsas med jordbrukets intressen är andra svårigheter som samebyarna har att hantera.

Skadelindrande åtgärder

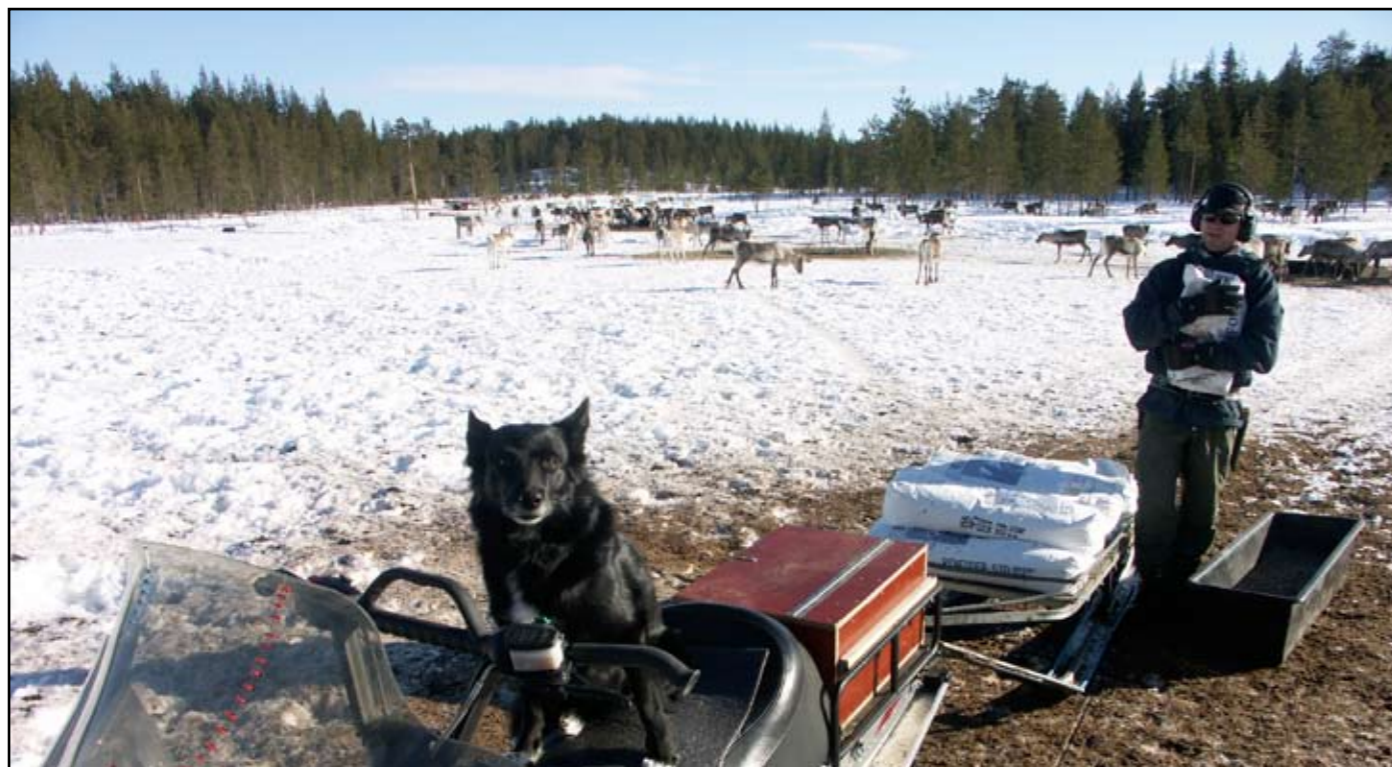
För att rennärings även fortsättningsvis ska kunna bedrivas i markerna där den nya järnvägen anläggs, kommer det att vara nödvändigt att vidta olika skadelindrande åtgärder. Utredningen lyfter fram en idébank av olika åtgärder som kan utvecklas vidare i den fortsatta planeringen av järnvägen.

De skadelindrande åtgärderna kan indelas i flera grupper:

- Hänsyn i anläggningsskedet.
- Säkerställande av betesmarker nära järnvägen.
- Passager och nya flyttmönster.
- Varningssystem i järnvägens driftskede.
- Ekonomiskt stöd för ökade kostnader.
- Utbildning i renskötsel för banförvaltare och av renskötare om järnvägens säkerhetsföreskrifter.

Det finns exempel på där skadelindrande åtgärder fungerar idag, bl.a. i form av planskilda passager och spärrstängsel. Sådana exempel lyfts fram i utredningen.

Valet av linje inom utredningskorridorerna kan ske så att skador på rennärings lindras. Andra viktiga åtgärder är passager i plan eller planskilt över/under banan. Utredningen visar på flera exempel på praktiska lösningar för passager. Här finns både broar och tunnlar, hägn och andra åtgärder som ska göra passagera enklare. Likaså lyfts behovet av samordning med passager över E4:an fram.



Utfodring av renar i hägn och flyttning med lastbil i stället för flyttning till fots är åtgärder som kan komma att bli aktuella som skadelindrande åtgärder för någon eller några samebyar till följd av den nya kustjärnvägen. Foto: Enetjärn Natur AB



En möjlig skadelindrande åtgärd som kan vidtas utmed den nya järnvägen är planskilda passager för renarna. Bilden visar en sådan passage utmed stambanan vid Kusfors som regelbundet används av Mausjaure sameby. Foto: Enetjärn Natur AB

Konsekvenser

Var och en av samebyarna har beskrivits utifrån nuvarande markanvändning inom renskötselområdet i allmänhet och i kustlandets vinterbetesmarker i synnerhet. Den bakgrundsbeskrivningen är en förutsättning för rimliga bedömningar av konsekvenserna. Konsekvensbeskrivningarna har utformats i dialog med samebyarna.

Flera funktionella samband inom rennäringen kan påverkas av den nya järnvägen:

- Marker för vinterbete kan slås ut helt eller delvis genom att banan tar mark i anspråk. Inverkan på områden av riksintresse för rennäringen bedöms som särskilt allvarligt.
- Flyttleder kan blockeras helt eller delvis genom banans barriäreffekt.
- Passager som är utpekade som särskilt svåra (t.ex. vid en vägövergång eller en älv) kan ytterligare försväras av den nya järnvägen.
- Renarnas fria strövning, i synnerhet från kust till inland eller fjäll, kan blockeras helt eller delvis av den nya järnvägen.

Det finns osäkerheter i konsekvensanalysen som beror på hur banan kommer att utformas och var inom respektive utredningskorridor som den kommer att förläggas.

Inom alla järnvägsutredningar är passagemöjligheterna över den nya järnvägen liksom samordningen med passager över E4:an avgörande för slutsatserna om vilka konsekvenserna blir.

Inom Järnvägsutredning 110 kommer järnvägens läge och utformning vid betesmarkerna på Sävaråsen att vara av stor betydelse.

Inom järnvägsutredning 120 är banans läge vid Falmarksheden alternativt vid rennäringens svåra passager kring Burträsk viktiga för konsekvensanalysen. Likaså är påverkan på Drängsmarksåsen en viktig fråga.

Inom järnvägsutredning 130 är frågan om järnvägens passage av Tåmeåsen av betydelse.

Inom järnvägsutredning 140 finns ett av de största lavrika områdena i kustlandet, Pitholmsheden. Påverkan på detta är av stor betydelse för konsekvenserna.

Inom järnvägsutredning 150 och 160 finns ett annat av kustlandets mest lavrika områden, Kallaxheden. Påverkan på detta är av stor betydelse för vilka konsekvenserna blir.



I den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan är det viktigt att Banverket och Vägverket samordnar rennäringens passager över väg (framför allt E4:an) och järnväg. Foto: Enetjärn Natur AB

1 Inledning

Inledningen beskriver syftet med utredningen och Banverkets utgångspunkt för hur rennärings ska fungera framgent, d.v.s. även efter att Norrbotniabanan är anlagd.

Syfte

Syftet med denna utredning är att kartlägga och beskriva hur rennärings påverkas av en ny kustnära järnväg genom Norr- och Västerbotten. Arbetet visar även på de anpassningsmöjligheter i banutformning och anpassning av rennärings passager och flyttleder som kan vidtas för att lindra de sammantagna konsekvenserna.

Utredningen görs på initiativ av Banverket. Målsättningen är att beskriva dagens renskötsel, ge en helhetsbild av rennärings förutsättningar och analysera konsekvenser för rennärings av planerad järnväg. Ett av målen med utredningen är att beskriva en samlad intrångsbild för respektive sameby av Norrbotniabanan och annan planerad och pågående markanvändning.

Utredningsmaterialet ska vara ett relevant underlagsmaterial till de miljökonsekvensbeskrivningar som Banverket tar fram för respektive järnvägsutredning. Konsekvensanalysen ska även utgöra ett stöd för de berörda samebyarna vid deras kommande yttranden.

Mål i projektet Norrbotniabanan

För Norrbotniabanan finns både ändamål, processmål och projektmål formulerade. Ett av de sex projektmålen är ”En god miljö”. En del av detta mål behandlar hänsynen till de areella näringarna: ”Jordbruket, skogsbruket och rennärings ska så långt det är rimligt, skyddas från skada som förhindrar ett rationellt bedrivande av näringarna”. Detta mål har varit vägledande vid bedömningen av hur rennärings kommer att påverkas av den nya järnvägen.

Femton samebyar

Uppdraget att beskriva de samlade konsekvenserna för rennärings av Norrbotniabanan och föreslå skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder innebär en hög grad av komplexitet. Längs Norrbotniabanans sträckning från Umeå till Luleå bedriver femton samebyar renskötsel. Samebyarna har väldigt olika förutsättningar och riskerar därför att drabbas på olika sätt av den planerade järnvägen.

Åtta av de berörda samebyarna är fjällsamebyar, de övriga sju är skogssamebyar. Till skillnad från fjällsamebyarna har skogssamebyarna sina åretruntmarker i skogslandskapet nedanför fjällen. Skogssamebyarna rör sig kortare sträckor och har kortare flyttningar av sina renar. De båda grupperna av samebyar representerar olika sätt att bedriva renskötsel.

Det finns stora skillnader mellan samebyarnas sätt att relatera till störningar och svårigheter. En by kan ha renar som är vana vid människor och bebyggelse på ett sätt som gör att man inom samebyn ser på störningar annorlunda mot vad som är fallet inom en annan by. Det har varit en utmaning för utredningen att ge en nyanserad bild av var och en av samebyarna.

Under utredningen har en viktig del av kunskapsinhämtningen skett genom intervjuer med representanter för var och en av samebyarna.

Rennärings markanvändning

Rennärings kan vara svår att förstå sig på för gemene man. Det är en näring som dels har mycket gamla traditioner och bygger på stor kännedom om markernas förmåga, dels är det en näring som idag bedrivs med en ökad grad av rationalisering. Inte sällan kan också människor som bor eller vistas i norra Sverige se renar intill vägar och samhällen och många kan därför ha åsikter om näringens.

Rennärings markanvändning är dock komplicerad. Näringens nyttjar mycket stora markområden under en årscykel (se figur 4.1:1). Markutnyttjandet varierar ofta från år till år beroende på tillgång på bete, väder- och snöförhållanden. Några få samebyar har s.k. markanvändningsplaner, men för de flesta samebyarna finns dock inte markanvändningen tydligt beskriven, förutom som enkla beskrivningar i databasen Ren2000. Banverket har därför sett det som angeläget att i ett första skede träffa alla berörda samebyar och dokumentera byarnas markanvändning i allmänhet och i kustlandet i synnerhet.

I kapitel 4 redovisas en övergripande, generell bild av rennärings förutsättningar och markanvändning. För var och en av samebyarna görs en noggrannare beskrivning av markanvändningen i kapitel 5.

Det är viktigt att betona att rennärings nyttjar stora arealer på ett extensivt sätt. Rennärings bedrivs inte med en specifik geografisk avgränsning som är fallet med avgränsningen av en gruva, ett naturreservat, en golfbana, en växtlokal etc.

Samlad intrångsbild

De funktionella samband som finns mellan samebyarnas olika årstidsland kan brytas av en ny kustnära järnväg, framför allt genom påverkan på samebyarnas flyttleder och vinterbetesområden nära kusten.

För i stort sett alla samebyar är just tillgången till vinterbetesmarker den begränsande faktorn i årscykeln. Därför är samebyarna särskilt känsliga för förändringar i vinterbetesmarkerna.

Vid sidan om Banverkets planering finns en mängd andra företeelser i samhället som påverkar rennärings och dess förutsättningar att nyttja markerna. Hit räknas bl a skogsbruket, en arealtäckande näring som förändrar skogslandskapet, men också markanspråken från olika exploateringar i form av gruvor, kraftverk, bebyggelse m.m.

En annan företeelse som i ökande grad innebär en påverkan på rennärings är det rörliga friluftslivet, främst representerat av den fria skotertrafiken i fjäll och skogsland.

I kustlandet har dessutom E4:an kommit att påverka renskötseln allt mer. Den successiva utbyggnaden av kustvägen innebär att den blir en allt svårare barriär för samebyarna.

För att erhålla en samlad bild av intrånget samebyarna har Banverket därför valt att sammanställa de svårigheter som samebyarna står inför utöver Norrbotniabanan. Detta ligger till grund för att beskriva en samlad intrångsbild för respektive sameby.

Skadelindrande åtgärder

En mycket viktig del av utredningen är att peka på möjliga skadelindrande åtgärder som kan vidtas i planeringen av Norrbotniabanan. Banverkets målsättning är att rennärings ska kunna bedrivas i länens kustland

även efter det att Norrbotniabanan är anlagd. Detta är för flera av samebyarna inte förenligt med Norrbotniabanan om inte skadelindrande åtgärder vidtas i form av planskilda passager, säkra stängsel etc.

Rennärings eller renskötsel?

Begreppet rennärings innefattar allt som följer med medlemskapet i en sameby, d.v.s. renskötsel, jakt, fiske, uttag av husbehovsvirke m.m. Arbetet med renarna ska egentligen benämnas renskötsel. I denna utredning menas dock med begreppet rennärings den markanvändning som är förknippad med arbetet med renarna.



Vårflyttning inom Udtja skogssameby. Rennärings använder stora betesområden från kustlandet i öster till högfjällen i väster. Foto: Stefan Mikaelsson.



Renskötelsen är en arealkrävande näring, men det finns också enskilda platser i renbeteslandet som är av stor betydelse för att rennäringen ska fungera, bl.a. samlings-, skiljnings- och slakthagar eller särskilt viktiga passager. Här en utfodringshage inom Svaipa samebys vinterbetesmarker. Foto: Enetjärn Natur AB

Figur 1:1 Samebyar från Ran i söder till Sirges i norr kan komma att beröras i olika grad av Norrbotniabanan. Med röd linje markeras gränserna mellan de sex olika järnvägsutredningarna.

2 Orientering om Norrbotniabanan

Detta kapitel ger en bakgrund till projekt Norrbotniabanan med järnvägens syfte och planeringsprocess. Kapitlet beskriver också hur resultaten från denna utredning ska användas i övrig planering av Norrbotniabanan. Avslutningsvis följer en enkel redovisning av järnvägens markanspråk och hur den troligen kommer att utformas med stängsel och passager.

Ny järnväg från Umeå till Luleå

Norrbotniabanan är en planerad ny järnväg mellan Umeå och Luleå. Tillsammans med Botniabanan i söder och Haparandabanan i norr ska den bilda en ny effektiv transportlänk genom Norrland ända upp till finska gränsen. Norrbotniabanan är en del i det nationella arbetet med att uppfylla visionerna om det långsiktigt hållbara samhället. Den nya järnvägen ska i första hand förstärka godstrafiken i landet, men också möjliggöra persontrafik mellan norrlandskustens städer.

De positiva effekterna är mycket stora. Transportkostnaderna för godstrafiken kan minskas med ca 30 % och restiderna för persontrafik kan halveras. Godstrafiken mellan norra och södra Sverige på järnväg är omfattande, ungefär 60 % av godstransportarbetet på järnväg sker i norra Sverige. Industrierna som nyttjar järnvägen använder idag Stambanan genom övre Norrland, en bana som byggdes för mer än hundra år sedan med stora lutningar, tvära kurvor och låga hastigheter. Den har ett enda spår och är sårbar för störningar, som i olyckliga fall kan förorsaka industrin driftstopp och stora förluster.

Norrbotniabanan bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet.

Norrbotniabanan - planering i flera steg

Planeringen av en ny järnväg är noga styrd genom lagstiftningen till en process i flera formella steg, bl.a. förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan. Processen innebär att arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till detaljprojektering. Förstudierna för Norrbotniabanan avslutades under våren 2006.

Banverket har nu gått vidare med järnvägsutredningarna (se figur 2:1):

- Umeå-Robertsfors (järnvägsutredning 110), påbörjas senare,
- Robertsfors-Ostvik, via Skellefteå (järnvägsutredning 120), pågår,

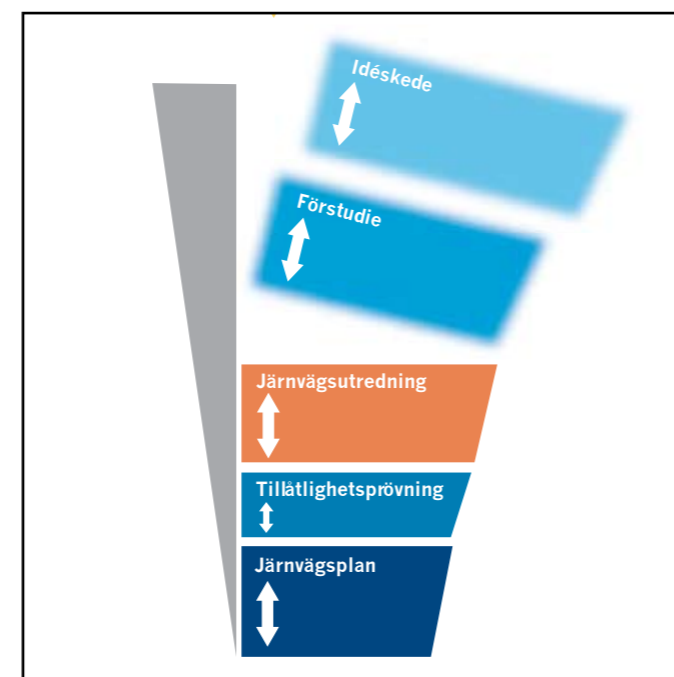
- Ostvik-länsgränsen (järnvägsutredning 130), pågår,
- länsgränsen-Piteå (järnvägsutredning 140), pågår,
- Piteå-södra Gäddvik (järnvägsutredning 150), påbörjas senare.
- Södra Gäddvik-Luleå (järnvägsutredning 160), pågår,

Den inledande etappen (Skellefteå - Piteå) är ett strategiskt val som gör att godstransporternas kapacitet ökar i samverkan med tvärbanorna Skellefteå - Bastuträsk och Piteå - Älvsbyn, redan innan Norrbotniabanan i övrigt är färdigbyggd.

Järnvägsutredningen är det steg i planeringsprocessen där en järnvägskorridor ska väljas utifrån de alternativ som tidigare tagits fram i förstudien.

Järnvägsutredningarna kommer att ha en miljökonsekvensbeskrivning. Det underlag som presenteras i denna utredning om konsekvenserna för rennärings inom Norrbotniabanan kommer att vara en del i dessa miljökonsekvensbeskrivningar.

I nästa skede av planeringen, den s.k. järnvägsplanen



Figur 2:1. Planeringen av en järnväg sker i flera olika steg. Rennäringsutredningen kommer att vara ett underlag för de sex järnvägsutredningar som görs för Norrbotniabanan.

läggs banans exakta läge fast. I detta planeringsskede avgörs också var banan ska gå på bank, på bro eller i tunnel. Järnvägens anspråk på mark vid sidan av banan, t.ex. i form av sidovägar, läggs också fast. Järnvägsplanen är det skede av planeringen då Banverket förhandlar med och sluter avtal med alla sakägare utmed den planerade banan.

Järnvägens markanspråk

Den yta som Norrbotniabanan kan komma att ta i anspråk varierar i hög grad med landskapets förhållanden. Järnvägen anläggs med hög geometrisk standard, d.v.s. den är mycket styv både i höjd- och sidled och kan inte anpassas lika lätt till terrängen som en väg.

Vid plana förhållanden tar järnvägen mindre mark i anspråk jämfört med vid mer kuperade förhållanden. Norrbotniabanan kommer att ha en bredd som i normalfall varierar mellan ca 40 och 50 m. I flacka områden blir bredden mindre och vid särskilt kuperad terräng kan bredden uppgå till så mycket som 100 m vid skärning eller bank. Parallellt med järnvägen kommer mark behövas för vägar som ska användas för drift och underhåll.

Utöver detta tillkommer mark för tillfälligt nyttjande, dessa ytor återställs efter att anläggningskedet är avslutat.

Utformning med stängsel och passager

Norrbotniabanan kommer att bli en bana för tåg med en högsta tillåtna hastighet över 250 km/tim. Enligt Europeiska Unionens krav måste Banverket utforma banan så att intrång förhindras i syfte att förhindra olyckor och tillbud. Detta kan ordnas med stängsel eller med anordningar som primärt har andra syften, t.ex. bullerplank och tunnel.

För att förhindra olyckor kommer Banverket anlägga viltstängsel längs hela banan. Detta innebär att banan kommer att vara en barriär för djur och människor.

Viltpassage måste dock vara möjligt och för att underlätta detta har Banverket för avsikt att ordna sådana passager. Detta kan utföras på flera olika sätt, i första hand som naturliga passager i samband med t.ex. tunnel, bro eller landbro. Även ekodukter, d.v.s. broar speciellt designade för viltpassager, är ett alternativ.



Den nya järnvägen kommer att bli ett nytt inslag i kustlandet. Botniabanan som byggs för närvarande har en bredd som i regel varierar mellan 14 och 50 m. På bilden syns järnvägskorridoren söder om Hörnefors, till höger E4-an. En del av anläggningsytan utmed järnvägen återställs när bygget är avslutat.

Foto: Botniabanan AB

3 Pågående eller planerad markanvändning som påverkar samebyarna

Detta kapitel redovisar några av de verksamheter och företeelser som - vid sidan av den planerade Norrbotniabanan - utgör svårigheter för samebyarna och i olika grad påverkar möjligheterna att nå eller nyttja betesmarkerna.

3.1 Generellt om konkurrerande markanvändning

Vid sidan om Banverkets planering för Norrbotniabanan i Norr- och Västerbottens kustland finns flera andra företeelser och verksamheter i samhället som påverkar rennäringen och dess förutsättningar att nyttja markerna. Eftersom ett av målen med utredningen är att beskriva en samlad intrångsbild för respektive sameby är det viktigt att dokumentera dessa svårigheter.

Många olika verksamheter

Till de svårigheter som omger rennäringen räknas bl.a. skogsbruket, en arealtäckande näring som förändrar skogslandskapet i stor skala både i tid och rum. Hit räknas också markanspråken från olika former av exploatering. Det kan vara expansionsområden för industri och rörligt friluftsliv t.ex. i kuststädernas utkanter eller prospekteringar eller gruvetableringar i områden med rikliga mineraliseringar. Den här typen av ny markanvändning minskar samebyarnas betesmarker och kan bryta sambanden mellan samebyns olika årstidsland.

Bland svårigheterna redovisas också påverkan från vattenkraftutbyggnaden som sedan länge blockerat gamla flyttleder och betesmarker.

Vägnätet är ett stort problem för samebyarna. Utmed norrlandskusten har upprustningen av E4:an, med mitträcken och viltstängsel, inneburit att vägen allt mer får karaktären av en barriär som är svår att passera.

En företeelse som många samebyar lyfter fram som ett växande problem för renskötseln är det rörliga friluftslivet, representerat bl.a. av den fria skotertrafiken i fjäll och skogsland och av de stora tätorternas växande behov av friluftsområden. Renskötseln är i flera delar av årscykel beroende av ostördhet, något som motverkas när viktiga betesområden utvecklas för friluftslivet.

Effekter av konkurrerande markanvändning

Olika typer av exploatering som tar mark i anspråk innebär en förlust av betesområden vilket direkt påver-

kar rennäringen. Verksamheten orsakar en störning som gör att renarna stressas. Det i sin tur leder ofta till att renarna väljer att nyttja områdena i mindre omfattning.

Exploatering kan även leda till att renarna styrs till mindre produktiva betesområden med risk för överbetning och konkurrens om bete. Minskad betestillgång kan försämra allmänkonditionen hos renarna, med sämre förutsättningar för reproduktion och överlevnad som följd. Renarnas flykt från områden med mycket störning medför också större arbetsinsatser för renägarna.

Markexploatering kan skapa barriärer i landskapet och därmed försvåra renarnas strövning från ett område till ett annat.

En aspekt som ofta underskattas vid olika exploateringar är att en ny verksamhet på en plats kan ge effekter för rennäringen på en helt annan plats. Som exempel kan etableringen av en bergtäkt generera trafik på vägar som leder in genom viktiga rastbeten på flera kilometers eller mils avstånd från själva bergtäkten. Det kan vara enkelt att åtgärda ett sådant problem genom hänsyn just när rastbetet eller flyttleden används.

En verksamhet som etableras nära en flyttled, rastbete etc. kan behöva ett stängsel för att förhindra att renarna förirrar sig in i området.

Kompromisser enda vägen

Det finns hela tiden anspråk på renbeteslandet från olika verksamheter. Många samebyar är medvetna att den enda vägen till en fortsatt acceptans i samhället är kompromissernas väg.

Denna bakgrund är viktig för att skapa förståelse för att de svårigheter som presenteras i detta kapitel bidrar till att många samebyar idag upplever sig som starkt trängda. I kapitlet presenteras svårigheterna på en generell nivå, med enstaka exempel från de samebyar som berörs av utredningen. Konkurrerande markanvändning för var och en av samebyarna presenteras mer utförligt i kapitel 5.

3.2 Stambanan med tvärbanor

Nuvarande förhållanden

Befintliga järnvägar, Stambanan med tvärbanorna Skellefteå-Bastuträsk och Piteå-Älvsbyn, påverkar alla de samebyar som ingår i studien, men i olika grad från sameby till sameby.

Samebyarna har olika förhållningssätt till Stambanan. Skillnaderna beror till stor del på hur samarbetet med Banverket går, i vilken mån det finns stängsel utmed banan och om dessa är väl underhållna.

Banförvaltarna har länge påtalat problematiken med det dåliga underhållet av stängsel och Banverket i norra Sverige har under lång tid försökt få ökad eller särskild finansiering till underhåll och nybyggnad av stängsel.

Flera av de samebyar som uttrycker att Stambanan är ett stort problem menar att järnvägen dels är en barriär som kan vara svår att passera, dels innebär en risk för olyckor. Frågan om renstängsel är således en viktig del av problematiken med Stambanan. Stängsel längs järnvägen har dock både positiva och negativa effekter, vilket tydliggörs nedan.

Banverket för statistik över hur olika samebyar drabbas av renpåkörningar. Av de samebyar som berörs i denna



Stambanan utgör en gemensam svårighet för många av samebyarna. Foto: Banverket.

utredning är Östra Kikkejaure den som har flest registrerade renpåkörningar. Se figur 3.3:2.

Samebyar som har sina renar längs sträckor av stambanan som saknar stängsel kan inte utnyttja betet ända fram till järnvägen eftersom risken för renpåkörningar



En grind vid banvallen söder om Ekträsk där eftersatt underhåll gör att renarna snart kan leta sig in på spåret. Slanorna är helt enkelt för korta, dessutom gjorda i obarkad björk som snabbt ruttar. Foto: Enetjärn Natur AB

är stor. Luokta-Mavas sameby är exempel på en sameby som håller sig ifrån området vid stambanan av detta skäl.

Längs delsträckor där stängslet är helt och står stadigt kan stängslet användas som spärrstängsel och renarna kan utnyttja betet ända fram till banvallen. Så är fallet för t ex Svaipa sameby i närheten av Jörn.

Om stängslet är i sådant skick att det finns risk för att det lägger sig ned, är för lågt eller på annat sätt trasigt kan renarna ta sig upp på banvallen. Finns det öppningar i stängslet tar sig renarna gärna upp på banvallen eftersom det är lättare att röra sig där än i den ofta djupa snön vid sidan av banan. Väl på banvallen kan renarna röra sig långa sträckor längs spåret utan att hitta någon utgång. Även grindar i stängslet kan utgöra ett problem då renskötarna inte kan lita på att en grind inte lämnats öppen av någon annan.

När renarna tar sig upp på banvallen blir det en fara inte bara för renarna utan även för renskötaren som ska försöka få bort djuren från spåret.

Den andra sidan av aspekten stängsel är att bra stängsel utmed banan kan ha negativa effekter genom att fri strövning över järnvägen försvåras eller omöjliggörs. I en renhjord finns det alltid strövrenar som blir kvar när de stora grupperna flyttat. För strövrenarna blir det problematiskt att ta sig över stambanan när driften att vandra västerut till åretruntmarkerna infinner sig.

För vissa samebyar fungerar kommunikationen och samarbetet med Banverket bra. På vissa delsträckor finns ett väl utvecklat system med SMS-varningar som lokförarna sänder när det finns renar på eller intill banan. SMS:et vidarebefordras till renskötarna. Svaipa är en sameby med goda erfarenheter av detta.

När samebyarna ska passera järnvägen med sina renar görs en anmälan till Banverket som ger en tid för när passagen kan ske. Banverket medverkar också på plats när renarna ska passera över järnvägen.



Om stängslen utmed banan är uppförda med höga kvalitetskrav från början minskar behovet av underhåll. På bilden en sektion av stängslet som åtgärdats hjälpligt sedan det visade sig vara för lågt. Foto: Enetjärn Natur AB

SSR om stängselunderhåll m.m.

SSR (Svenska samernas riksförbund) betonar att det är viktigt att det kontinuerligt säkerställs medel för underhåll av stängsel och andra skadelindrande åtgärder utmed Stambanan. Bristen på medel för underhåll orsakar idag stora skador och problem för både samebyarna och Banverket.

Om medel satsas för investering i skadelindrande åtgärder vid anläggningen av Norrbotniabanan måste också medel för underhåll avsättas.

Banverkets planer

För att ge en bild av hur rennäringen framgent kan komma att påverkas av fortsatta investeringar på stambanan med dess tvärbanor är Banverkets planering av stor betydelse. De förändringar som kan vara relevanta för rennäringen är följande:

- Tvärbanorna Skellefteå – Bastuträsk och Piteå – Älvsbyn kommer att få ökad trafikering då den första etappen av Norrbotniabanan mellan Piteå och Skellefteå är färdigställd.
- Banverket håller nu på att se över stängslet längs stambanan. Arbetet går ut på att både sätta upp mer stängsel samt förbättra det befintliga.

Banverkets gällande långtidsplan omfattar åren 2004–2015. Revidering av planen pågår för närvarande och en ny plan kommer att omfatta åren 2010–2019.



3.3 Vägar

Rennäringen har stor nytta av ett väl utbyggt vägnät. Renskötarnas förflyttningar och transporter av renar mellan olika årstidsland är bara två exempel. Det är dock viktigt att vara medveten om att det är just utbyggnaden av infrastrukturen som utgör samebyarnas största hinder för flyttning till fots. Flera samebyar nämner problemen med att korsa större vägar, i andra fall innebär det täta skogsbilvägnätet ett bekymmer att hålla hjordarna samlade.

Barriärer

E4:an och andra högtrafikerade vägar kan blockera viktiga passager för rennäringen. Mitträcke och viltstängsel kan vara svåra eller omöjliga barriärer. Polishjälp erfordras vid passage, vilket ställer krav på planering. E4:ans upprustning har redan inneburit stängda passager i flera fall, bl.a. norr om Öjebyn.

Vägar på bra betesland

Vägar anläggs på marker med bra bärighet. Många av de lavrika hedmarker med bra renbete utmed älvdalarna (grusåsar) sammanfaller med stora vägar, t.ex. väg 363 mellan Vindeln och Umeå inom Rans samebys marker. En följd blir påkörningsolyckor och irritation från trafikanter.

Plogade vägar samlar och sprider renarna

Det väl utbyggda skogsbilvägnätet innebär att det är

svårare att hålla renhjordarna samlade. Vägar styckar sönder sammanhängande betesomåden och vid både bete och flyttning kan renarna lätt sprida sig utmed vägnätet. En effekt av skogsbilvägnätet är också att skogsbruket idag når i stort sett alla marker för avverkning.

I marker med mycket snö kan renarna dras mot plogade vägar där det är lättare att röra sig. Ett exempel är det snörika höglandet mellan Långträsk och Piteå där väg 373 ofta har mycket ren vintertid.

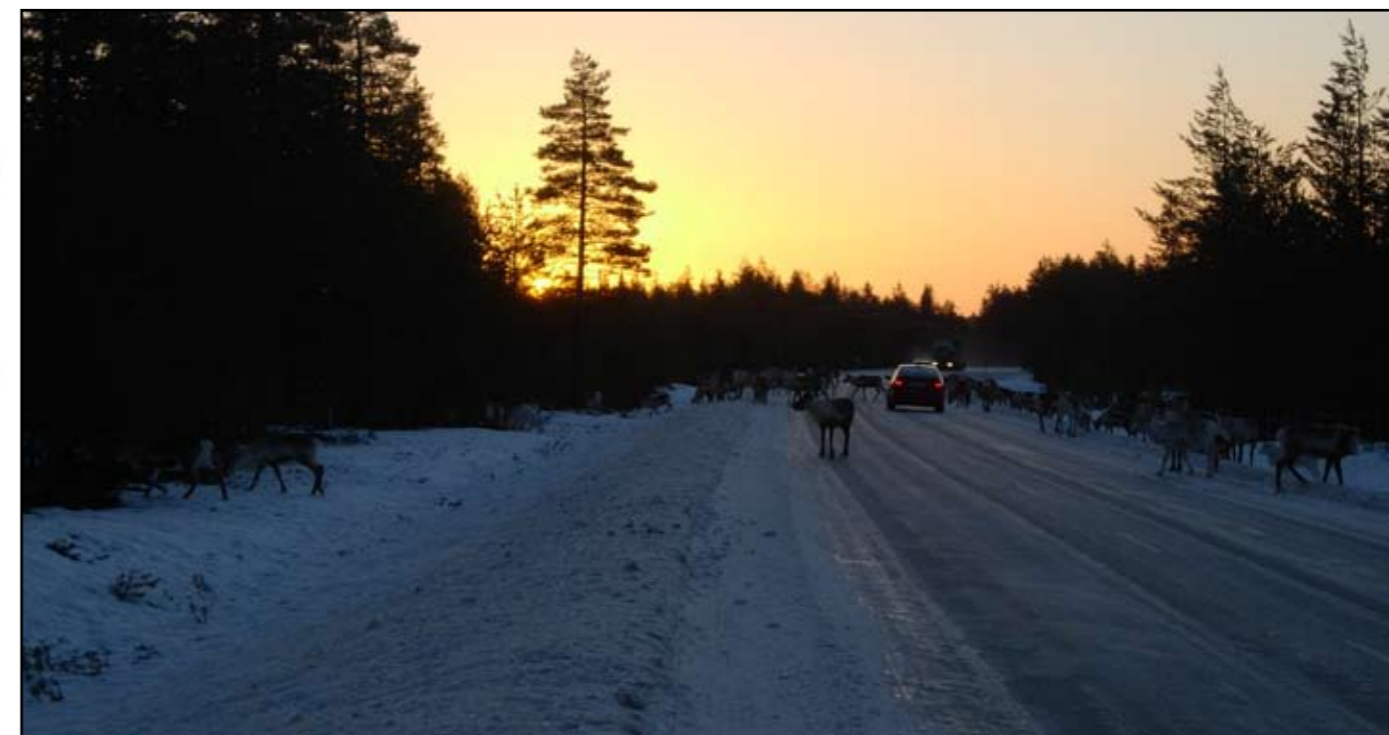
Spärrstängsel

Det finns samebyar som tack vare ett väl underhållet viltstängsel utmed t.ex. E4:an kan nyttja markerna ända fram till vägen. Viltstängslet blir således ett spärrstängsel för samebyn. Udtja samebys markanvändning intill E4:an är ett bra exempel på detta.

Vägverkets planer

För att ge en bild av hur rennäringen även framgent kan komma att påverkas av ett utbyggt vägsystem är Vägverkets planering av stor betydelse.

Vägverkets långtidsplan omfattar åren 2004–2015. Årligen upprättas rullande treårsplaner. Vägverket har fått direktiv från regeringen om planering för vägarna i Norr- och Västerbottens län fram till 2009. Nya direktiv kommer från regeringen 2008 för en ny långtidsplan. Det är ännu osäkert om den nya nationella planen kommer att sträcka sig, 5, 10 eller 15 år fram och vad den kommer att innehålla.



Renar från Rans sameby på väg 363. Vägen följer den så kallade Vindelälvsåsen, en av de bästa betesmarkerna för ren i södra Västerbotten. Foto: Enetjärn Natur AB

E4

Vägverkets långsiktiga plan är att hela E4:an ska vara utrustad med mitträcke. Ett första steg är att åtgärda alla sträckor längs E4:an som har en vägbredd på minst 13 m. De sträckor som är aktuella för mitträcke och viltstängsel fram till 2009 framgår av figurer 3.3:1 och 3.3:2.

E12

Vägverket planerar nytt mitträcke längs E12 på sträckorna Vännäs-Tvärålund och Kulla-Norrfors. Åtgärderna kommer att genomföras efter 2009. Även om åtgärderna genomförs utanför utredningsområdet för Norrbotniabanan kan de påverka den sydligaste av samebyarna som ingår i utredningen, Ran.

E45

Riksväg 45 uppgraderades till Europaväg i november 2006. En sameby har uttryckt oro för att E45 ska få samma standard som E4:an med mitträcken. Vägverket har dock inga planer på breddning och mitträcken i Norr- och Västerbottens län inom överskådlig framtid.

Delsträckor utmed E4 och E12 med planer på nya mitträcken			
N Umeå-Djäkneboda	E4		2007-2008
Djäkneboda-Bygdeå	E4		Efter 2009
Bygdeå-Sikeå	E4		Ev. 2007
Sikeå-Bureå	E4		Efter 2009
Byske-BD länsgrens	E4		2007
Länsgrens-Jävve	E4		Ev. 2007-2009
Jävve-Pitsund	E4		2007-2008
Pitsund-Lomtjärn	E4		2007
Boviken-Rosvik	E4		Efter 2009
Vännäs-Tvärålund	E12		Efter 2009
Kulla-Norrfors	E12		Efter 2009
Delsträckor med planer på nya viltstängsel			
E4 Skellefteå			2008

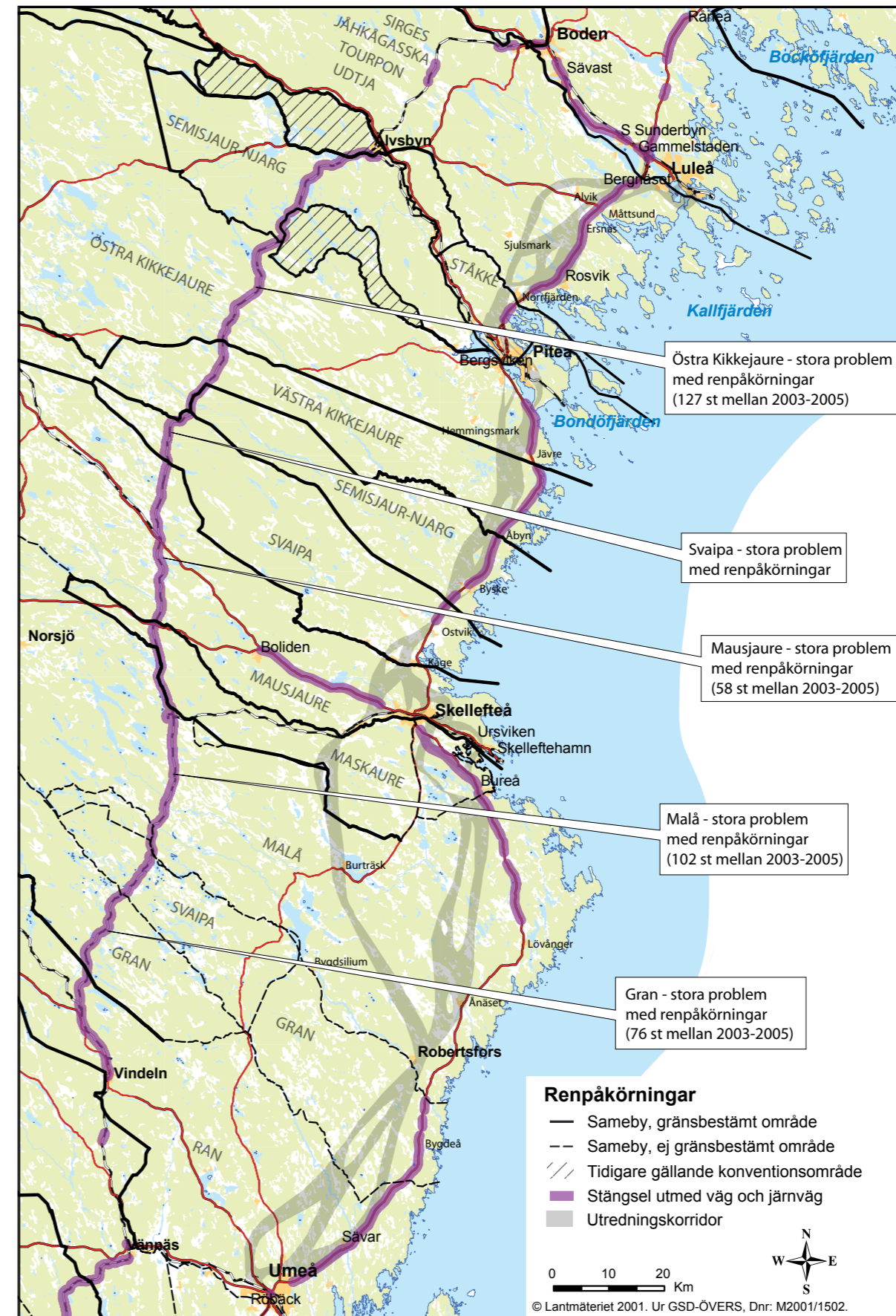
Figur 3.3:1 Åtgärder planerade av Vägverket 2007-2009.

Trafik påverkas av renar på E4

TÖRE
Trafikanter på E4 strax norr om Töre uppmanas att ta det lugnt. Orsaken är att ett antal renar befinner sig på fel sida av viltstängslet, meddelar Vägverket.



E4:an utgör en kraftig barriär för rennäringen. Flera samebyar har viktiga betesmarker öster om E4:an. I takt med att E4:an byggs ut till trefältsväg eller motorväg blir dessa marker allt svårare att nå. Bilden från Ostvik, inom Svaipa samebys marker. Foto: Peter Stensson



Figur 3.3:2 Befintliga viltstängsel längs E4:an och Stambanan. Samebyar med stora påkörningsproblem utmed Stambanan redovisas på kartan.

3.4 Gruvor och grustäkter

Gruvnärings är under expansion i både Västerbottens och Norrbottens län. Prospektering sker inom flera av samebyarnas områden. Osäkerheten om vilka marker som kommer att exploateras och vad det kommer att innebära för rennärings oroar många av samebyarna.

Gran, Malå, Mausjaure, Maskaure och Svaipa samebyar är exempel på samebyar som påverkas mycket av pågående gruvverksamhet, se figur 3.4:1.

Inom framförallt Malå, Mausjaure och Maskaure samebyar förekommer dessutom flera beviljade bearbetningskoncessioner. Om mineralfyndigheterna visar sig brytvärda kommer gruvor att etableras.

Grustäkter är en arealkrävande verksamhet som ofta är lokaliserad på hedmark vilket kan innebära en direkt intressekonflikt med rennärings eftersom hedmark är viktiga betesområden för samebyarna.



3.5 Vattenkraftutbyggnad

Flera av de stora Norrlandsälvarna inom det område som de berörda samebyarna använder utnyttjas för elproduktion. Umeälvens, Skellefteälvens och Luleälvens vattensystem är utbyggda för en storskalig produktion av vattenkraft. De mindre skogsälvarna inom området är däremot inte påverkade av storskalig utbyggnad av vattenkraften.

En utbyggnad för vattenkraft i en älv förutsätter stora regleringsmagasin i vattensystemet. I regel finns det ett eller flera mycket stora regleringsmagasin i den övre delen av varje vattensystem. Magasinen utgörs ofta av flera tidigare sjöar vars vattennivå höjts avsevärt. Nedströms magasinet anläggs en stor fördämning med en kraftstation. Längre ned i älvsystemet finns i regel mindre magasin vid var och en av kraftstationerna.

Överdämningarna av mark inom de olika vattensystemen omfattar ofta stora arealer. En mindre skogsälv som utbyggts för vattenkraftproduktion kan behöva ett övre magasin om några tusen hektar (exempel från Gideälven i södra Lappland/Ångermanland där det övre magasinet Skinnmuddselet omfattar 2500 ha). De stora, utbyggda fjällälvarna tar mycket större arealer i anspråk. Några av de största magasinerna i landet finns inom Jokkmokksbyarnas åretruntmarker vid Suorvadammen och Tjaktjajaure i Luleälvens vattensystem,

Rennärings har förlorat stora och viktiga betesmarker vid vattenmagasinen. Många gånger ligger de värdefullaste betesmarkerna på älvsediment intill älvens huvudfåra, marker som ibland blivit överdämda vid vattenregleringen. De utbyggda älvarna har också blockerat flyttleder eller försvårat flyttningen, bl.a. genom ore-gelbunden reglering som försämrar isförhållandena på höst och vinter.



Vattenmagasin i Umeälvens vattensystem. Stora arealer med renbetesmarker har gått förlorade. Foto: Enetjärn Natur AB



Ibland är det möjligt att flytta renarna på de utbyggda älvarna även om isförhållandena ofta är osäkra. Bilden är från Skellefteälven vid dammen mellan Vargfors och Nicknoret där Maskaure flyttar på en smal iskant mot det öppna vattnet i kraftverksdammen. Foto: Lennart Jonsson.

Gruva	Nuläge	Koncessionsmaterial	Berörd sameby
Laisvall	Nyligen stängd	Sulfidmalm	Svaipa, Maskaure
Storliden	I produktion sedan 2002	Sulfidmalm	Malå
Vargbäcken	Ansökt eller beviljad 2006	Guld malm	Malå, Gran
Kristineberg	I produktion sedan 1940	Sulfidmalm	Malå, Gran
Maurliden	I produktion sedan 2000	Sulfidmalm	Malå
Norrliden	Ansökt eller beviljad 2006	Sulfidmalm	Malå
Åkerberg	Nyligen stängd	Guld malm	Svaipa
Björkdal	I produktion sedan 1989	Guld malm	Svaipa
Renström	I produktion sedan 1990	Sulfidmalm	Mausjaure
Petiknäs	I produktion sedan 1992	Sulfidmalm	Mausjaure

Figur 3.4:1. De flesta gruvor som berör samebyarna i utredningen finns i gränslandet mellan Norr- och Västerbotten i det s.k. Skelleftefältet. De olika gruvorna finns markerade på var och av samebyarnas markanvändningskartor i kapitel 5.

3.6 Bebyggelse och annan exploatering

Bebyggelse

Inom utredningsområdet för Norrbotniabanan ligger städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå samt flera mindre orter. Vid städerna finns det ett förändringstryck som gör avtryck på planeringskartan. I många fall finns också samebyarnas betesmarker direkt utanför städernas yttre gränser.

Sekundäreffekter kring tätorterna

Det är inte bara de fysiska exploateringarna som ger effekter på renskötseln. Många gånger kan sekundäreffekter som nya promenadstigar, elljusspår, skoterspår m.m. påverka samebyns möjligheter att nyttja markerna. För att undvika konflikter med t.ex. skidåkning inom ett friluftsområde med spårssystem förekommer det att den berörda samebyn undviker att använda ett attraktivt betesområde.

Nedan ges några exempel på hur kuststäderna förändrar förutsättningarna för samebyarna:

Stora förändringar kring kuststäderna

- I Umeå med en snabbt ökande befolkning är förändringstrycket mycket stort, bl.a. strax norr om stan, på Rans samebys marker, där Botniabanan ska ansluta till Norrbotniabanan.
- I Skellefteå kommer mycket stora förändringar att ske när en ny järnväg dras in genom de yttre delarna av bebyggelsen. Detta kommer att få kringeffekter som kan förväntas bli märkbara för de omgivande samebyarna Maskaure, Malå och Mausjaure. Redan idag ser sig Mausjaure sameby hänvisade till att inte använda friluftsområdet Vitberget för vinterbete för att undvika konflikter med friluftslivet.
- I Piteå sker förändringar bl.a. på de norra delarna av Pitholmsheden. En ny multiarena planeras inom ett område om några hundratals hektar. Även om markerna där arenan planeras ligger i kanten av nuvarande renbetesmarker kommer arenan att generera ett ökat användande av den viktiga Pitholmsheden, bl.a. i form av nya ridvägar.
- På Kallaxheden, söder om Luleå samverkar många intressen. På heden ligger Luleå flygplats, en gocartbana, fritidsbebyggelse och stora delar av heden används av rörligt friluftsliv. Kallaxheden används idag framförallt av Jåhkågasska Tjiellde sameby och bedöms som det bästa renbetesområdet i Luleå kommun.

Förändringar kring mindre orter

Som exempel på förändringstrycket på en mindre ort kan nämnas Byske. En ökad pendlingsmöjlighet med tåg genom en ny regionaltågstation kan komma att generera nya bebyggelseområden t.ex. intill Byske havsbad som ligger delvis inom Semisjaur-Njargs betesmarker.

Flygplatser

Flygplatser tar stora arealer i anspråk och de etableras på vidsträckt flacka marker med god bärighet, således inte sällan just de torra hedmarker som också har mycket goda renbetesförhållanden.

- Skellefteå flygplats ligger på den så kallade Falmarksheden. Här nyttjar Malå och Maskaure skogs-samebyar heden runt omkring flygplatsen för vinterbete.
- Luleå flygplats ligger på den för rennäringen riksintressanta Kallaxheden. Betesförhållandena är mycket goda men kringverksamheterna runt flygplatsen vållar stora svårigheter för samebyn som nyttjar markerna.

Vindkraftetableringar

Vindkraften är en helt ny företeelse som kommer att expandera avsevärt i Norr- och Västerbotten under den kommande tioårsperioden.

Planerade anläggningar

Nya vindkraftanläggningar planeras inom flera av de samebyar som berörs av utredningen (effekten mäts i MW, 1 MW = 1000 kW):

- Markbygden, Piteå kommun, Flera hundra verk (500 eller mer), ca 3000 MW, samråd pågår. Östra Kikkejaure sameby. Anläggningen kan bli den största i Europa. Inledningsvis planeras en- två mindre anläggningar om vardera 12 verk, därefter kan etableringen i stor skala påbörjas.
- Mörön, Luleå kommun, 19 verk, 38 MW, samråd pågår. Sirges sameby.
- Bondön, Piteå kommun, 18 verk, 36 MW, tillstånd finns, ej uppförda. Östra Kikkejaure sameby.
- Uljabuouda, Arjeplog kommun, 12 verk, 25 MW, tillstånd finns, ej uppförda. Maskaure sameby.
- Granberget, Robertsfors kommun. 6 verk, tillstånd finns, ej uppfört. Malå sameby.
- Hornberget, Malå kommun. 5 verk, 10 MW. Uppförda. Malå/Grans sameby.

Markanspråk

Själva etableringsytan för ett vindkraftverk eller för en

park är liten. Som exempel kan nämnas den planerade vindkraftsparken Gabrielsberget i Nordmalings kommun. 40 stora verk kommer där att ta i anspråk endast några tiotal ha mark för etableringsytor och vägar. I stället kan det vara tillfartsvägar i anslutning till vindkraftverken som utgör den största störningen på rennäringen, inte vindkraftverken i sig. Vid Gabrielsbergets 40 vindkraftverk behövs ett nytt vägnät om ca 20 km inom anläggningsområdet.

Bedömda konsekvenser

Direkta konsekvenser av vindkraft på rennäringen kan vara:

- Ljud samt rörelse från rotorblad kan uppfattas som skrämmande. Detta kan leda till att renarna undviker vindkraftverken med omnejd.
- Byggande av vägar, reparationer och kontroll av verken leder till ökad mänsklig aktivitet. Ökad mänsklig aktivitet uppfattas störande av renar och kan skingra dem.
- Ett plogat vägsystem vintertid kan göra det svårare att hålla renarna samlade, men kan också vara positivt genom att renskötarna får bättre åtkomst till markerna.
- Areella förluster av betesmark i form av etableringsytor och mark för vägar.

Uppföljning av påverkan på rennäringen

Eftersom kunskapsläget om vindkraftens påverkan på rennäringen är så låg kommer effekterna att följas upp av vindkraftföretagen vid två av de beslutade etableringarna, Gabrielsberget i Nordmalings kommun och Uljabuouda i Arjeplogs kommun.



Ett stort vindkraftverk har en rotor med en diameter på mer än 100 m och en tornhöjd på upp till 140 m. Ett sådant verk tar i anspråk något hektar mark runt etableringsytan, dessutom tillkommer mark för väg- och ledningsanslutning. Foto: Enetjärn Natur AB

3.7 Rörligt friluftsliv, småviltjakt och turism

För flera av samebyarna kan rörligt friluftsliv och småviltjakt störa och förhindra renens naturliga strövning och betesro under olika delar av renskötselåret. Det kan leda till att renhjordarna skingras vilket innebär mer arbete och i förlängningen ekonomiska förluster för renägarna.

Småviltjakten

När det gäller småviltjakt kan länsstyrelsen medge avlysning av vissa områden under kortare perioder, till exempel för att möjliggöra samlingar i anslutning till sarvslakten. Trögheten i systemet gör dock att nyttan inte blir så stor eftersom det inte är möjligt att påkalla en snabb avlysning inför speciella arbetsmoment i renskötseln. Försök pågår med lokal förvaltning av småviltjakten inom samebyarna Ran och Gran.

Skotertrafik och hundspann

Den fria skotertrafiken är ett växande problem för rennäringföretagen. Från att ha varit enbart ett arbetsredskap för renägare, skogsägare m.fl. så är livet med skotern idag en viktig del av friluftslivet i Norr- och Västerbottens fjällvärld och skogsland.

Skoterspårerna kanaliseras ofta till ledlinjer i landskapet, gärna den typ av linjer som även renarna använder för sin strövning. Hit räknas t.ex. stråk av öppna myrar, dalgångar, sjöar etc. Skotertrafikens främsta påverkan är att den kan störa renens betesro. Inte sällan nämns skotern som ett stort potentiellt störningsmoment under kalvningen. Skoterspårerna tenderar också att sprida renarna i oönskade riktningar, när renskötarna vill hålla dem samlade.

Det är det rörliga friluftslivet, ofta i form av skotertrafik, som är den påverkan som samebyarna menar att stora turistanläggningar medför på renskötseln. Exempel på en turistanläggning som genererar sådan störning är Nalovardo inom Grans sameby.

Körning med hundspann kan påverka renskötseln genom störning av renens betesro. Verksamheten är inte reglerad som skotertrafiken och kan därför bedrivas t.ex. under renens kalvningstid. Hundspannen rör sig fort och tyst, utan att förvarna med något buller.



3.8 Rovdjur

En av de förutsättningar som rennäringen har att hantera är rovdjursfrågan. Frågan är mycket aktuell för flera av de berörda samebyarna.

Flera arter

Inom renskötselområdet finns flera rovdjursarter som alla har renen som bytesdjur. Till dessa hör varg, björn, lo, järv och kungsoörn. Också korp och räv har renen som bytesdjur, främst under kalvningsperioden.

Tuorpons sameby är en av de byar som har gott om rovdjursföringringar inom sina marker. Under 2006 dokumenterade länsstyrelsen och samebyn sju järvföringringar inom samebyns marker. Samebyn fick rätt att ta bort en av föringringarna.

Konsekvenserna

Störningarna av rovdjur gör att renarna inte får betesro, vilket direkt påverkar deras kondition. Om renarnas kondition försämras leder detta bland annat till lägre slaktvikter och lägre kalvöverlevnad. Konsekvenserna liknar således dem som uppstår av andra typer av störning.

Rovdjurens närvaro kan innebära stora konsekvenser för rennäringen. Det handlar om ekonomiska, sociala, kulturella och ekologiska konsekvenser. Inom rennäringen är åsikten att antalet rovdjur på senare tid har ökat till en nivå som är mycket svår att hantera. Många renägare känner därför en stor oro och frustration över situationen.

Det finns idag ett ersättningssystem som ger samebyn kompensation i förhållande till hur stor förekomsten av rovdjur är inom samebyns marker.

Inom rennäringen ägnas mycket tid och arbete åt att skydda renarna från rovdjursangrepp. Idag ägnar många renskötare mycket tid till bevakning av renarna, vilket betyder högre kostnader för renskötseln. Spridningen av renarna till följd av rovdjurens kan leda till konflikter med andra markanvändare liksom med andra samebyar.

Sammantaget menar renägarna att rennäringens ekonomiska förutsättningar i hög grad påverkas av rovdjursförlusterna vilket leder till en ekonomisk försvagning av renskötsel företagen.

Järv rev 25 renar

ARJEPLOG (PT) En järv har härjat inom Svaipa sameby i Arjeplog. Cirka 25 renkadaver har hittats inom ett litet område, renar som med största sannolikhet har rivits av järv.

Samebyn har begärt att länsstyrelsen ska besikta skadorna, men dåligt väder har hittills hindrat länsstyrelsens fältpersonal från att besöka platsen, uppger Sameradion.

3.9 Skogsbruk

Skogsbruket är den näring som sätter störst avtryck på renens betesmarker eftersom det täcker mycket stora arealer och förändrar skogslandskapet i stor skala både i tid och rum. Den förändring av skogslandskapet som skett sedan hyggesbrukets införande under 1950-talet har haft mycket stora effekter på mängden gammelskog. Idag präglas Norr- och Västerbotten nedanför det fjällnära området av ett lapptäcke av unga till medelålders skogar uppkomna efter tidigare avverkningar.

Slutavverkning och markberedning får flera olika effekter på renskötseln. Vegetationens sammansättning förändras då gräsväxter och lövträdsplanter slår ut bl.a. marklavar. I och för sig blir tillväxten av gräset krustätel ("sia") god, ett begärligt renbete under både sommaren, hösten och förvintern men det viktiga vinterbetet - marklaven - försvinner under lång tid framöver.

I de få kvarvarande gammelskogarna finns renens nödfoder, hänglavar, men andelen lavrika skogar minskar då slutavverkningsåldern sjunker. Slutavverkningarna reducerar förekomsten av hänglavar i omgivande bestånd då ökande vindar missgynnar tillväxten av hänglavar. Vintertid packas snön hårt på kala områden vilket försvårar eller omöjliggör renens möjlighet att beta.

Vinterbetesområden som slutavverkas blir under något eller några tiotal år obrukbara eller av litet värde som betesmarker. Lavarna torkar bort på grund av att



Andelen hänglavsrika skogar blir allt mindre då slutavverkningsåldern sjunker.
Foto: Enetjärn Natur AB

markytan blir utsatt för väder och vind och markberedningen frilägger jordlagret vilket medför att delar av humusskiktet bryts ned. Sammantaget innebär detta att de disponibla vinterbetesmarkerna minskar och att rennäringen kan få ökade kostnader för stödutfodring.

Storskogsbruket och samebyarna brukar samråda om avverkningsplanerna. Samebyarna kan i viss mån påverka utformningen av avverkningarna och valet av metoder.



3.10 Jordbruk

Jordbruk och rennäring har inte alltid gemensamma intressen. Vintertid finns problemet med tramp från renar på jordbruksmark, något som kan leda till s.k. tjälbränna.

Jordbrukets expansion har avstannat men de jordbruksföretag som idag är aktiva har höga avkastningskrav vilket lätt innebär en lägre grad av tolerans mot de störningar som rennäringen kan innebära. Länsstyrelsen har rutiner för hur konflikter om renbete på åkermark ska hanteras.



Vintern 2006/07 var en stor del av renbetet "låst" av en isskorpa. Renarna kom inte åt betet och många renägare oroar sig för att den typen av vintrar blir vanligare som en följd av de väntade klimatförändringarna. Foto: Enetjärn Natur AB

3.11 Andra svårigheter för samebyarna

Samebyarnas oklara gränser

En problematik som tar mycket tid och resurser för flera samebyar är de meningsskiljaktigheter som finns mellan olika samebyar om betesmarkerna. Det förekommer framför allt i kustlandet mellan samebyar där Länsstyrelsen ännu inte genomfört gränsbestämning av vinterbetesmarkerna.

Marktvister mellan enskilda markägare och samebyar förekommer i liten grad inom de samebyar som berörs av utredningen om Norrbotniabanan. En sameby, Udtja, har förlorat betesrätten inom flera fastigheter söder om Boden i kustlandet vid Luleå.

Rennäringen och klimatförändringarna

Hur klimatförändringarna kommer att påverka förutsättningarna för rennäringen är idag mycket ovisst. Klimatforskarna hävdar att det på sikt kommer att bli varmare, men klimatprognoserna som omfattar Skandinavien innehåller många osäkerhetsfaktorer. De flesta modeller eller scenarier visar att medeltemperaturen kommer att stiga inom de närmaste hundra åren. Det här betyder att skogsvegetationszonerna kommer att förflyttas flera hundra kilometer norrut. Det ger på längre sikt omvälvande konsekvenser för fjällens flora och fauna om inte utvecklingen kan kontrolleras. Renens närvaro i fjällen kommer därför att i framtiden ha stor betydelse för fjällmiljön och det betespräglade landskapet.

Det finns en samlad samisk traditionell kunskap och erfarenhet om vädrets och klimatets skiftningar bland renskötare och andra samer som lever i skogs- och fjällbygden. Idag är de flesta renskötare överens om att det under det senaste decenniet har skett stora förändringar som redan idag påverkar deras vardag och yrkesverksamhet i form av mildare väder, kortare vintrar och förändrad vegetation.

Vintersäsongen 2006/07 inleddes med en extrem situation för rennäringen på grund av den omväxlande väderleken med regn och kyla. För många renägare blev nödutfodring det enda alternativet för att klara vintern. Under dessa förhållanden är behovet av reservbetesmarker mycket tydligt, något som måste tas hänsyn till i samhällsplaneringen. Reservbetesmarker måste finnas tillgängliga i vinterbeteslandet och vara åtkomliga när liknande vädersituationer som denna uppstår.

Det pågår en klimat- och sårbarhetsutredning som är tillsatt av den förra regeringen. Utredningen kommer bl.a. beskriva konsekvenserna för rennäringen av ett förändrat klimat. Slutbetänkandet kommer i oktober 2007.



Utfodring vintertid kan bli en av effekterna av mer opålitliga vintrar. Foto: Enetjärn Natur AB



4 Rennäringens förutsättningar

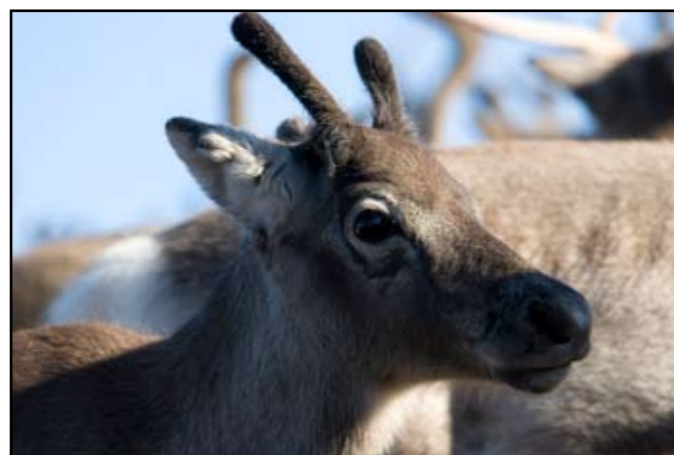
Detta kapitel beskriver rennäringens förutsättningar i allmänhet. Inledningsvis ges en enkel beskrivning av hur rennäring bedrivs och därefter sammanfattas den lagstiftning och rätt som rennäringen stödjer sig på.

4.1 Vad är rennäring?

Renskötseln är en arealkrävande näring. Varje betesområde har egenskaper som gör det värdefullt under olika perioder på året. De kan därför inte enkelt ersätta varandra. Eftersom renens egenskaper gör den beroende av speciella beten olika tider på året, vandrar den i ett mer eller mindre bestämt mönster mellan de olika betesområdena. Renskötseln är känslig för påverkan av naturförhållanden som väderlek, temperatur, vind, snö- och isförhållanden etc.

Renskötselområdet

Renskötselområdet omfattar ca 1/3 av Sveriges yta. Näringen bedrivs av renskötare inom renskötselområdet från Dalarna till Norrbotten. En grundläggande förutsättning för rennäringens fortlevnad är att samernas rätt att begagna sig av mark och vatten till underhåll för sig och sina renar respekteras av andra. Rennäringen lever sida vid sida med andra näringar och olika former av markutnyttjande. Det är då ofrånkomligt att konkurrens om marken och dess resurser uppstår mellan rennäringen och andra intressen.



Det är avkastningen i form av kalvar som är räntan på kapitalet i ett renskötsel företag. Foto: Klemmet Israelsson

Årscykel

Den praktiska renskötseln bedrivs mellan vinterbetesland, som ofta ligger i skogslandet, via vår- och höstland till sommarland som ofta ligger på kalfjället för fjällsamebyarna och i inlandets skogs- och myrmarker för skogssamebyarna.

Renskötarna driver djuren mellan olika betesområden, men renen har också en inneboende drift att under året flytta mellan de olika delarna av renskötselområdet.

Vajorna (hondjuren) kalvar under vårvintern i maj. Kalvningen är en mycket känslig del av renskötselåret.

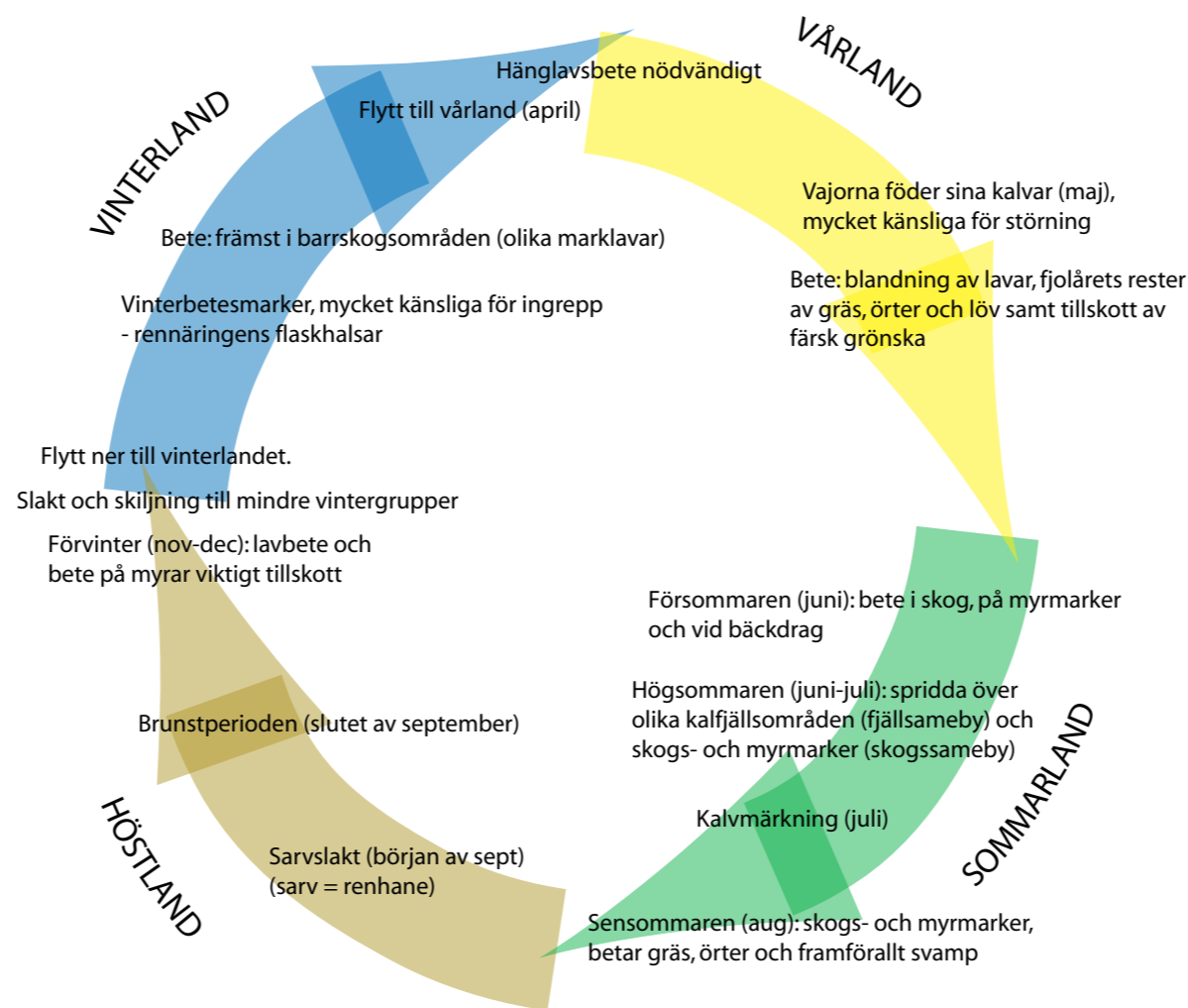
Renhjorden samlas i särskilda hagar/rengården vid olika tillfällen under året. Under sommaren samlar renskötarna hjorden för märkning av kalvarna. Under hösten sker slaktuttag i form av både kalvar och vuxna djur. Under vintern är renarna till stor del beroende av mark- och hänglavar.

Under olika årstider använder renarna således olika

delar av landskapet för bete, kalvning och flytt. De ytor som används under olika årstider kallas årstidsland. Varje årstidsland har sin egen betydelse i samebyns och renskötselns årscykel, se figur 4.1:1

Rennäring som basnäring

Rennäringen är en uråldrig näring i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och norra Dalarna. Den betraktas av tradition som en basnäring även om den inte har en omfattning som kan jämföras med t.ex. de stora basnäringarna jord- och skogsbruk. I vissa fjällkommuner sysselsätter rennäringen dock fler personer än både jord- och skogsbruket, bl.a. i Kiruna och Jokkmokks kommuner.



Figur 4.1:1 Samebyarnas årscykel följer ett mönster där renarna vandrar mellan olika årstidsland. Årscykeln skiljer sig lite mellan skogs- och fjällsamebyar men ovan har detta förenklats något.

Rennäringen i Sverige

51 samebyar i Sverige, från Idre till Karesuando. 15 av dem omfattas av den här utredningen.

276 400 renar i Sverige varav ca 217 300 i Norr- och Västerbotten



Renskiljning i Grans sameby. Foto: Inger Hellman

4.2 Rennäringens ramverk

Samernas och rennäringens status

Samerna i Sverige har, enligt 1 kap. 2 § fjärde stycket regeringsformen, ett grundlagsskydd i egenskap av etnisk minoritet, som i sin egenskap av ursprunglig befolkning i sitt eget land intar en särskild ställning. Detta ger också rennäringen en särskild status.

Lagstiftning

Renskötsel får bedrivas på statlig, kommunal och enskild mark. De rättigheter som tillkommer samerna har i rennärlagen (1971:437) fått den sammanfattande beteckningen renskötselrätt. Renskötselrätten beskrivs i lagstiftningen som en rätt för samer att begagna mark och vatten till underhåll för sig och sina renar. I renskötselrätten ingår bl.a. rätt till renbete, jakt och fiske samt rätt att ta skog till bränsle och byggnadsvirke för husbehov samt för slöjdvirke. Renskötsel får sålunda bedrivas på alla marker inom renskötselområdet på de tider som rennärlagen föreskriver. Det betyder att markägarna har sin äganderätt som markägare och samerna har sin renskötselrätt på samma mark.

Rennärlagen har till uppgift att reglera bruksrätten men är inte upphovet till rätten. Rätten återfaller på en ursprunglig samisk rätt (urminnes hävd) till markerna som på civilrättslig grund är skyddad i grundlagen.

I rennärlagsförordningen (1993:383) finns tillämpningsföreskrifter till rennärlagen.

Styrning och förvaltning av rennäringen

Sametinget, Länsstyrelsen och Rennärlagsdelegationen

I Sverige sker den offentliga förvaltningen av rennäringen av Sametinget och Länsstyrelserna. Rollen som central förvaltningsmyndighet för rennäring övergick i januari 2007 till Sametinget.

Länsstyrelsen är regional enhet för rennäringen och svarar för att fastställa att nationella mål får genomslag regionalt samt att rennäringens utveckling främjas.

Den s.k. rennärlagsdelegation har huvudansvaret för länsstyrelsens verksamhet och sammanträder med några möten årligen. Delegationen utses efter samråd med Sametinget som föreslår de tre av ledamöterna som ska vara rennärlagsutövare. Rennärlagsdelegationens uppgift är att fatta beslut i principiella frågor och policy-

frågor som rör rennäring och fjällförvaltning.

Samebyar

Samebyarna är ”juridiska” personer som är ansvariga för renskötseln inom sina områden. Varje sameby har en egen styrelse med uppgiften att företräda samt förvalta samebyns inre angelägenheter. Styrelsen utses av samebyns medlemmar. Med begreppet sameby kan man också beteckna den areal av betesmarker som ingår i samebyn.

Rennäringen och sedvanerätten

Rennäringen i Sverige är idag uppdelad i 51 samebyar från Karesuando i norr till Idre i söder. I samebyarnas åretruntmarker får renskötsel bedrivas året runt och samebyns medlemmar har rätt till jakt och fiske för husbehov och avsalu. Under vår, sommar och höst bedriver samebyarna renskötsel inom åretruntmarkerna. Utanför åretruntmarkerna finns vinterbetesmarkerna. Där får renskötsel bedrivas under tiden 1 oktober – 30 april.

Samernas sedvanerätt lades fast i samband med att den första så kallade renbeteslagen antogs 1886. Justitie-ministern menade då att även de marker som samerna enligt sina gamla sedvänjor alltid besökt under vintern

var en verklig rätt och inte enbart ett av befolkningen tält intrång.

Gränsbestämning av samebyarnas vinterbetesmarker

Enligt rennärlagen skall indelning av samebyområden fr.o.m. 1 januari 2007 göras av Sametinget. Tidigare låg denna uppgift på respektive länsstyrelse. Indelningen skall göras så att områdena blir lämpade för sitt ändamål med hänsyn till betestillgång och övriga omständigheter. Gränserna för samebyarnas vinterbetesområden ändrades i Norrbottens län senast 1996. Inom Västerbottens län är gränserna endast delvis bestämda genom beslut. I Västerbotten finns därför meningsskiljaktigheter mellan samebyarna om hur vinterbetesmarkerna ska fördelas.

Det är viktigt att förstå att rennäringen inte som andra branscher enkelt kan expandera. Tillgången på betesmarker är begränsad och samebyn kan inte enkelt möta en ökad efterfrågan på sin produkt, renköttet, med att öka renantalet och börja använda mer mark för renskötsel. Gränserna mellan samebyarna liksom högsta renantal inom varje sameby är oftast fastlagda.



Arbete i ett hägn inom Svaipa sameby. Foto: Klemmet Israelsson.

Rennäringens riksintressen

I 3 kap 5 § miljöbalken anges att:

”Mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen ... skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra rennäringens bedrivande. Områden som är av riksintresse för rennäringen ... skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket.”

Vad får status som riksintresse?

Viktiga områden för rennäringen som kan ha status som riksintressen är flyttleder, övernattningsbeten, naturliga samlingsställen, svåra passager, speciella betesområden t.ex. i vinterbeteslandet, kalvningsområden, områden kring anläggningar, slakt-, kalvmärknings- och skiljningshagar.

Hur utpekas riksintressen?

Rennäringens riksintressen beslutades av Statens Jordbruksverk den 15 december 2005. Riksintressen redovisas som kärnområden och strategiska platser (flyttleder, rastbeten och svåra passager). Därutöver finns funktionskrav som utgörs av områden som inte är lika enkla att peka ut men som fyller viktiga funktioner i det praktiska renskötselarbetet och som därmed också har högt skyddsvärde. Kärnområden avser de viktigaste områdena där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion medan strategiska platser avser områden som är viktiga för att renarna ska kunna röra sig mellan samebyns olika betesområden.

Begränsningar av riksintressen

I enlighet med Jordbruksverkets direktiv får den sammanlagda nettoarealen (den areal som kan utnyttjas för bete och andra funktioner) för riksintresseområdena ej överstiga 30 % av samebyns totala nettoarealen.

Gränsbetet mellan Sverige och Norge

Renskötsel har bedrivits i gränstrakterna mellan Sverige och Norge långt innan det fanns någon riksgräns mellan länderna. Sedan år 1883 har svenska och norska samers rätt till renbete i grannlandet reglerats genom överenskommelser mellan Sverige och Norge. Den senaste överenskommelsen, konventionen från 1972, upphörde att gälla 30 april 2005. Nu regleras rätten till renbete över nationsgränserna av den så kallade lappkodicillen, som är en del av den gränstraktat som träffades mellan Sverige, Norge och Danmark år 1751.

Flera av de samebyar som ingår i utredningen bedriver renbete i Norge sommartid. I något fall sker dessutom en del av slakten i Norge. Vilka samebyar som har rätt att nyttja marker i Norge framgår av markanvändningskartorna i kapitel 5.

5 Samebyarna utmed Norrbotniabanan

Detta kapitel redovisar för var och en av de 15 samebyarna deras huvudskaliga markanvändning och svårigheter samt hur de ser på planeringen av Norrbotniabanan.

5.1 Introduktion till beskrivningarna

Utredningen ska ge en förståelse av samebyarnas situation i närområdet intill Norrbotniabanan. För att förstå markanvändningen i kustlandet är det av betydelse att beskriva respektive samebys hela årscykel. För var och en av samebyarna görs en beskrivning av samebyns hela markanvändning. Dessutom presenteras de svårigheter som samebyn möter vilket utgör en bakgrund till en samlad intrångsbild för samebyn.

Den bild av markanvändningen som redovisas i karta och text i detta kapitel blir dock förenklad. Underlaget till beskrivningarna varierar också från sameby till sameby.

Intervjuer med samebyarna

Banverket har sett det som angeläget att i ett första skede träffa och intervjua representanter för var och en av de berörda samebyarna och dokumentera markanvändningen inom samebyns hela område i allmänhet och i kustlandet i synnerhet. Någon sameby har själv presenterat sin markanvändning i brev för utredningen.



Foto: Klemmet Israelsson

Femton samebyar

Femton samebyar, från Ran i söder till Sirges i norr, kommer på olika sätt att påverkas av den planerade järnvägen. Åtta av byarna är fjällsamebyar, de övriga sju är skogssamebyar. De båda grupperna representerar olika sätt att bedriva renskötsel.

Fjäll- och skogssamebyar

Fjällsamebyarna har marker som sträcker sig ända från fjällen vid norska gränsen i väster och ned till skogslandskapet i öster. Inte sällan har fjällsamebyarna marker ända ner till kusten.

Till skillnad från fjällsamebyarna har skogssamebyarna sina åretruntmarker i skogslandskapet nedanför fjällen. Skogssamebyarnas områden är därigenom mindre vidsträckt än fjällsamebyarnas. Skogssamebyarna rör sig kortare sträckor och har kortare flyttningar av sina renar. En annan stor skillnad är att skogssamebyarna arbetar med färre renar vid skiljningarna. I t.ex. Udtja skogssameby går man igenom endast 300-400 renar per skiljning inför en slakt. Det medför att det istället blir många skiljningar som också sträcker sig över en längre del av hösten. En fjällsameby gör oftast en enda stor skiljning.

Anledningen till att skogsrenarna inte vandrar upp till fjällen, en egenskap som sitter djupt rotad i fjällrenarnas beteende, är att skogsrenarna är präglade i skogen. Vajorna har kalvat på samma platser sedan generationer tillbaka.

Begreppet sameby

En sameby är både en geografisk indelning och samtidigt en administrativ enhet (ekonomisk förening) bestående av flera renskötsel företag. Begreppet sameby kan också beteckna den areal av betesmarker som ingår i samebyn.

Om beskrivningarna av samebyarna

Förutsättningarna för varje sameby presenteras i ett uppslag med text och med en stor markanvändningskarta.

Om texterna

Textbeskrivningarna innehåller:

- Översikt om samebyn, antal renar, antal företag,
- Beskrivning av åretruntmarker och vinterbetesmarker.
- Redogörelse för vilka särskilda svårigheter som samebyn möter i markandvändningen, enligt presentation i kapitel 3. Här redovisas således annan markanvändning som påverkar samebyn, t.ex. gruvnäring, bebyggelse, svårigheter vid väg- och järnvägspassager m.m.
- Beskrivningarna innehåller också en redogörelse för annat som är av intresse inom samebyn, t.ex. engagemang i eget slakteri, utvecklingsprojekt som pågår etc.

Om markanvändningskartorna

Markanvändningskartan omfattar hela samebyns marker eftersom det är viktigt att ge en samlad bild och inte bara beskriva den berörda kustnära sträckan.

Eftersom informationen kring samebyarnas markanvändning är så omfattande redovisas här de viktigaste områdena, platserna och gränserna. Markanvändningskartan visar förutsättningarna i stora drag med fokus på följande ämnesområden:

- Årstidsland för vår-, sommar-, höst- och vinterbete. Områdena visar vilka marker som nyttjas under de olika årtiderna. För samebyarna Malå, Gran och Ran skiljer sig beteckningarna något ifrån övriga samebyar.
- Odlings- och Lappmarksgränsen.
- Kärnområden av riksintresse, där kalvningsland och goda vinterbetesmarker särskilt lyfts fram.
- Funktionella samband, hur samebyarna förflyttar sig mellan de olika årstidsland, enstaka viktiga anlägg-

ningar, stängsel och i vissa fall särskilt svåra passager.

- Angränsande samebyar, eventuella gemensamma betesområden, samarbete mellan samebyarna samt platser där sammanblandning av renarna förekommer.
- Tidigare gällande konventionsområden, där för närvarande renbetesrätten inte alltid är avgjord.
- Svårigheter för samebyarna i form av pågående och planerade verksamheter. Kartan visar framförallt problem i samband med vägar, järnvägar, gruvor, vattenkrafts- och vindkraftanläggningar samt områden med omfattande rörligt friluftsliv.

Markanvändningskartan ger en översiktlig bild av hur renskötseln bedrivs inom en sameby och bör inte tolkas för exakt med avseende på gränser och områdens storlek. Materialet är hämtat från länsstyrelsens databas, Ren 2000.

Markanvändningen kring Norrbotniabanan i nästa kapitel

Samebyarnas markanvändning i närområdet till den planerade Norrbotniabanan presenteras i kapitel 6. Där finns en redogörelse för de sex järnvägsutredningarna utmed Norrbotniabanan. På en detaljkarta som är kopplad till respektive järnvägsutredning visas samebyarnas markanvändning. Intill detta finns en beskrivning av markanvändningen i området.

Samebyns syn på Norrbotniabanan presenteras också i kapitel 6.

Särskilt om Jokkmokksbyarna

Sirges, Jåhkågasska Tjiellides, Tuorpon och Udtja sameby bedriver ett nära samarbete och delar också det s.k. Samebyarnas kansli i Jokkmokk. Alla byarna betonar värdet av detta samarbete och att de tillsammans kan vara starka i frågor som är gemensamma för dem.

Samebyarna i Jokkmokks kommun har länge arbetat med olika utvecklingsprojekt, tillsammans mellan byarna eller enskilt by för by. Bl a finns en gemensam webb-portal (www.sameportalen.se) där byarna presenteras och kommunikationen inom byarna utvecklas. Samebyarna har också i ett gemensamt projekt arbetat med att utveckla turism som en kombinationsnäring till renskötseln. Syftet var att stärka sysselsättningen och därigenom konsolidera rennäringens företag. Etableringen av Samebyarnas kansli i Jokkmokk är ett resultat av det mångåriga projektsamarbetet mellan Jokkmokksbyarna.

Jokkmokksbyarna delar vinterbetesland, vilket framgår av markanvändningskartorna för de fyra samebyarna. Samarbetet om vinterbeteslandet fungerar bra. I november varje år träffas representanter för samebyarna i Jokkmokk och planerar hur fördelningen av vinterbeteslandet ska ske mellan de olika samebyarna och vinterbetesgrupperna. I vissa områden sambetar man mellan byarna, delar på bevakning och jobbar tillsammans i skogen.

Jokkmokksbyarnas östliga kärnområden ligger generellt långt från utredningsområdet för Norrbotniabanan, med undantag för de båda kärnområdena *Kallaxheden* och *Sandön*, se text under Jåhkågasska Tjiellide. Däremot nyttjas markerna ned mot E4:an och även öster om denna av samebyarna.

Särskilt om Maskaure, Malå, Grans och Rans samebyar

För Samebyarna söder om Skellefteå har det ännu inte skett någon gränsbestämning av vinterbetesmarkerna. Detta är särskilt påtagligt för Maskaure, Malå, Grans och Rans samebyar. Här finns marker nära kusten som används av flera samebyar vilket är viktigt att ha i åtanke då samebyarna ska kallas till samråd i det fortsatta utredningsarbetet för Norrbotniabanan.

	Total areal (km ²)	Areal kärnområde av riksintresse (km ²)	Antal renskötsel-förtag	Högsta tillåtna antal renar**	Åretruntmarker huvudsakligen inom	Skogs-sameby (S) Fjäll-sameby (F)	Vinterbete inom utredningskorridoren för Norrbotniabanan (förstudien)	Vinterbete öster om E4:an
							Alltid (A) Ofta (O) Sällan (S) Aldrig (-)	Alltid (A) Ofta (O) Sällan (S) Aldrig (-)
Ran	Ej fastlagd*	2 014	22	7 800***	Sorsele k:n	F	(A)	(S)
Gran	Ej fastlagd*	1 243	10	8 600 ***	Arjeplog och Sorsele k:n	F	(A)	(O) Lövvånger - Bygdeå - Ratan
Malå	Ej fastlagd*	2 081	15	3 000***	Malå k:n	S	(A)	(S) Lövvånger - Bjuröklubb - Bureå
Maskaure	Ej fastlagd*	605	6	3 000	Arvidsjaur k:n	S	(A)	(S)
Mausjaure	3 622	983	5	3 500	Arvidsjaur k:n	S	(A)	(O) Vartannat år sydost om Kåge
Svaipa	4 169	1 283	15	5 000	Arjeplog k:n	F	(A)	(O) Ostvik - Byske
Semisjaur-Njarg	6 245	1 839	29	9 000	Arjeplog k:n	F	(A)	(O) Norr och söder om Tåme skjutfält
Västra Kikkejaure	2 992	837	7	3 500	Arvidsjaur k:n	S	(S)	(S) Enstaka år nordost om Åbyn
Östra Kikkejaure	4 540	1 338	10	4 000	Arvidsjaur k:n	S	(A)	(A) Pitholmsheden, Mellerstön m.m.
Ståkke	2 210	655	6	2 800	Arjeplog k:n	S	(S)	(S)
Luokta-Mavas	5 599	1 657	30	10 000	Arjeplog k:n	F	(-)	(-)
Udtja	2 415	776	12	2 800	Jokkmokk k:n	S	(A)	(-) Betar mot E4:an ("spärrstängsel")
Tuorpon	7 305	2 219	47	9 000	Jokkmokk k:n	F	(S)	(S) Vissa år, en grupp sambetar med Sirges sameby
Jåhkågasska Tjiellides	3 880	1 231	26	4 500	Jokkmokk k:n	F	(O)	(O) Sandön och Kallaxheden.
Sirges	9 117	2 782	101	15 500	Jokkmokk k:n	F	(A)	(A) Sandön, Piteå i söder till Ernsjöfjärden i norr

Figur 5.1:1 Översikt över femton samebyar mellan Umeå och Luleå. *) Gränsen mellan samebyarna Ran, Gran, Malå och Maskaure är inte fastlagd nedanför odlingsgränsen. **) Högsta antalet renar vintertid, d.v.s. det totala antalet kvarvarande renar efter slakt och före kalvning. ***) Länsstyrelsens beslut av år 2003 upphävdes efter dom i Kammarrätten 2006. Högsta renantal för resp. by är därefter de antal som fastlagts i resp. byordning från 1946 (källa länsstyrelsen).

5.2 Rans sameby

Översiktligt om samebyn

Rans sameby är en fjällsameby med marker utmed Vindelälven. Rans sameby är den sydligaste samebyn som berörs av Norrbotniabanan. Samebyn har sina åretruntmarker ovan odlingsgränsen inom Sorsele kommun medan vinterbetesmarken omfattar Sorsele, Lycksele, Vindeln och Umeå kommuner. Från Vännäsby och ner till kusten är inte den sydvästra gränsen fastställd så där delar Rans sameby marker med samebyn Ubmeje. Inte heller den nordöstra gränsen nedanför odlingsgränsen mot Grans sameby är fastlagd.

22 renkötsselföretag

Rans sameby beskriver sig själva som bestående av 22 aktiva renkötsselföretag och samebyn har 75 medlemmar. Högsta antal tillåtna renar vintertid d.v.s. det totala antalet kvarvarande renar efter slakt är fastställt till 10 000.

Samebyns ordförande är (dec 2006) Olle Larsson.

Markanvändning och årscykel

Åretruntmarker

I mitten av maj månad befinner sig vajorna på högfjället då kalvningen startar. Intensivt kalvningsland är Guvertfjället, Älvsvattnet och sydslutningen av Ammarfjället. Under försommar- och sommartid rör sig renarna västerut för att under högsommaren befinna sig i sommarlandet inom kalfjällsområdet väster om Ammarnäs.

Ran har även sommarbetesland på norsk sida enligt den tidigare gällande renbeteskonventionen mellan Sverige och Norge. Omfattningen kan dock närmast betecknas som symbolisk.

Samlingarna för den ordinarie höstslakten börjar kring den 10 september. Samlingar sker från hela höstlandet mot Kraipe där all slakt genomförs.

Vinterbetesmarker

Rans sameby är uppdelad i 5-6 vinterbetesgrupper. Samebyn skiljer sina renar i de olika grupperna ovanför och nedanför Sorsele. I slutet av december är vinterbetesgrupperna klara att börja flyttningen av renarna till vinterbetesområdena. Nedflyttningen sker med lastbil men även till fots.

Vinterbetesområdet sträcker sig från Sorsele i nordväst ända till Umeå i sydost. De områden som frekvent används varje år av de olika grupperna är; söder om Gargnäs mitt emot Björksele och ner mot Rusksele,

söder om Rusksele, väster om Åmsele, öster om Åmsele och sydost om Vindeln, Botsmark och Sävar.

Det är bra betesmarker utefter Vindelälven, men väder och vind påverkar var samebyn kan beta. Betesförhållandena är avgörande för var samebyn kan hålla till med sina renar. Det är säkrare bete ovanför Vindeln eftersom det är stabilare väder där vilket innebär mindre risk för bottenfrysning. Rans sameby anser att de har bra vinterbetesmarker om väderförhållandena är bra.

Rans sameby utnyttjade tidigare Holmön för vinterbete, men det går inte längre att ta sig ut dit på grund av dåliga isförhållanden och isbrytning.

Uppflyttningen sker till fots och med lastbil. Under flyttningen utnyttjas de övernattningsbeten som finns i nära anslutning till flyttlederna.

Rans sameby påverkas förutom av Norrbotniabanan även utav Botniabanan. Botniabanan planeras öster om E4:an inom samebyns marker. Banan skär rakt genom samebyns utpekade kärnområde som har fina betesmarker. Stängsel planeras där på båda sidor om järnvägen.

Samebyns markanvändning inom Norrbotniabanas utredningskorridor redovisas i kap. 6.4.

Särskilda svårigheter

Utöver de beskrivningar som gjorts om svårigheter i kapitel 3 har samebyn uttryckt följande:

Stambanan

Samebyn kan inte använda området mellan Vindeln och Hällnäs på grund av att det idag saknas stängsel längs stambanan. Banverket har meddelat samebyn att det inte finns några planer på att upprätta stängsel utmed denna sträcka med hänsyn till kostnaderna. Området Abborrtjärn med fina hedmarker och vidare västerut är områden som samebyn skulle kunna nyttja om stängsel fanns.

Även längs tvärbanan mellan Klockarbäcken och Vännäs saknas stängsel.

Rans sameby har dålig erfarenhet av Banverket och menar att man skulle önska ett bättre samarbete. Ordföranden i samebyn jämför med vägproblematiken där man har ett bättre samarbete. Om en bil kör på en ren ringer sambandscentralen till ordföranden oavsett tid på dygnet, medan det vid tågpåkörningar inte fungerar lika bra. Det är viktigt att Banverket ringer direkt till samebyn så att renägarna kan göra eftersök med skoter eftersom de skadade renarna kan springa långt.

Vattenkraftutbyggnad

Rans sameby påverkas av vattenregleringen av Storjuktan inom Umeälvens reglering. Bl.a. innebär vattenregleringen att isarna fryser sent. När vattennivåerna växlar, och det blir kallt, bildas dimma i området. Den fuktiga luften och kylan medför att det bildas ett istäcke mot marken som låser renbetet på norra sidan av Juktån.

Bebyggelse och annan exploatering

En etablering inom samebyns område som hamnat på olämpliga marker är Hällnäs Såg. Etableringen började på en liten yta men företaget växer och nu har de tagit i anspråk hela Avanäsheden inom området för högvinterbete, vilket är det bete som samebyn är mest rädd om.

Rörligt friluftsliv och turism

Rans sameby finns inom ett område med mycket turistaktiviteter av många slag, främst vinterturism. Det som ur renkötselsynpunkt är direkt störande är den på senare tid ökande hundsportaktiviteten i området. Att färdas med hundspann i fjällen har blivit populärt bland många. Däremot har medvetenheten om renkötselns och fjällen som arbetsplats för renköterna inte ökat. Särskilt viktigt är det med hänsynstagande under renens kalvningsperiod under maj månad. Under denna tid gäller skoterförbud, men detta har ingen betydelse för hundspann. Det förekommer även en hel del skoterkörning inom kalvningslanden trots skoterförbud. Skotertrafik är annars tillåten på vissa leder inom fjällområdet.

Vindelälven är idag en av de sista outbyggda älvarna. För Rans sameby utgör Vindelälven en central flyttled mellan olika säsongsområden. Längs Vindelälven går också Vindelälvsleden med leder för skoter och hundspann, något som innebär problem ut rennäringssynpunkt.



Den hårt trafikerade Vindelvägen (363) går bl.a. genom Rans samebyns vinterbetesmarker. Foto: Enetjärn Natur AB

På Kungsleden finns tre vinteröppna turistanläggningar/stugor inom Rans sameby. Detta medför av naturliga skäl tillströmning av människor som inte alltid har den nödvändiga kunskap om rennäringens villkor som skulle behövas.

Skogsbruk

Rans sameby ser skogsbruket som ett stort problem inom i första hand vinterbetesmarkerna. Avverkningar har också skett på hänglavsskog på Allmänningens mark väster om odlingsgränsen. Utvecklingen mot att även fjällnära skog planeras för slutavverkning är mycket oroande för rennäringens del.

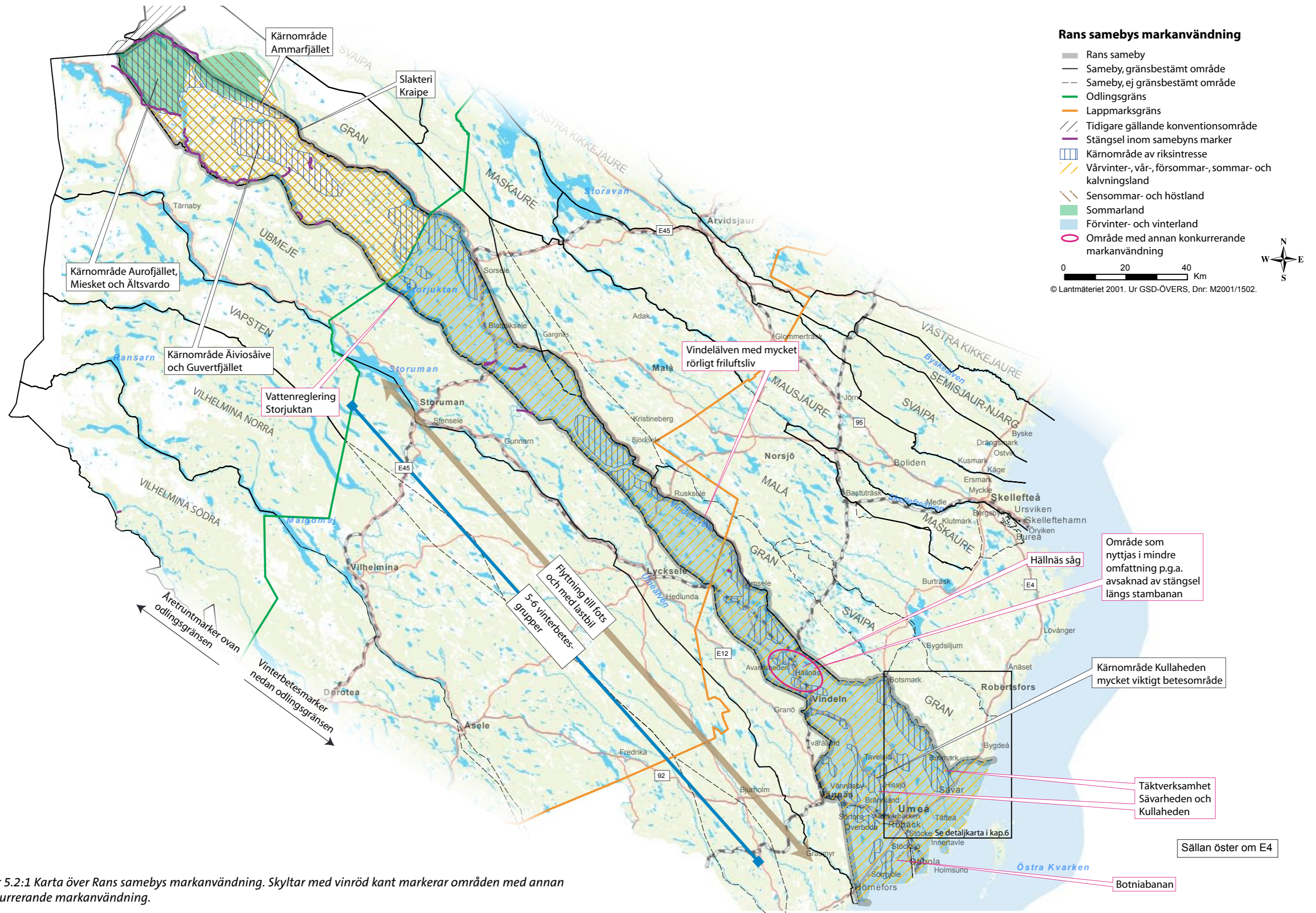
Täktverksamhet

Inom de viktiga vinterbetesmarkerna vid Sävarheden och Kullaheden finns stora områden som används eller har använts för naturgrusutvinning.

Övrigt om samebyn

Rans sameby använder liksom övriga samebyar, helikopter, skoter, motorcykel och lastbilar. Det pågår dock ett försök inom samebyn att använda skärmflygning i renkötselarbetet. Skärmflygning utprovas för att se om det är möjligt att ersätta helikopter och motorcykel vid spaning, samling och drivning av renarna.

I Rans sameby finns många unga som vill ta över, men alla som vill i byn kan inte bli renkötare eftersom renantalet är begränsat.



Figur 5.2:1 Karta över Rans samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

5.3 Grans sameby

Översiktligt om samebyn

Grans sameby är den nordligaste fjällsamebyn inom Västerbottens län. Åretruntmarkerna finns inom Sorsele kommun medan vinterbetesmarkerna återfinns inom Sorsele, Malå, Norsjö Lycksele, Vindeln, Skellefteå, Umeå och Robertsfors kommuner. Grans sameby har mycket samarbete med Svaipa sameby. Gränsen mellan Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar är inte fastställd nedanför odlingsgränsen.

Ca 10 renskötselföretag

Grans sameby består av ungefär 40 medlemmar i ca tio renskötselföretag. Högsta antal tillåtna renar vintertid d.v.s. det totala antalet kvarvarande renar efter slakt är fastställt till 8600.

Grans samebys nuvarande ordförande (dec. 2006) är Inger Hellman.

Markanvändning och årscykel

Åretruntmarker

I slutet av april och början av maj har vintergrupperna nått upp mot odlingsgränsen väster om Sorsele. Flyttningen upp till åretruntmarkerna sker till fots. Renarna släpps i regel västerut när Laisälven har passerats. Flyttning sker också ibland förbi Giertsbäcken eller ända upp mot Björkfjället innan renarna släpps för att beta sig västerut. Här blandas Grans renar med Svaipa samebys renar vilket är normalt eftersom vår- och sommarområdena sambrukas.

Kalvningen inleds under perioden 25 april - 30 maj. Kalvningsområdet för samebys renar sträcker sig från odlingsgränsen, över Björkfjället och upp till Vindelkroken. Den fjällnära skogen kring Nalovardo och Björkfjället har rik tillgång på hänglav och har därför ett stort värde som renbete. Området är ett mycket viktigt kalvningsland för Grans sameby.

Renskötarna strävar efter att hålla isär renhjordarna för att undvika tidskrävande skiljning. Semisjaur-Njargs, Rans, Maskaures, Malås och Svaipas renar kommer in på Grans områden.

Renarna betar under sommaren från Björkfjället och Ammarfjället västerut mot norska gränsen. Somarbete finns också på norsk sida enligt tidigare gällande konventionsbestämmelserna mellan Sverige och Norge. Gränsen västerut utgörs av ett konventionsstängsel.

Samebys västliga åretruntmarker ligger inom det mycket stora Vindelfjällens naturreservat och är således väglöst land.

Vinterbetesmarker

I november månad börjar samebyn normalt samlingarna inför den skiljning som ska ske innan vintern. Detta sker gemensamt med Svaipa sameby. Samlingarna sker mot Biergenis och Laisheden inom Grans sameby. Renarna skiljs ut till olika vintergrupper för vidare flyttning till olika betesområden inom vinterbeteslandet. Flyttningen sker, för de vinterbetesgrupper som ska långt österut, oftast med lastbil.

Samebyn indelas i 5 - 6 vinterbetesgrupper som har sina vinterbetesområden spridda över ett stort område, Gargnäs, Ruskele, Rockträsk, Lossmen, Holmträsk, Slipstensjön, Kamsjön, Botsmark, Ånäset, Lövånger och söderut mot Ratan. Den vinterbetesgrupp som befinner sig längst österut använder marker kring Lövånger.

Öster om fjället utgör Gargnäs ett betesområde för samebyn vintertid. Omgrupperingar av vinterbetesgrupperna kan förekomma. Samebys vinterbetesområden och uppehållsplatser kan också variera beroende på väderleksförhållandena.

Flyttningen västerut sker normalt under den senare delen av april. Tidpunkten för när flyttningen påbörjas är dock mycket beroende av hur långt våren och snösmältningen har kommit. De flesta av vintergrupperna flyttar idag oftast till fots. Även flyttning med lastbil kan förekomma.

Samebys markanvändning inom närområdet kring Norrbotniabanan redovisas i kapitel 6.4 och 6.5.

Särskilda svårigheter

Utöver de beskrivningar som gjorts om svårigheter i kapitel 3 har samebyn uttryckt följande:

Gruvor och täkter

Gruvan i Kristineberg medför ett störningsmoment för renskötseln främst vid flyttningen förbi området. Den betesmark som är ianspråktagen betraktas av samebyn som förlorad för överskådlig framtid. Samma förhållande gäller för det nedlagda gruvområdet vid Rävliomyren. Flyttningen förbi området är besvärlig eftersom gruvområdet inte har återställts. Dammar, diken, stängsel etc. gör området otillgängligt.

Kristinebergsgruvan är nedläggningshotad på grund av dålig lönsamhet. Detta hindrar dock inte gruvföretagen att fortsätta provborrningar och projekteringar av nya malmfyndigheter. I Vargbäcken planeras ny gruva. Inom Grans sameby sker provborrningar främst i området mellan Gargnäs och Holmfors och österut mot Ruskele. Runt Sorsele planeras flera gruvor och det finns även planer på en gruva norr om Ammarfjället. Samebyn befarar att mineraliseringarna inom same-

bys område kan föra med sig flera nya gruvetableringar i framtiden. Under 2007 har undersökningstillstånd beviljats i Vindelfjällens naturreservat. Ytterligare två ansökningar finns hos Bergstaten.

Grustäkter återfinns på olika platser främst inom vår- och vinterbetesområdet.

Samebyn har stora problem med tung trafik i samband med gruv- och täktverksamheter.

Vattenkraftutbyggnad

Grans sameby är inte drabbad av någon storskalig vattenkraftutbyggnad. Ett småskaligt vattenkraftverk har nyligen anlagts i Grannäs inom Sorsele kommun. Samebyn har ännu inte kunnat se vilka konsekvenser detta kan få för renskötseln.

Rörligt friluftsliv och turism

Grans sameby finns i ett område där turismen är omfattande både vad gäller utbyggda anläggningar och antal människor. Stora turistanläggningar finns bl.a. i Ammarnäs och Nalovardo. Turistanläggningen vid Nalovardo med dess aktiviteter är till stor nackdel för renskötseln. En direkt störning av renskötseln är den ökande hundsportaktiviteten i fjällområdet kring Ammarnäs. Skoterförbudet gäller inte hundspannsekipage vilka kan röra sig fritt inom renbetesområdet under maj månad då kalvningstiden inträffar. Det förekommer också en hel del skoterkörning under kalvningstiden trots skoterförbudet.



Fiske är fortfarande en viktig sidoinkomst för många renägare. Foto: Inger Hellman

Skogsbruk

Grans sameby har stora vinterbetesområden, men kvaliteten på betet är inte så bra. De största svårigheterna för Grans sameby är att vinterbetet krymper drastiskt på grund av skogsbruket. De avverkningsplaner som var aktuella inom samebys betesmarker inför vintern 2006/07 gällde bl.a. hänglavsbärande fjällskog vid Nalovardo och öster om Björkfjället.

Övrigt om samebyn

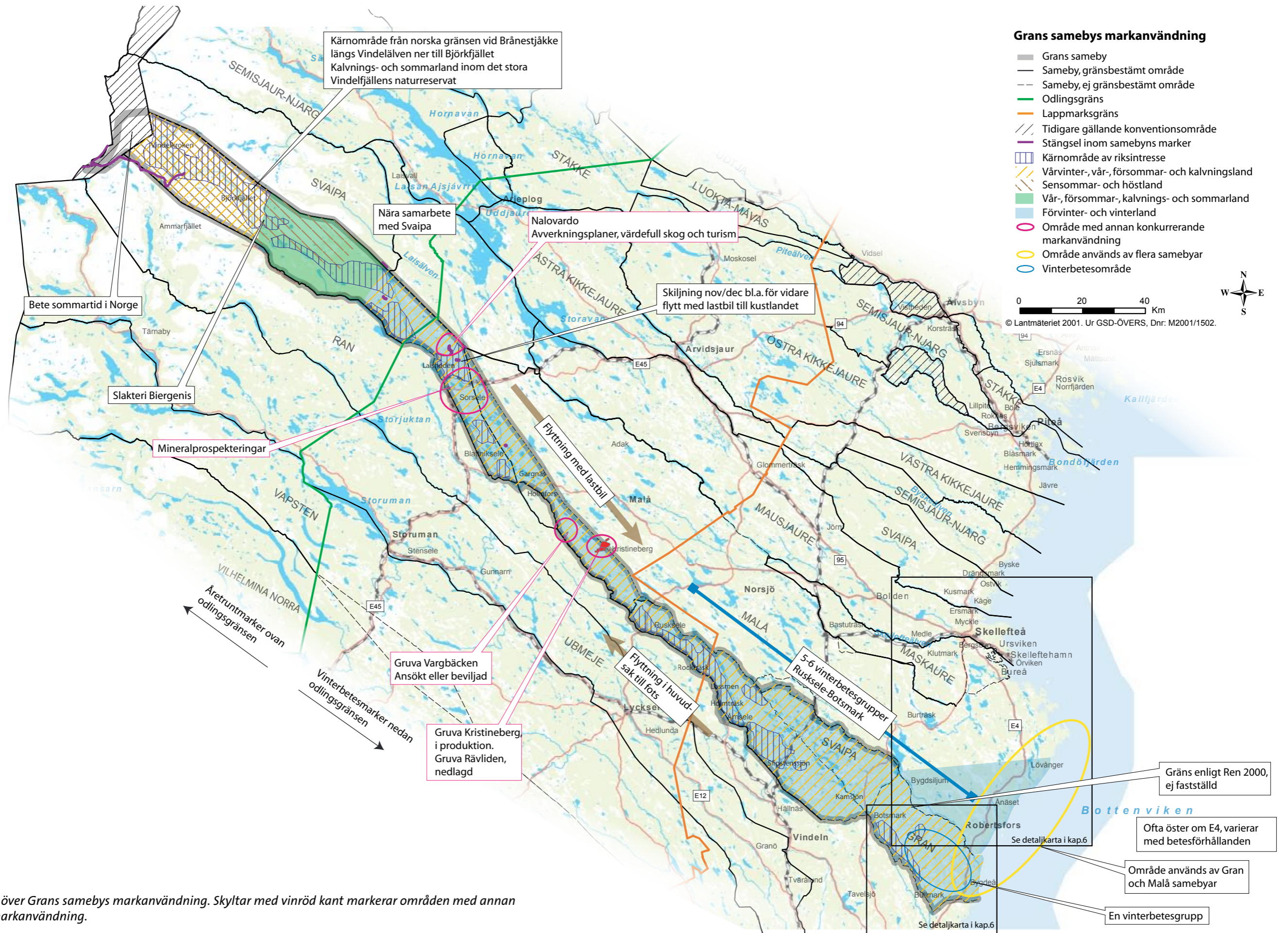
I Grans sameby har adaptiv renskötsel kommit att bli ett måste. Samebyn arbetar ständigt med att finna nya lösningar för att fortsätta bedriva renskötsel inom de områden där familjerna har låtit sina renar beta i generationer. Periodvis kan det vara väldigt kostsamt, t.ex. på våren då stödutfodring är nödvändig p.g.a. krympande lavmarker.

Samebyn upplever att problem kommer att uppstå då en ny generation renskötare ska börja arbeta med renar. Samebyn vet idag inte i vilken utsträckning de unga kommer att finna en plats inom samebys marker med sina renhjordar. Grans sameby har relativt unga renskötare som ännu har mer än 20 - 25 år kvar innan pension vid 65 års ålder.

Tjernobylolyckan inverkar fortfarande negativt på slaktuttagen som ska göras vintertid. Renarna måste fortfarande i stor utsträckning fodras för att kunna slaktas, då cesiumhalten finns kvar i renlaven på vinterbetesmarkerna



Föryngringen inom samebyn är en viktig angelägenhet. Men alla unga kommer inte att kunna vara renskötare. Foto: Inger Hellman



Figur 5.3:1 Karta över Grans samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

5.4 Malå skogssameby

Översiktligt om samebyn

Malå är en skogssameby som bedriver renskötsel från Sorsele-Slagnäs i nordväst och ner till kusten i sydost vid Robertsfors-Lövånger-Bureå. Åretruntmarker finns i stort sett från Norsjö och västerut på ömse sidor om Malån. Vinterbetesmarkerna finns från Norsjö och åt sydost men huvudsakligen öster om stambanan. Gränsen mellan Ran, Gran, Malå och Maskoure samebyar är inte fastställd nedanför odlingsgränsen.

11 renskötsel företag

Malå sameby består av 11 rennäringar. Högsta renantal är 6000 renar.

Samebyns ordförande är (dec 2006) Jonas Larsson.

Markanvändning och årscykel

Åretruntmarker

I april påbörjas flytten från vinterbetesområdet vid kusten till sommarbeteslandet ovan lappmarksgränsen. Flyttningen sker i regel till fots och man använder fasta och provisoriska hagar utefter flyttlederna. Renarna släpps vid första maj för kalvning.

Samebyn har tre vinterbetesgrupper, och fortfarande under kalvningen är grupperna på skilda områden. För Keppejaurgruppens renar ligger kalvningslandet inom den nordöstra delen av åretruntmarkerna, Granselegruppen har kalvning i den nordvästra delen och Släppejaurgruppens i den södra delen av åretruntmarken.

Den naturliga östgränsen för åretruntmarken sammanfaller inte med lappmarksgränsen och därför drar sig renarna gärna österut över gränsen under sensommaren. För att förhindra detta har samebyn satt upp ett spärrstängsel på en sträcka av 25 km, som bevakas dagligen.

I slutet av augusti sker den första slakten i slakteriet i Grundnäs. När snön kommer i slutet av oktober och november samlas renarna västerifrån för skiljning inför förflyttningen mot vinterbetesmarkerna. Samebyn har egentligen inte någon flyttning utan när renarna lämnar åretruntmarkerna går de in i för vinterbetet.

Vinterbetesmarker

Malå sameby har tre vinterbetesgrupper. Keppejaurgruppen, Granselegruppen och Släppejaurgruppen. Vinterbetesgrupperna är spridda inom hela vinterbeteslandet i Skellefteå och Robertsfors kommuner.

Efter skiljningen ovanför stambanan flyttar Keppejaurgruppen sina renar ned mot Ljusvattnet, Burträsk och vidare mot kusten norr om Ånäset. Keppejaurgruppen har sitt vinterbete från väster om stambanan, vidare ned efter Bureälven på marker som ligger huvudsakligen norr och öster om Burträsk. *Lappvattsheden*, som utgör ett kärnområde av riksintresse, är central i gruppens vinterbetesmarker och här finns bete för 2000 renar i ca tre veckor. Betydelsen av detta område är så stor att samebyn betonar att om kärnområdets funktion försvinner så förlorar också omgivande marker sitt värde. Keppejaurgruppen har även vinterbetesmarker inom utredningsområdet för Norrbotniabanan.

Granselegruppen flyttar vanligtvis mot Villvattnet och vidare förbi Göksjön mot Flarkenområdet samt ofta norrut mot Ånäset alternativt söderut.

Släppejaurgruppen flyttar mot Lubboträsk och sedan vidare mot Robertsfors. Släppejaurgruppen har sitt huvudsakliga betesområde sedan många år på ömse sidor av Robertsfors, men har på grund av dåliga isar de senaste åren flyttat sina renar med lastbil. Beroende på vädret utnyttjas kustområdet genom att gruppen delas där och en grupp flyttar, ofta med lastbil, till Falmark och sedan vidare ned mot Ånäset så att kustbetet inte nyttjas för hårt. Kustbetet öster om E4 används regelmässigt varje år.

Fasta anläggningar finns bl.a. i Kålaboda väster om Ånäset och Vitsidan mellan Burträsk och Bygdsiljum.

Eftersom stora delar av Malå samebys vinterbetesmarker ligger inom det mycket breda utredningsområdet för Norrbotniabanan redovisas samebys markanvändning under vintern utförligare i kapitel 6.5.

Särskilda svårigheter

Utöver de beskrivningar som gjorts om svårigheter i kapitel 3 har samebyn uttryckt följande:

Stambanan

Samebyn har ett gott samarbete med Banverket och har bl.a. medverkat aktivt i samråden inför arbetet med ny bansträckning vid Skorvberget. Samebyn ser både svårigheter och möjligheter med passagen av stambanan. Idag använder byn delvis stambanans stängsel som ett spärrstängsel.

Förvinterbetena finns väster om stambanan. Samebyn måste bromsa renarna så att de inte kommer ned till

stambanan för tidigt på vintern. Om samebyn misslyckas med detta följer renarna i regel stambanan söderut varpå risken för påkörningsolyckor och för sammanblandning med renar från andra byar ökar.

Öppningsbara stängsel betraktas som ett problem då man inte kan lita på att stängslet inte öppnats av någon annan. Samebyn menar också att det går att lära renarna att använda en passage under järnvägen, ett gott exempel är järnvägsbron över Tranmyrbäcken där renarna går under en 2 m hög och 5 m bred bro.

Gruvor och täkter

Gruv- och prospekteringsverksamheten har varit och är livlig inom samebys marker vilket i regel innebär förluster av betesmarker. De områden som har gått förlorade för rennäringen är bl.a. gruvområdena i Kristineberg, Storliden och Maurliden. Nya gruvor planeras i Norrliden och Vargbäcken.

Hedmarker är normalt goda lavbetesmarker. Hedmarker är också begärliga för etablering av grustäcker vilket naturligen inte kan kombineras med renbete. Samebyn har på detta sätt gått miste om goda betesmarker på många olika ställen över hela området.

Vattenkraftutbyggnad

Utbyggnaden av Skellefteälven har genom de dämningar som gjorts medfört bl.a. betesförluster för samebyn. Det har också blivit svårare att genomföra förflyttningar i anslutning till älven då isförhållandena inte är pålitliga. Även fisket för samebys medlemmar har påverkats negativt.



Lappvattsheden öster om Burträsk är ett av samebys viktigaste kärnområdena vintertid. Foto: Enetjärn Natur AB

Bebyggelse och annan exploatering

Skellefteå flygplats ligger mitt i vinterbeteslandet på Falmarksheden. Flygplatsen begränsar möjligheterna att använda det annars mycket bra betet på heden. Samebyn undviker också att beta i närheten av Rönnbäckens golfbana söder om Skellefteå för att inte vålla konflikter.

Bureå samhälle har ett sådant läge att markerna norr om samhället är små och därför svåra att utnyttja.

Andra svårigheter

Samebyn är fortfarande delvis drabbad av Tjernobylyckans följdverkningar med en del cesium kvar i lavmarkerna vilket innebär att utfodring är nödvändigt vid slakt under vintern för att nå ner till godkända värden.

Övrigt om samebyn

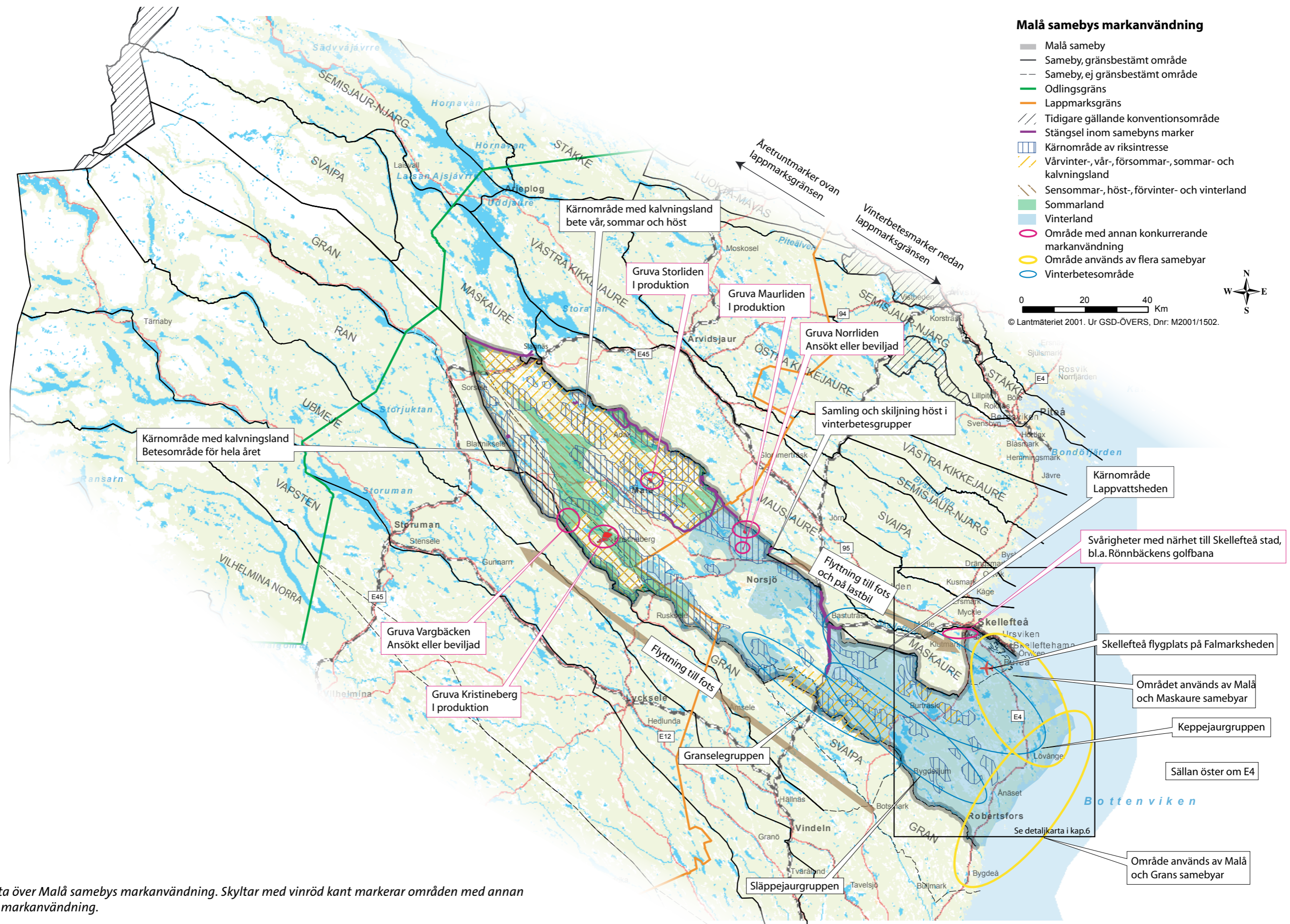
Genom datorstöd och individmärkning kan samebyn idag få en bra översikt över renstammen.

Malå sameby är en av få byar med en så kallad renbruksplan. Genom ett gott samarbete med SLU Umeå och 1500 provtytor ute i betesmarkerna kan man hela tiden ha en uppdaterad bild av betestrycket och tillgången på lav m.m. Varje år sker en uppföljning och systemet är även kopplat till en analys av satellitbilder.

Samebyn är delägare i det samiskt delägda slakteriet Grundnäs kött.



Vägen mellan Burträsk och Skellefteå går genom det värdefulla betesområdet Lappvattsheden. Foto: Enetjärn Natur AB



Figur 5.4:1 Karta över Malå samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

5.5 Maskaure skogssameby

Översiktligt om samebyn

Maskaure är en skogssameby med åretruntmarker sydväst om de stora sjöarna i övre delen av Skellefteälvens flöde och öster om Laisälven. Vinterbetesmarkerna ligger söder om Skellefteälven från Norsjö-Bastuträsk i väster till Bureå i öster. Samebyn har inget sammanhängande område från åretruntmarkerna till kustlandet. Gränsen mellan Ran, Gran, Malå och Maskaure sameby är inte fastställd nedanför odlingsgränsen.

Sex renskötselföretag

Maskaure skogssameby beskrivs på Ren2000 som bestående av sex aktiva renskötselföretag. Högsta antal tillåtna renar vintertid d.v.s. det totala antalet kvarvarande renar efter slakt är fastställt till 3000.

Samebyns ordförande är (dec 2006) Peter Larsson.

Markanvändning och årscykel

Åretruntmarker

På våren har renarna en stark drift åt väster och samebyn genomför därför vårflyttningarna till fots under dagar med skare och is. Flyttningen går delvis utmed Skellefteälven och vägar i anslutning till denna.

Maskaures åretruntmarker saknar till viss del fastlagda gränser. Så är fallet längst västerut i åretruntmarkerna. Kärnområdet *Veddek-Korsträsk* ligger inom detta överlappningsområde med Svaipa. Området är en del av byns kalvningsland. Ett annat mycket viktigt kalvningsland är kärnområdet *Nyliden* väster om Storavan. Bra höstbete finns bl.a. inom kärnområdet *Västra Uddjaur*, med lågfjället *Uljabouda*. Kärnområdet *Västra Uddjaur* är



Kalvmärkning i Aistop inom Maskaure sameby.
Foto: Lennart Jonsson

också ett viktigt uppsamlingsområde inför flyttningen till vinterbetesmarkerna.

Slaktuttaget inom samebyn görs mest som uttag av kalv.

Skogsavverkning, dåliga isar och brist på bete gör att man inte kan flytta renarna till fots utan måste flytta österut till vinterbetet med lastbil, vilket är dyrt, men spar renarnas kondition och fettlager. Tidpunkten för höstflytten varierar mer nu jämfört med förr. Generellt sker höstflyttningen idag tidigare än vad som var fallet förr.

Vinterbetesmarker

Vinterbetesmarkerna ligger söder om Skellefteälven från Norsjö-Bastuträsk i väster till Bureå i öster.

Vinterbetesmarkerna innehåller mer än tiotalet små kärnområden som alla är viktiga enheter i markerna. Kärnområdena är utvalda för sina goda betes- och samlingsmöjligheter. Några av områdena har fläckvis lavrika skogar.

Samebyns markanvändning inom närområdet kring Norrbotniabanan redovisas i kapitel 6.5.

Särskilda svårigheter

En generell beskrivning av samebyarnas påverkan från verksamheter och företeelser görs i kapitel 3. Utöver det beskrivs nedan svårigheter som samebyn specifikt har uttryckt.

Stambanan

Stängslet längs Stambanan är relativt välunderhållet och renarna betar ända mot stängslet. Samebyn flyttar över Stambanan både höst och vår vid passagen norr om Kusfors. Där finns en fast hage på båda sidor om järnvägen.

Om isen är säker på våren passerar Maskaure stambanan vid Kusfors genom att låta renarna gå under järnvägsbron. Samebyn föredrar denna passage framför överfarten söder om Kusfors där grindar måste stängas. När samebyn flyttar renarna under bron vid Kusfors strör renskötarna hö på isen i förväg för att avhjälpa halkan.

Tvärbanan Skellefteå – Bastuträsk går genom delar av samebyns vinterbetesområde. Samebyn har inte uttryckt några svårigheter som är förenade med detta.

Gruvor och täkter

Den nedlagda gruvan i Laisvall ligger inom Maskaure samebys åretruntmarker, i kanten av kärnområdet *Veddek-Korsträsk*.



Maskaure sameby är drabbad av vattenkraftutbyggnaden utmed Skellefteälven, men på vissa sträckor kan vårflyttningen fortfarande ske på älvens isar. Foto: Lennart Jonsson

Delar av vinterbetesmarkerna ligger inom det s.k. Skelleftefältet med omfattande mineraliseringar. Flera gamla gruvor finns också inom vinterbetesområdet, bl.a. Kedträsk- och Åsengruvan. De områden som gruvnäringen disponerar är för överskådlig framtid obrukbara för rennäringen. Sten- och sligupplag breder ut sig i anslutning till gruvorna och inget bete finns inom dessa områden.

Vattenkraftutbyggnad

Hela samebyns betesområde ligger utmed den för vattenkraft utbyggda Skellefteälven. Samebyn uttrycker dock inte problem med detta utan kan ändå använda delar av älven t.ex. för vårflyttningen.

Bebyggelse och annan exploatering

På lågfjället *Uljabouda* planeras nu en vindkraftpark. Projektet har under 2006 fått tillstånd och kommer att omfatta 12 vindkraftverk. Som ett av villkoren för tillstånden meddelades ett uppföljningsprogram med avseende på effekterna på rennäringen.

Andra svårigheter

Maskaure har svårigheter att använda delen av vinterbetesområdet väster om stambanan eftersom området är smalt, ligger nära Malå samebys kärnområden och därför ofta betas av renar från Malå sameby.

Det har varit stora förändringar för samebyn de senaste 50 åren. Nu går mycket av inkomsterna till skottrar, bilar, transporter och foder, dessutom är det mindre folk i varje sameby vilket innebär mindre arbetskraft.

Övrigt om samebyn

Maskaure sameby betonar att de känner sig trängda i kustlandet och är i behov av större betesrätter där.

Samebyn är delägare i slakteriet i Grundnäs i Malå kommun tillsammans med Malå sameby.