

Figur 5.14:1 Karta över Tuorpon samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

## 5.15 Jåhkågasska Tjiellde sameby

### Översiktligt om samebyn

Jåhkågasska Tjiellde sameby bedriver rensköttsel från Padjelanta i väster ner till kusten. Jåhkågasska Tjiellde sameby har sina åretruntmarker i Jokkmokks kommun och delar vinterbetesland med Sirges, Tuorpon och Udtja samebyar. Byen har 75% av sin mark inom de stora nationalparkerna.

Samebyns marker omfattar totalt 3880 km<sup>2</sup> varav drygt 30% utgörs av kärnområden av riksintresse.

#### 26 renskötsel företag

Jåhkågasska Tjiellde sameby består av 26 aktiva renskötsel företag. Högsta antal tillåtna renar vintertid d.v.s. det totala antalet kvarvarande renar efter slakt är fastställt till 4500.

Samebyns nuvarande ordförande (dec 2006) heter Lars-Åke Spiik.

### Markanvändning och årscykel

#### Åretruntmarker

I maj befinner sig Jåhkågasska Tjiellde sameby i kalvningsområdet som sträcker sig från Tjåmotis och västerut. Samebyn har även tillgång till mark i Norge, men har inte använt dessa sedan på 1940-talet.

*Padjelanta* är Jåhkågasska Tjiellde samebys västligaste kärnområde inom åretruntmarkerna under sommarhalvåret för sommar- och vårbete. Området ligger helt inom Padjelanta och Sarek nationalparker. Hela området fungerar som naturligt uppsamlingsområde och är dessutom mycket intensivt kalvningsområde under våren med kalvmärkningsplatser under sommaren. Förutom kalvmärkningshagar finns inom området ett flertal andra renskötsel anläggningar som skiljningshagar vid Alkajaure och Tjågnoris, sommarviste i Arasluokta och ett antal renvaktarstugor. Betsmöjligheterna är enligt Ren2000 mycket goda med en variation av både grönbetes- och vinterbetesvegetation.

Kärnområdet *Pårek-Kabla* är Jåhkågasska Tjiellde samebys största och möjligen viktigaste inom åretruntmarkerna. Kärnområdet är ett viktigt kalvningsområde och används för sommar-, vår- och höstbete. Under hösten sker slakt och skiljning inom området. Skiljning inför höstflyttningen brukar ske vid Tjåmotis.

#### Vinterbetesmarker

Jåhkågasska Tjiellde sameby har fem vintergrupper, ibland sex, beroende på betet. Samebyn samlar och lastar renarna på lastbil i november och kör dem till olika platser inom vinterbetesområdet, ibland ända ner till kusten med bete inom kärnområdena *Sandön* och *Kallaxheden*.

Samebyn har mycket splittrade vinterbetesmarker på grund av skogsbruk i inlandet. Därför tvingas de ut till kusten där de måste sprida ut sig för att klara vinterbetet. Påverkan av skogsbruk, vattenkraft, infrastruktur och renantalet är avgörande faktorer som gör att renarna måste spridas ut på större områden. Andra faktorer är att samebyn har låglänta områden där det lätt blir isbildning närmast marken och därmed svårbetat samt att samebyn har ett smalt betesområde. Kustmarkerna blir mer och mer värdefulla.

Samebyns markanvändning inom närområdet kring Norrbotniabanan redovisas i kapitel 6.8.

### Särskilda svårigheter

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

#### Stambanan

Jåhkågasska Tjiellde sameby måste passera Stambanan när de vandrar med renarna från vinterbeteslandet upp till fjällen. Det finns en naturlig övergång över Stambanan vid Bergträsk, men samebyn har även tillfälliga hagar på andra ställen intill järnvägen.

#### Gruvor och täkter

Inga gruvor förekommer inom Jåhkågasska Tjielldes betesområde. Det förekommer dock vissa planer på prospektering efter malm i Ruovddevareområdet norr om Kvikkjokk.

#### Vattenkraftutbyggnad

Jåhkågasska Tjielldes är en av de samebyar som drabbats hårt av vattenkraftutbyggnad. De östra delarna av samebyns åretruntmarker gränsar mot flera stora magasin inom Lilla Luleälvens avrinningsområde, i första hand den väldiga fördämningen vid Tjaktjajaure med stora överdämnda marker.

#### Bebyggelse och annan exploatering

Kallax flygplats med omgivande expansionsområden ligger inom det vinterbetesland som är gemensamt med övriga Jokkmokksbyar. För Jåhkågasska Tjielldes är detta mycket påtagligt eftersom en vintergrupp inom just den samebyn brukar nyttja de lavrika markerna på Kallaxheden.

#### Rörligt friluftsliv och turism

Stora delar av åretruntmarkerna är väl skyddade mot skotertrafik genom det nationalparksskydd som markerna åtnjuter.

#### Skogsbruk

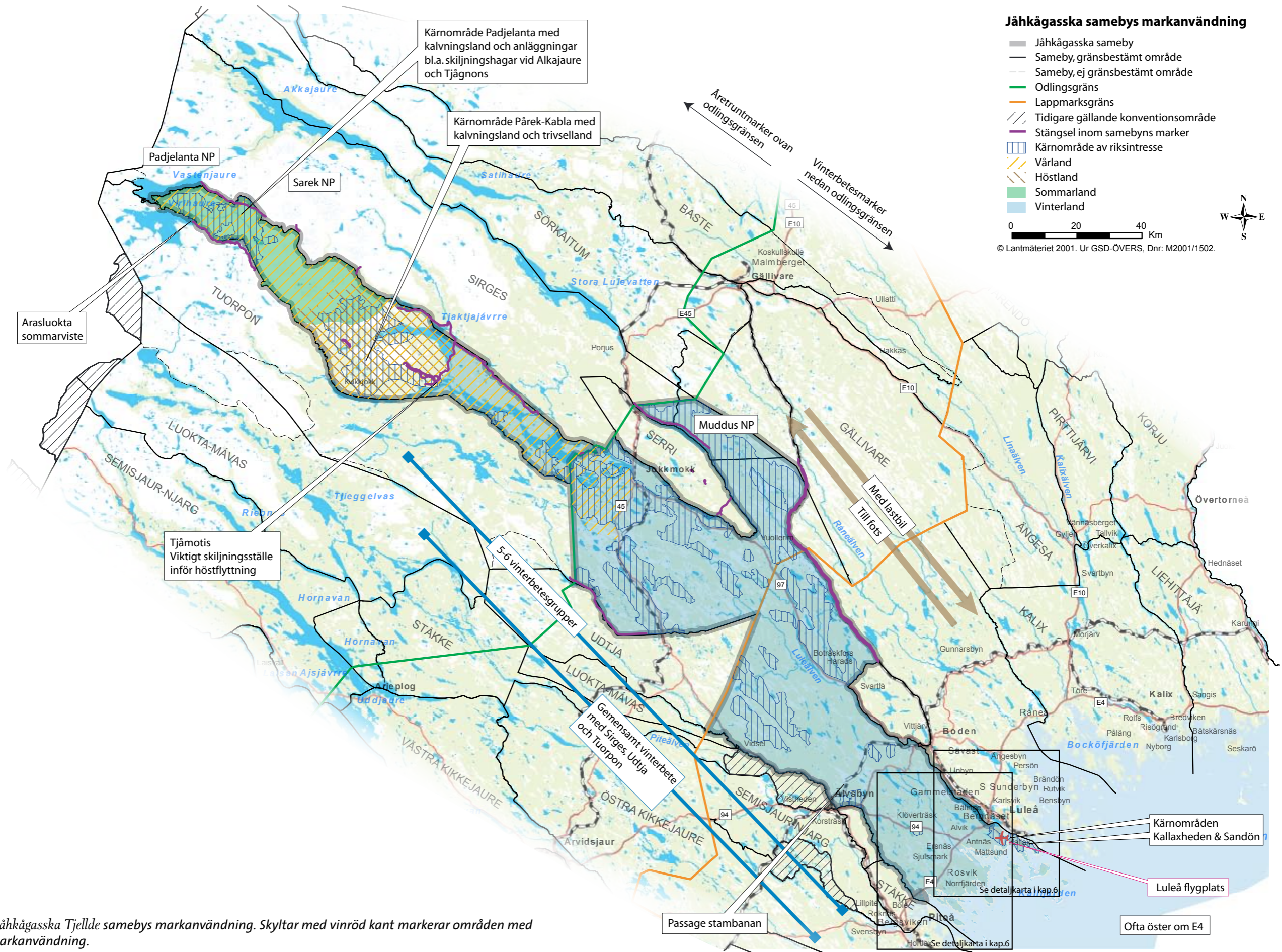
Samebyns svårigheter med skogsbruket finns beskrivna ovan under *Vinterbetesmarkerna*.

### Övrigt om samebyn

Inom Jåhkågasska Tjielldes pågår flera utvecklingsprojekt tillsammans med de andra Jokkmokksbyarna.



Marklavar som fönsterlav (bilden) och renlavar är mycket viktiga för renen under vinterhalvåret. Skogsbruk och täktverksamhet är några av de verksamheter som direkt påverkar förekomsten av marklavar. Jåhkågasska Tjielldes sameby nyttjar under vintern ett av de rikaste lavbetena som finns i Norrlands kustland, Kallaxheden. Foto: Inger Hellman



Figur 5.15:1 Karta över Jätkgasska Tjellde samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

## 5.16 Sirges sameby

### Översiktligt om samebyn

Sirges (Sirkas) sameby är Sveriges största sameby med åretruntmarker i Jokkmokks kommun. Samebyns betesmarker sträcker sig från norska gränsen i väster utmed Luleälven ner mot Bottenvikskusten. Sirges sameby delar vinterbetesland med samebyarna Jåhkågasska Tjielde, Tuorpon och Udtja.

Samebyns marker omfattar totalt 9117 km<sup>2</sup> varav drygt 30% utgörs av kärnområden av riksintresse.

#### 101 renskötselföretag

Sirges sameby består av 101 aktiva renskötselföretag. Högsta antal tillåtna renar vintertid d.v.s. det totalantalet kvarvarande renar efter slakt är fastställt till 15 500.

Samebyns ordförande (dec 2006) är Bertil Kielatis.

### Markanvändning och årscykel

#### Åretruntmarker

Sirges sameby har några av landets största nationalparker inom sina åretruntmarker, framför allt håller samebyn till inom delar av Sarek och delar av Padjelanta. Nationalparkerna innebär bra förhållanden för renskötseln då störning från bl.a. skotertrafik är liten där. Nationalparkerna ger också bra skydd under kalvningstiden. Några av de viktigaste kalvningslanden ligger inom nationalparkerna, bl.a. i nordvästra delen av Sarek.

Flyttningen ned till kusten innebär stora kostnader för samebyn. Fjällnära betet är känsligt för väder och klimat, därför är kustbetet likväl viktigt för samebyn. I Kuorpak och Suorva har samebyn viktiga anläggningar inom åretruntmarkerna. Flyttning till kusten sent på säsongen innebär en stor investering för en liten och kort nytta av betet vid kusten varför det kan vara lönsamt att stanna kvar till fjälls.

#### Vinterbetesmarker

Byn har 17 vinterbetesgrupper. Vinterbetesgrupperna sprids från Nautijaur i väster till Ersnäs i öster och dessutom öster om E4:an ut på öarna från Sandön (Piteå) i söder till Ersnäs fjärden i norr. Alterälven är Sirges södra gräns.

Inom Sirges sameby finns mycket långa flyttningssvågar mellan åretruntmarkerna och kusten. En vintergrupp flyttar hela 42 mil. Oftast sker flyttningen därför med lastbil.

På sårad mark där betet är uppsplittrat finns inte utrymme för stora renhjordar. Sådana områden kräver fler vinterbetesgrupper vilket är fallet i lågfjällsområdena nedan de stora nationalparkerna.

Eftersom förekomsten av vinterbete är en dimensionerande faktor för samebyn väljer Sirges att hålla ner antalet renar vintertid genom att prioritera kalvslakt. Uttaget av kalv utgör ca 60% av slaktuttaget. Till skillnad från förr har samebyn idag inga alternativa marker. Samma marker måste betas varje år.

Samebyns markanvändning inom närområdet kring Norrbotniabanan redovisas i kapitel 6.8.



Sirges sameby har i Porjus ett av sina viktiga skiljningsställen inför höstflyttningen till kustlandet. Foto: Enetjärn Natur AB

### Särskilda svårigheter

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

#### Vattenkraftutbyggnad

Sirges är en av de samebyar som drabbats mycket hårt av vattenkraftutbyggnad. Samebyns åretruntmarker gränsar mot Stora Luleälven i norr, med bl.a. landets största kraftverksmagasin, Akkajaure. Flera av Luleälvens kraftstationer med uppströms magasin finns inom eller i gräns med samebyns betesområde; Porjus, Harsprånget, Ligga, Messaure och Edefors.

#### Bebyggelse och annan exploatering

Kallax flygplats med omgivande expansionsområden ligger inom vinterbetesland som är gemensamt med övriga Jokkmokksbyar.

#### Rörligt friluftsliv och turism

Sirges sameby har problem med rörligt friluftsliv, framför allt skotertrafik, inom vinterbetesmarkerna.

#### Skogsbruk

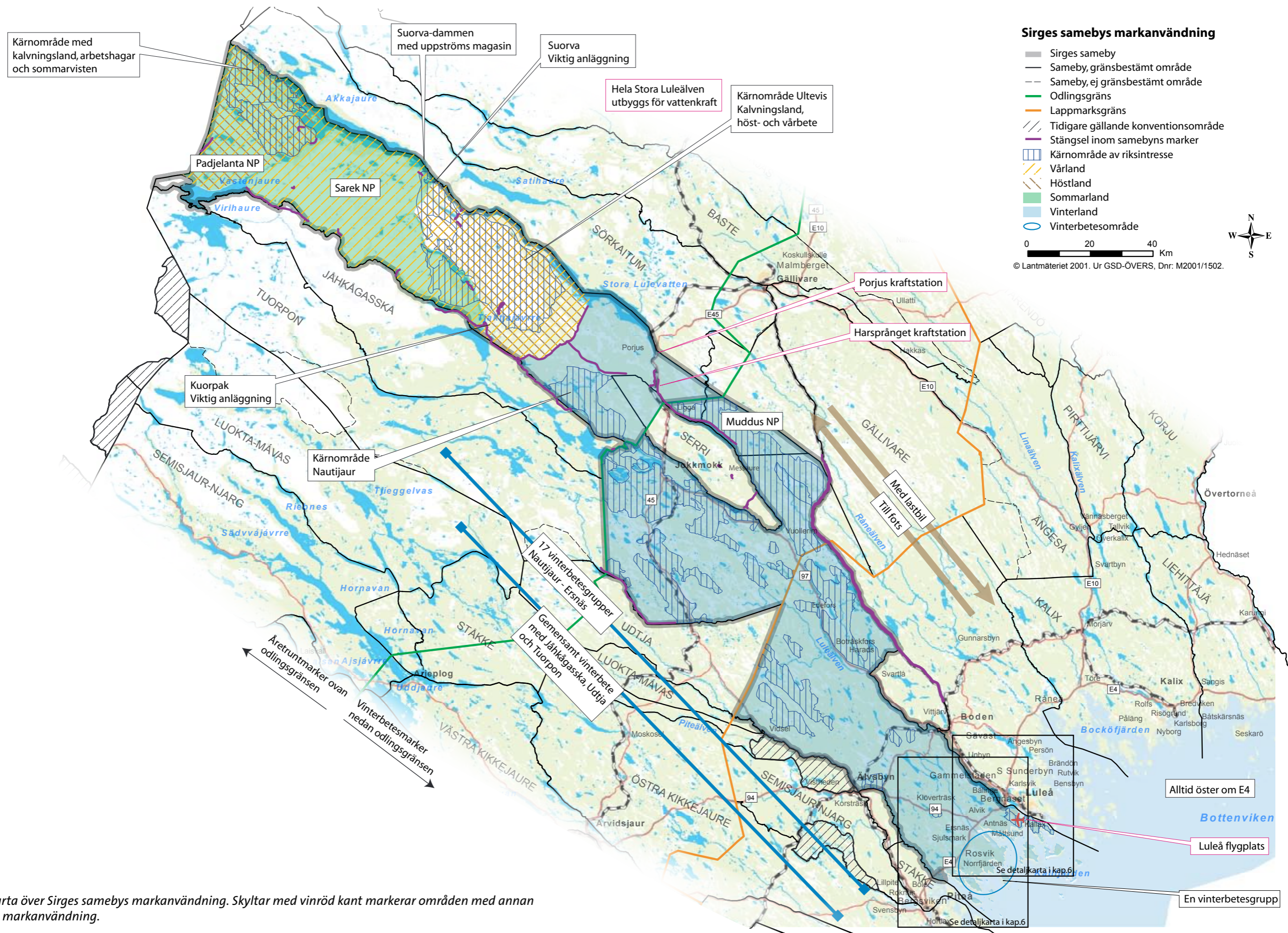
Sirges sameby har varit mycket aktiv i frågorna om ett hänsynsfullt skogsbruk. Debatten om fjällnära skog utspelades delvis på Sirges samebys marker väster om Jokkmokk, där mycket stora avverkningar med påföljande hyggesplöjningar skedde. Fortfarande betraktas skogsbruket som ett av de största problemen för samebyn.



Sirges sameby är en av de byar som drabbats hårt av vattenkraftutbyggnaden. Bilden är från en kraftstation i Umeälven men visar hur utbyggnaden av vattenkraften omdanar landskapet. Foto: Enetjärn Natur AB

### Övrigt om samebyn

Inom Sirges pågår flera utvecklingsprojekt tillsammans med de andra Jokkmokksbyarna. Ett av projekten går ut på att med hjälp av internet förbättra kommunikationen inom samebyn genom att det går att använda internet även vid arbete till fjälls. Ett annat projekt har handlat om att skapa förutsättningar för utveckling av kvinnodominerade samiska företag. Projektet syftade även till att öka kvinnorepresentationen i samebyns styrelse och initiera upprättande av en handlingsplan för jämställdhetsfrågor.



Figur 5.16:1 Karta över Sirges samebys markanvändning. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

## 6 Konsekvenser och skadelindrande åtgärder inom respektive järnvägsutredning

I detta kapitel beskrivs den metodik och de bedömningsgrunder som ligger bakom den konsekvensanalys som senare i kapitlet redovisas för varje sameby. I kapitlet redovisas även förslag till möjliga skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder. Förslagen får ses som en idébank som kan utvecklas vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsutredningarna och i senare skeden av planeringen. Konsekvenser och lokalt anpassade förslag på skadelindrande åtgärder redovisas sedan för var och en av samebyarna längre fram i kapitlet. Denna redovisning görs löpande från söder till norr för var och en av de olika järnvägsutredningarna.

### 6.1 Metodik och bedömningsgrunder

De konsekvensanalyser som presenteras i detta kapitel utgår ifrån hur rennärings påverkas inom markerna i utredningsområdet för Norrbotniabanan. Konsekvenserna för rennärings av ett stort projekt kan vara svåra att förutse. Därför har den här utredningen sökt vägledning i hur konsekvensbedömningar genomförts i andra projekt. Intervjuer med samebyarnas representanter har också varit mycket viktiga för analysen. Konsekvenserna har beskrivits och kvantifierats med utgångspunkt från bedömningsgrunder som utformats inom utredningen.

#### Vägledning och goda exempel

Någon enhetlig vägledning för konsekvensanalys och konsekvensbeskrivning med avseende på rennärings finns inte. En enkel vägledning finns dock i form av Länsstyrelsens i Västerbotten checklista över vad som ska vägas in i MKB med avseende på rennärings (se faktaruta till höger).

Dessutom har visst stöd hämtats i en handledning för MKB i samband med påverkan på rennärings: *MKB för renskötsel vid gruvetableringar - Bättre integrerad markanvändning*. Jordbruksverket 2005. Ett annat viktigt dokument är ett examensarbete från SLU: *Rennärings i miljökonsekvensbeskrivningar. Hur rennärings kan behandlas i MKB: er för nya verksamheter och exploatering*. Banverkets MKB-handbok beskriver också metodik.

Några exempel på genomarbetade miljökonsekvensanalyser för rennärings har också legat till grund för analysen av förhållandena utmed den planerade Norrbotniabanan:

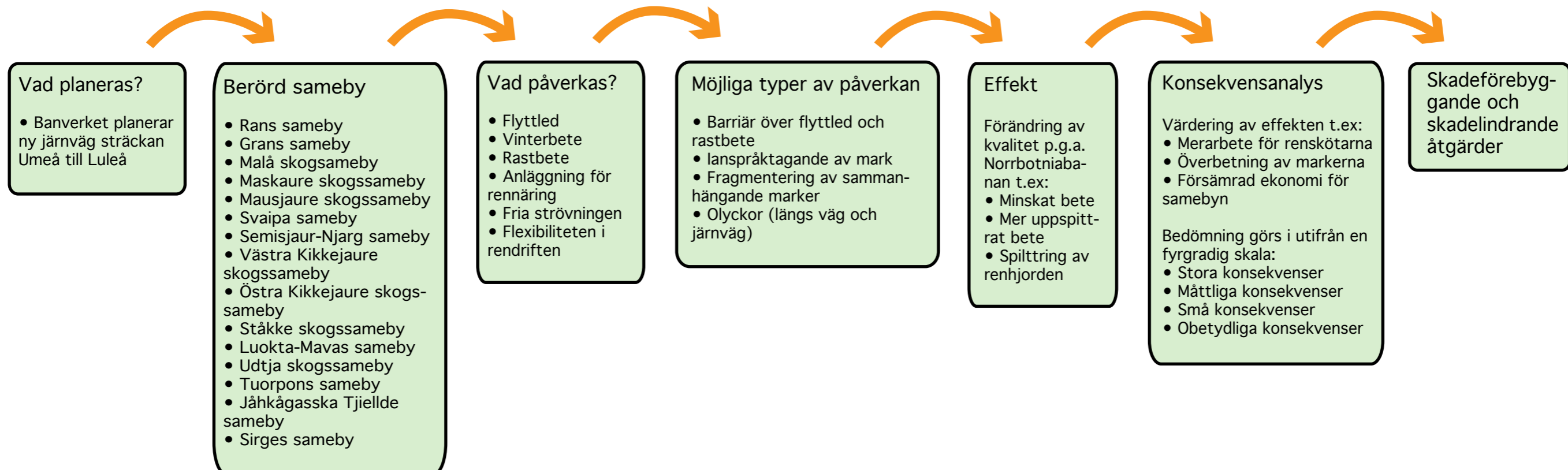
- *MKB för gruvetablering vid Fäbodliden* (Västerbotten).
- *Tre Toppar – samhällsintresse, hänsyn och konsekvenser*. (Dalarna)
- *Vindkraftsutbyggnad på Gabrielsberget i Nordmalings kommun – miljökonsekvensbeskrivning*.
- *Kirunaprojektet - hur påverkas rennärings av förändringarna i Kiruna?*

De tre senare rapporterna är gjorda av Enetjärn Natur AB. Banverket är producent till rapporten om Kiruna.

#### Vad bör en MKB innehålla avseende rennärings?

Checklista från länsstyrelsen i Västerbotten:

1. Hur, när och var bedrivs renskötsel i det aktuella området, inklusive dess omland?
2. Vilka är effekterna – negativa och positiva för renskötseln – av planerad verksamhet?
3. Vilka är effekterna – negativa och positiva – för planerad verksamhet av att renskötsel bedrivs i området, och kan detta innebära framtida konflikter?
4. Berörs något område av riksintresse för rennärings och vilka konsekvenser kan det i så fall leda till?
5. Vilka skadelindrande åtgärder är möjliga att sätta in, och hur stor bedöms den återstående skadan bli?
6. Hur ser den samlade intrångsbilden ut för berörd sameby (tidigare markintrång från konkurrerande intressen som inte hunnit läka ut, aktuella markkonflikter på andra håll etc.)?



## Om tidpunkt för konsekvensanalysen

Utredningen kring påverkan på rennäringen av den planerade Norrbotniabanan sker under en kort tidsrymd under vinter-vår 2006/07. Banverket har då påbörjat några av järnvägsutredningarna men en stor del av planeringen av järnvägen återstår. Den konsekvensanalys som presenteras utgör en bild av hur planeringssituationen för Norrbotniabanan ser ut under 2006/07.

För delsträckorna 120, 130, 140 och 160 (se figur 1:1) har järnvägsutredningsarbetet påbörjats. Nulägesbeskrivningen från denna studie har redan använts i de tre järnvägsutredningarnas samrådshandlingar. Längre fram i processen kommer även järnvägsutredningar för delsträckorna 110 och 150 att påbörjas.

I järnvägsutredningen preciseras järnvägens lokalisering från ett tidigare brett utredningsområde till några alternativa smalare utredningskorridorer. I slutet av järnvägsutredningen väljer Banverket en korridor som sedan ska tillätlighetsprövas.

För var och en av järnvägsutredningarna kommer en miljökonsekvensbeskrivning att arbetas fram där slutsatser från studien om rennäringen kommer att ligga till grund för att beskriva konsekvenser på rennäringen.

Tidpunkten för genomförandet av denna studie innebär att analysen kan bli ett viktigt tillskott i valet av fortsatt planeringsinriktning i respektive järnvägsutredning. Utpekade negativa konsekvenser kan innebära justeringar i planeringen och det finns fortfarande tid för att utarbeta skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder.

Å andra sida innebär studiens tidpunkt att osäkerheten i analysen av konsekvenser är stor eftersom alternativen inom järnvägsutredningarna i vissa fall är flera km breda. Konsekvenserna för rennäringen kan variera stort beroende på var inom korridoren som järnvägen slutligen kommer att anläggas.

## Direkta och indirekta effekter

Bland de konsekvenser som beskrivs finns såväl direkta som indirekta effekter. Det finns ingen glasklar gräns mellan dessa utan övergången är flytande. Till direkta effekter räknas t.ex. utslagning av rengården, barriär över flyttled eller förlust av mark för rastbete. Till indirekta effekter räknas sådant som undvikelseffekter genom störning på den fria strövningen eller risk för rubbning av invanda beteenden i hjordarna.

## Tidsperspektiv 2020

Vid analysen av konsekvenser anläggs ett perspektiv, som bygger på år 2020 som ett prognosår. Samma tidshorisont gäller för miljökonsekvensbeskrivningarna inom de olika järnvägsutredningarna för Norrbotniabanan.

## Analys i flera steg

Konsekvensanalysen görs i en kedja med flera steg.

### Påverkan

Påverkan är det fysiska intrång som verksamhetsutövaren orsakar, t.ex. att en järnvägen tar mark i anspråk.

### Effekt

Effekt är den förändring av kvalitet som uppstår där järnvägen dras fram t.ex. minskat bete, mer uppsplittrat bete eller splittring av hjordar.

### Konsekvens

Konsekvens är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för rennäringen eller samebyn, t.ex. merarbete för rensköterna, överbetning av marker eller försämrade ekonomi till följd av sämre överlevnad hos djuren.

### Skadelindrande åtgärd

En skadelindrande åtgärd är en insats för att förebygga negativa konsekvenser, minska skador eller förbättra miljön. Skadelindrande åtgärder kan inte fastställas i denna studie utan är en rekommendation till kommande utredningsskeden. Principer för skadelindrande åtgärder redovisas i kap 6.2.

## Dialog med samebyarna

Inom samebyarna finns praktisk förankring och erfarenhet kring hur rennäringen tidigare har påverkats av olika verksamheter. Utan den erfarenheten är det inte möjligt att beskriva konsekvenserna för rennäringen. Därför har dialog med samebyarna varit viktiga delar av den här utredningen. Samebyarna har också haft möjlighet att vid några tillfällen granska det som tagits fram under utredningen.

## Vad kan påverkas och hur?

Det är viktigt att definiera vilka delar av rennäringens funktionella samband som kan komma att påverkas av Norrbotniabanan.

Markerna inom utredningsområdet för Norrbotniabanan är dels viktiga som vinterbetesmarker och dels viktiga vid flyttningen till och från vinterbetesmarker längre österut. Utredningsområdet är en betydelsefull

del av årscykeln under vintern för flera av samebyarna. I det perspektivet kan följande företeelser inom samebyarnas rendrift komma att påverkas:

### Vinterbete

Stora delar av utredningsområdet för Norrbotniabanan används av samebyarna som vinterbetesområde. De år när snö- och väderförhållandena är sådana att betet längre inåt landet är svåråtkomligt för renarna är vinterbetet närmare kusten extra viktigt.

### Flyttled

Flyttlederna är stråk i terrängen ofta över öppna landskap som myrar och sjöar. Ibland går flyttlederna genom skog och då bitvis utmed röjda stråk som underlättar framkomligheten och bidrar till att hålla hjorden samlad.

### Rastbete

Rastbetena har en avgörande betydelse för om renarna ska kunna vila och äta efter ibland långa dagstapper vid flyttningen till och från åretruntmarkerna. För de renar som inte orkar fullfölja en samlad flyttning som drivs av rensköterna är rastbetena utmed flyttvägen mycket viktiga för vila och återhämtning innan de fritt strövar vidare ofta i spåren efter övriga delar av hjorden.

### Svår passage

Under flyttning eller samling är det ofta svårt att få renarna att passera t.ex. vadställen, branta sluttningar, lands- och järnvägar, bebyggelse eller tät vegetation. Sådana viktiga men avgränsade passager kallas ofta svåra passager.

### Fria strövningen

Vid sidan om den ordnade flytten till och från åretruntmarkerna passerar en del av samebyarnas renar i s.k. fria strövning. De strövar fritt mellan vinterbetesmarker och åretruntmarker och nyttjar då ofta de naturliga stråk i terrängen där flyttlederna ligger. Den fria strövningen är ett invariant beteende hos renen.

### Flexibiliteten i rendriften

Besluten om vilka marker som ska nyttjas för vinterbete eller vilka flyttleder man ska använda tas ofta med utgångspunkt från väder- och snöförhållanden.

P.g.a. de stora variationerna i förutsättningar är rendriften beroende av en stor flexibilitet när det gäller t.ex. val av betesmarker och flyttleder. Denna flexibilitet kan komma att påverkas av den planerade järnvägen.

### Möjliga typer av påverkan

De företeelser inom rendriften som beskrivits ovan kan påverkas på flera olika sätt. De påverkansfaktorer som används i denna konsekvensanalys är följande:

- Barriär över flyttled, betesmarker eller rastbete.
- Blockering av svår passage.
- Markförlust genom ianspråktagande av mark (exploatering).
- Fragmentering av sammanhängande marker, sönderslagning i mindre enheter.
- Olycksrisk utmed järnväg för renar och renskötare.
- Påverkan på renarnas betesro genom buller och visuell störning.

### Möjliga effekter

De olika påverkansfaktorer som är uppräknade ovan kan bl.a. leda till följande effekter på rennäringen:

- Minskat bete.
- Mer uppsplittrat bete.
- Svårare passage till bete.
- Mindre flexibel renskötsel vad gäller val av marker.
- Omöjliggörande av fri strövning.
- Invanda beteenden i hjorden rubbas.
- Splittring av hjordar.
- Övergång till flyttning med lastbil.
- Bortfall av livdjur till följd av olyckor.
- Personskador till följd av olyckor.

### Konsekvenser, exempel på olika följder

De effekter som uppstår kan ge följder med t.ex. nedanstående betydelse för samebyn.

- Färre alternativa marker kan leda till överbetning av de områden som kan nyttjas (antingen nere i vinterbetesområdet eller i åretruntmarkerna om samebyn tvingas stanna där under vintern).
- Stressade djur eller fler renar på mindre yta kan leda till sämre hälsa för renar p.g.a. ökad smittorisk som i sin tur kan leda till sämre tillväxt hos renarna som då får färre eller svagare kalvar. Svagare djur gör att färre djur överlever rovdjur, trafik, parasiter vilket i slutändan innebär sämre ekonomi för samebyn.
- Renhjorden blir mer utspridd i ett uppsplittrat betesområde vilket ger merarbete för rensköterna, med sämre driftekonomi som följd.
- Risk för fler konflikter med andra samebyar och med markägare om renar flyttas till nya betesområden.
- Förlust av renar p.g.a. olyckor och/eller blockering av den fria strövningen med följd att renar inte återvänder till åretruntmarkerna.

## Bedömningsgrunder

En analys av konsekvenserna på rennärings kan göras på tre olika nivåer. Antingen kan analysen göras i ett övergripande perspektiv med utgångspunkt från själva näringen som ett riksintresse eller så kan fokus ligga på konsekvenser för samebyn alternativt handla om konsekvenser för det enskilda renskötsel-företaget.

I den här utredningen har analysen fokuserat på den enskilda samebyn. Bedömningsgrunderna i figur 6.1:1 utgår därför ifrån konsekvenser för en sameby och dess möjlighet att fortsättningsvis kunna bedriva renskötsel. Vid sidan av detta görs också en översiktlig bedömning av hur enskilda områden av riksintresse för rennärings påverkas, se nästa avsnitt.

Effekterna beskrivs med utgångspunkt från respektive alternativ utredningskorridorers betydelse för samebyns samlade flyttning förbi eller nyttjande av marker inom Norrbottenbanans utredningsområde. Effekten på samebyn av respektive utredningskorridor har beskrivits utifrån listorna med påverkan och effekt på föregående sida.

Vid analysen av hur respektive sameby kommer att påverkas av den planerade järnvägen har följande frågor ställts:

- Vilka marker nyttjar samebyn?
- Vilka områden har samebyn pekat ut som särskilt viktiga?
- Flyttar samebyn till fots eller med lastbil?
- Vilken väg flyttar samebyn med sina renar?
- Var finns viktiga/svåra passager?
- Vilka konsekvenser har samebyn själv pekat på?

Stora konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Små konsekvenser	Obetydliga konsekvenser
Betydande påverkan på kärnområde eller flyttled av riksintresse, eller betydande påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker.	Begränsad påverkan på kärnområde eller flyttled av riksintresse eller begränsad påverkan samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker.	Liten påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja för samebyn viktiga marker.	Ingen eller marginell påverkan på samebyns möjlighet att passera och nyttja marker.
Påverkan bedöms så omfattande att den har effekter på fundamentala delar av samebyns årscykel.	Påverkan bedöms orsaka betydande negativa effekter för någon vinterbetesgrupp.		

- Är området orört eller redan exploaterat?

Konsekvensbeskrivningarna görs utifrån en fyrgradig skala från obetydliga till stora konsekvenser (se figur 6.1:1). Bedömningen av konsekvenserna bygger på relationen mellan de befintliga värdena och omfattningen av den förväntade förändringen. Där inget annat anges redovisas en negativ konsekvens.

Särskilt bra bete, utpekade av samebyn, har bedömts på samma sätt som kärnområde av riksintresse och svåra passager utpekade av samebyn har bedömts på samma sätt som svåra passager av riksintresse.

Värderingarna av de möjliga konsekvenserna av den planerade järnvägen bygger i stor utsträckning på analyser som gjorts under utredningen i samarbete mellan konsulten och samebyarna. Dessutom har den samlade erfarenheten från MKB för rennärings (se avsnitt 6.1) legat till grund för värderingarna samt konsultens tidigare erfarenheter från tidigare MKB avseende rennärings.

Konsekvensbedömningen innehåller olika grad av säkerhet. När osäkerheten är stor har det uttryckts genom att konsekvenserna har beskrivits i intervall t.ex. från små till måttliga eller när osäkerheten är mycket stor från obetydliga till stora.

## Rennärings riksintressen - bedömning av påtagligt försvårande

Förutsättningarna för rennärings riksintressen har beskrivits i avsnitt 4.2. I miljöbalkens hushållningsbestämmelser framgår att riksintressena ska skyddas och om konsekvenser uppstår ska en bedömning genomföras av om näringens bedrivande påtagligt försvåras.

I denna utredning görs en översiktlig bedömning av vart och ett av rennärings kärnområden av riksintresse kan skadas så att rennärings påtagligt försvåras.

### Miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark och vatten

Mark- och vattenområden som har betydelse för rennärings eller yrkesfiske eller för vattenbruk skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande.

Områden som är av riksintresse för rennärings eller yrkesfiske skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket (miljöbalken 3 kap 5 §).

Som stöd för bedömningen används en metod från Vägverkets MKB-handbok där påtaglig skada på naturmiljöns, kulturmiljöns och friluftslivets riksintressen bedöms i flera steg. Metoden är generell och kan tillämpas även på rennärings riksintressen:

- Är den sammantagna inverkan negativ?
- Är den sammantagna inverkan bestående?
- Är den sammantagna inverkan tillfällig men mycket stor?

Järnvägens inverkan bedöms i skalan: Påtagligt försvårande, Försvårande, Inget försvårande. Bedömningarna är förknippade med stora osäkerheter då banan i regel utreds inom breda korridorer.

## Konsekvenser redovisas för varje järnvägsutredning

Norrbottenbanan är indelad i sex delsträckor och för varje delsträcka görs en järnvägsutredning. Banverket hanterar i järnvägsutredningarna flera olika alternativa utredningskorridorer av järnvägen.

Var och en av järnvägsutredningarna berör flera samebyars vinterbetesmarker och några samebyar har vinterbetesmarker som berörs av två järnvägsutredningar. För var och en av samebyarna görs en analys av konsekvenserna av var och en av de alternativa utredningskorridorerna.

Redovisningen av konsekvenser görs för en järnvägsutredning per kapitel från 6.4–6.8. Järnvägsutredning 150 och 160 redovisas dock gemensamt i kapitel 6.8.

För de samebyar som berörs av två olika järnvägsutredningar (Gran, Svaipa, Västra Kikkejaure och Stäkke) redovisas konsekvenserna för renskötseln inom samebyn således i två olika kapitel.

## Viktigt om kartredovisningarna

Kartan för respektive järnvägsutredning visar den kustnära markanvändningen för var och en av samebyarna:

- Järnvägsutredningarnas korridorer är inlagda tillsammans med samtliga riksintressen för rennärings (flyttleder, rastbeten, svåra passager och kärnområden).
- De kärnområden som berörs av järnvägskorridorerna beskrivs närmare i tabell intill var och en av kartorna.
- På kartorna redovisas områden där förutsättningarna för vinterbete är mycket goda. Underlaget är vegetationsdata från Renbeteskommissionen (1998).

Dataunderlaget i betesredovisningen skiljer sig mellan Västerbottens och Norrbottens län och för järnvägsutredning 140 syns en tydlig gräns som visar från vilket län dataunderlaget är hämtat.

I Västerbottens län bygger underlaget på satellitbilder medan det för Norrbottens län är baserat på vegetationskartan. Betesvärdet för Norrbottens län visar förutom klassen ”vinterbete mycket gott” även klassen ”vinterbete gott”. Minsta karteringsbara enhet är 3 ha vilket innebär att områden mindre än 3 ha inte är klassade. Dataunderlaget visar endast förutsättningarna för förekomst av lav och bör tolkas därefter.

Figur 6.1:1 Bedömningsgrunder för de aspekter som behandlas i rapporten.



## 6.2 Principer för skadelindrande åtgärder

Nedan ges en generell beskrivning av olika skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder som kan tillämpas i det fortsatta arbetet med Norrbotniabanan. Förslagen får ses som en idébank som kan utvecklas vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsutredningarna, men också i järnvägsplanerna och vid projektering och drift.

Även om det är svårt att vara konkret i ett tidigt skede av utredningen finns redan nu en del konkreta förslag på åtgärder. Flera av samebyarna har själva bidragit med sådana förslag. Dessa redovisas för respektive järnvägsutredning i kapitel 6.4 -6.8.

Mer platsspecifika åtgärder måste utredas och utvecklas i samråd med samebyarna när lokaliseringen av järnvägen är fastlagd.

Det finns goda exempel på hur rennäringen redan idag drar nytta av olika skadelindrande åtgärder utmed järnvägen. Vid Kusfors finns en bro över stambanan som årligen nyttjas som planskild passage för rennäringen. Vid en tunnel för stambanan söder om Boden nyttjas tunneltaket av rennäringen som planskild passage över järnvägen. Inom Malå samebys betesmarker används en kort järnvägsbro över en bäck som rennäringens planskilda passage under järnvägen. På många platser utmed väg och järnväg fungerar ett vilstängsel som en god säkerhet för renarna vid bete intill vägen eller järnvägen.

### Tre perspektiv på åtgärder

De åtgärder som vidtas för att upprätthålla en funktionell rennäring efter att Norrbotniabanan har anlagts kan ses ur tre olika perspektiv.

- Samebyarnas anpassning. Flera av åtgärderna kan ses som en anpassning av renskötseln mellan Umeå och Luleå till den nya situationen med en ny kustjärnväg. Denna anpassning kan enbart göras av samebyarna.
- Banverkets åtgärder. Banverket kommer att behöva vidta åtgärder för att lindra skadan för de berörda samebyarna. Eftersom Norrbotniabanan och E4:an kommer att ligga parallellt med varandra utmed norrlandskusten kommer en del åtgärder att behöva samordnas med Vägverket.
- Andra aktörers åtgärder. Flera andra av samhällets aktörer kan vidta åtgärder inom sina befogenheter för att lindra skadan för rennäringen. T.ex. kan en kommun säkerställa alternativa betesområden genom att ta med dem i sin översiktplan.

## Samebyarnas anpassning till ny situation

Samebyarna kommer med nödvändighet att behöva anpassa renskötseln till den nya situation som uppstår när Norrbotniabanan anläggs.

Följande typer av anpassning bedöms som de viktigaste som kan komma i fråga:

- Justering av flyttled för anpassning till eventuell anlagd ren-/viltpassage, något som kan innebära flera års arbete med tillvänjning av renarna vid den förändrade situationen.
- Omläggning av rendriften över Norrbotniabanan (och E4:an) till transport med lastbil, med påföljande arbetsinsatser och eventuellt nya anläggningar för att få denna arbetsform att fungera.
- Anpassning av flyttningen till eventuella nya rengården och stängsel.
- Anpassning till mindre och färre betesmarker.
- Utökat samarbete om vinterbetesmarker mellan vinterbetesgrupper inom en sameby eller mellan flera samebyar, som t.ex. mellan Jokkmokksbyarna, kan öka flexibiliteten i renskötseln och därmed minska risken för att behöva reducera renantalen.
- Ett annat alternativ kan vara att lägga ned något eller några enskilda renskötsel företag för att skapa bättre förutsättningar för dem som är kvar.

Över huvud taget kommer det att ligga på samebyarnas och renskötsel företagets ansvar att efter att Norrbotniabanan har anlagts, få renarna att vänja sig vid den nya situationen med förändrade betesmarker och passager. Detta är ett arbete som kan ta flera år.

Många av de skadelindrande åtgärder som föreslås i detta kapitel kommer att innebära merarbete eller merkostnader för samebyarna jämfört med nuvarande situation. Hur detta merarbete eller merkostnaderna ska lösas bör utformas i samråd mellan Banverket och samebyarna.

## Banverkets skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder

Aktörer som medverkar till negativa förändringar för rennäringen har med utgångspunkt från Miljöbalken 2 kap avseende s.k. hänsynsregler ett ansvar att förebygga, hindra eller motverka skada. Det kan innebära ett ansvar att utreda och utforma skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder.

Det fortsatta arbetet i kommande skeden av järnvägsplaneringen bör prioritera utredning och utveckling av ett antal möjliga skadeförebyggande och skadelindrande åtgärder.

Nedanstående åtgärder utgör en idébank med åtgärder som kan vara relevanta för att minska den samlade intrångsbilden för samebyarna. Åtgärderna är indelade i fem huvudgrupper:

- Hänsyn i anläggningsskedet.
- Säkerställande av betesmarker nära järnvägen.
- Passager och nya flyttmönster.
- Ekonomiskt stöd för ökade kostnader.
- Varningssystem i driftskedet (SMS).
- Utbildning i renskötsel frågor för banförvaltare.
- Utbildning av renskötare om säkerhetsföreskrifter utmed järnväg och om principer för passage.

### Förslag vid planering av stängsel utmed Norrbotniabanan

Erfarenheter och kravlista från flera renskötare som ofta använder marker nära stambanan:

Om stängsel planeras utmed banan ska det ske utmed hela den sträcka som samebyn använder, för att undvika att djur smiter in innanför stängslen. Vid stängselslut viks sista längden in mot banvallen för att ytterligare förhindra djur att ta sig in på banvallen.

Upphandlingen av stängsling bör ske med höga kvalitetskrav på stängseltyp (höjd, maskor, trädkvalitet, märlor m.m.), stolpar, stag, öppningar och grindar. Hög kvalitet minskar kostnaderna för underhåll.

Stängslet ska underhållas enligt en fastlagd rutin som gör att samebyn kan lita på stängslet. Vegetation, snötryck, tjäle och påverkan från t.ex. älg gör att underhållet måste ske kontinuerligt.

Det ska finnas möjlighet att tillfälligt under de veckor som samebyn nyttjar markerna stänga viltpassagerna så att samebyn kan hålla kvar renarna på rätt sida av banan.

Inför den praktiska planeringen av i vilken omfattning stängsel ska användas utmed Norrbotniabanan liksom vilka kvalitetskrav som ska gälla för uppförandet av stängsel föreslås en referensgrupp med erfarna renskötare.

Förslagen kan med fördel även tillämpas utmed både stambanan och E4:an.

## Hänsyn i anläggningsskedet

Norrbotniabananans planerade dragning går genom renarnas vinterbetesmarker. Renarna är vandedjur som ofta använder markerna på ett likartat sätt år från år. Renarna är känsliga för förändringar.

Professorn i renskötsel, Öje Danell, SLU har i forskning om störning på renar visat att renens s.k. habituering (tillvänjning) till nya företeelser inom betesmarkerna är ett kritiskt moment. Om renen ska fortsätta att nyttja markerna, med de nya omständigheterna på plats, är det viktigt att den första upplevelsen med det nya blir positiv. För anläggningen av Norrbotniabanan kan det därför finnas skäl att överväga en anpassning i tid av exempelvis sprängningar och stora markarbeten om dessa sker inom viktiga betesområden för renen.

## Följdexploateringar

Följdexploateringar kan i vissa fall göra minst lika stor skada som järnvägsbygget i sig. Ett exempel på det är varifrån anläggningmaterial tas. Om grus tas från grustäckter på lavrika hedmarker kan konsekvenserna på rennäringen bli stor. Om anläggningmaterial istället tas från bergstäckter påverkas inte de lavrika hedarna.



Det är viktigt att stängslen är av hög kvalitet och underhålls så att samebyn kan lita på att de hindrar renarna från att komma in på banvallen. På bilden ett delvis översnöat stängsel utmed stambanan vid Stor-Blåliden.

Foto: Enetjärn Natur AB

### Säkerställande av betesmarker nära järnvägen

I kapitel 2 redogörs för bakgrunden till de utformningskrav som gäller för stängsel och passager.

Norrbotniabanan blir en järnväg som trafikeras med höga hastigheter. Säkerhetskraven runt banan kommer att vara höga. Detta kan påverka rennäringen negativt men också innebära åtgärder som samebyarna kan ha nytta av.

Som planerna för närvarande (mars 2007) ser ut har Banverket för avsikt att anlägga viltstängsel längs hela sträckan där det inte finns andra barriärer.

### ”Spärrstängsel” längs Norrbotniabanan

Ett bra och väl underhållet stängsel längs Norrbotniabanan (på östra och/eller västra sidan) kan mycket väl fungera som ett spärrstängsel för samebyn under den tid de nyttjar marker nära järnvägen. Idag fungerar det så på flera sträckor längs E4:an och Stambanan.

### Instängslat område mellan E4:an och Norrbotniabanan

Om området mellan E4:an och Norrbotniabanan inte är allt för litet och stängslet längs med väg och järnväg är pålitligt kan en mindre renhjord beta där. Detta förutsätter dock att det är möjligt att flytta in med renarna i området, antingen med lastbil eller via någon passage över väg eller järnväg.

Samebyarna har olika krav på hur stort ett sådant här område bör vara för att det ska vara användbart. Givetvis har tillgången på bete stor betydelse. Möjligheten att lasta och lossa renar med lastbil kan också ha betydelse. Senare skeden av planeringen får utvisa vad som är möjligt.



Stängsel längs tvärbanan mellan Bastuträsk och Skellefteå.  
Foto: Enetjärn Natur AB

### Passager och nya flyttmönster

För att mildra effekterna av den barriär som Norrbotniabanan innebär är det viktigt att i första hand etablera planskilda passager. Där detta inte är möjligt bör möjligheten att tillåta passager i plan prövas.

Banverket inställning i nuvarande fas av utredningen (mars 2007) är också att i möjligaste mån och i första hand utforma viltpassager som ”naturliga” passager i samband med bro, tunnel etc. Detta har stöd även i de säkerhetsföreskrifter som kommer att gälla för banan.

Det kommer även vara möjligt att anordna passager i plan. En sådan grind ska endast kunna öppnas av auktoriserad personal som också har ansvaret att övervaka passagen med erforderliga skyddsåtgärder enligt gällande trafikinstruktion. Det är dock viktigt att vara medveten om att banans höga geometriska standard (lutning och radie) innebär att banan under långa sträckor genom skogslandskapet kommer att gå på bank eller i skärning.

#### Passage i plan

När renarna ska passera på själva järnvägsspåret sker passagen i samma plan som järnvägen. Passage i plan är en billigare konstruktion, men innebär större risker, kan ställa krav på anpassning av tågtrafiken och är inte en flexibel lösning för samebyarna.

#### Planskild passage

När renarna passerar på bro över järnväg eller på annat sätt i ett annat plan än järnvägen är passagen planskild. Planskild passage innebär små risker, stor flexibilitet men stora anläggningskostnader.

### Planskild passage vid tunnel

På de sträckor där tåget går i tunnel kan passage ske ovanför järnvägen, på tunnelns tak. Om denna lösning stämmer väl överens med hur samebyn kan nyttja markerna, d.v.s. om tunneln anläggs i ett stråk som kan användas för samebyn flyttning kan en sådan lösning vara mycket positiv för samebyn. Därför är det betydelsefullt att vid den fortsatta planeringen av Norrbotniabanans tunnlar ha rennäringens intressen i åtanke.

Idag nyttjar bl.a. Udtja skogssameby ett tunneltak för passage av stambanan norr om Älvsbyn.

### Om kombinerad passage för ren och vilt

Om en planskild passage (ekodukt) för vilt även ska kunna utnyttjas för ren måste det finnas en möjlighet att tillfälligt stänga passagen t.ex. under vintervintern för att vajorna som betar öster om järnvägen inte för tidigt ska kunna börja sin flytt västerut mot åretrunmarkerna. Ekodukten måste även vara stängd för att betet närmast järnvägen ska kunna nyttjas.



Planskild passage vid tunnel. Bilden är från Håknäskälen, Nordmaling där Botniabanan går i en kort tunnel och gör det möjligt att etablera en planskild passage över järnvägen. Notera att E4:an ändå måste passeras i plan.

Foto: Botniabanan AB



En ekodukt anläggs för att leda naturen över vägen eller järnvägen. Mänsklig trafik får inte förekomma på en ekodukt. Bilden föreställer en ekodukt i Nederländerna. Foto: Hans Bekker



Ekodukt på Gardermobanen i Norge. Övergången som är 40 meter bred ligger i ett viktigt vandringsområde för älg. Foto: Statens vegvesen, Norge



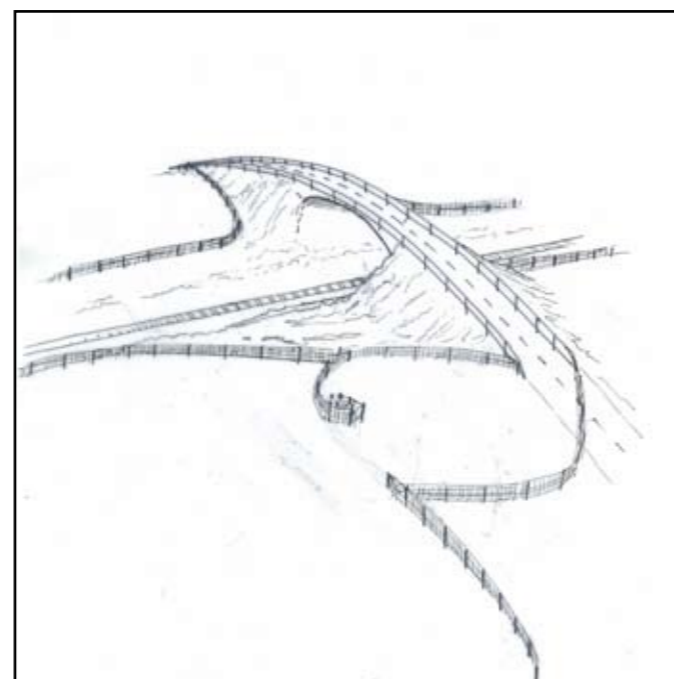
En vägbro anpassad för djur en s.k. viltbro. Bilden är från E6:an vid Rytingen norr om Uddevalla. Foto: Mattias Olsson

### Planskild passage vid bro - ekodukt, viltbro

En bro som också används för trafik, exempelvis i form av en liten vägbro (se skiss), kan i vissa fall användas även för flyttning av renar. Flera samebyar har uttryckt att det är omöjligt att flytta en hel hjord med renar över en smal bro medan andra menar att det går att tvinga över renarna om man har väl utformade hägn och ledarlar i anslutning till bron.

En planskild passage med bro kan givetvis med fördel användas över både E4 och järnväg om dessa ligger nära varandra.

Om renarna ska passera på en bro över järnvägen måste tidpunkten troligen anpassas till när inget tåg passerar. Om bron förses med skydd som avskärmar järnvägen kan renarna mer obehindrat flytta över bron.



Figur 6.2:1 Planskild passage på bro över järnvägen. Hitom bron finns del s en större, yttre hage för samling av renarna (syns bara till viss del närmast i skissen), dels en mindre som används strax innan renarna släpps över bron. Den större hagen bör vara försedd med ledarlar utvändigt som underlättar samlingen av renarna in i hagen. Illustration: Susan Broström, Enetjärn Natur AB.

### Passage vid skärning

En inriktning för planeringen av Norrbotniabanan ska vara att den nya järnvägen kan anläggas så att det blir möjligt att etablera ren- och viltpassage över eller under järnvägen. Där järnvägen anläggs i skärning kan det skapas förutsättningar för övertäckning så att det blir möjligt för renar och vilt att passera planskilt. En liknande passage diskuteras i Kirunaprojektet utmed Leavas samebys flyttled.

I nästa planeringsfas, järnvägsplan, kommer Banverket att gå in i detaljstudier av järnvägens placering i landskapet. Då kan man finna lokaliseringar med naturliga höjdstöd som är lämpliga för ekodukter. I dessa detaljstudier kan man även finna sträckor där det är möjligt att förlänga vägbroar med några extra brostöd och på så vis skapa en möjlighet att passera även under järnvägen.



När järnvägen anläggs i en skärning kan det skapas förutsättningar för att anlägga en planskild passage. Bilden är från stambanan vid Kusfors där Mausjaure sameby regelbundet flyttar renarna över bron. Foto: Enetjärn Natur AB

### Landskapsbro

I passager där banan går högt över landskapet kan det vara möjligt att i stället för bank anlägga en landskapsbro för renarnas passage. Här ska renarna passera under järnvägsbron.

Sådana konstruktioner är kostsamma men ger en god flexibilitet för renskötseln och innebär inte att trafiken på banan behöver påverkas.

För att motivera de kostnader en landskapsbro medför kommer det förmodligen vara nödvändigt att bron ska kunna tjäna även andra syften, t.ex. friluftslivet eller utgöra en passage för viltet.



En s.k. landskapsbro skapar möjligheter för planskild passage under järnvägen. Bilden föreställer en järnvägsbro över våtmark vid Ålsjön, Söderhamn. Foto: Thomas Fahlander

**Passage i plan över järnvägen**

Om en passage i plan kan ordnas innebär det att man sätter upp ett stort hägn med ett mindre hägn inuti som mynnar mot järnvägspassagen (se princip i skiss nedan för passage av både järnväg och E4). Renskötarna samlar och lugnar hjorden i det stora hägnet, flyttar ledardjuren in i lilla hägnet och släpper dem över järnvägen. Resten av hjorden följer sedan efter.

Ett lite annat sätt är att successivt under kanske en tid av flera dagar samla renarna från omgivningarna in i det stora hägnet. Där kan renarna utfodras till dess att det är dags att genomföra passagen. Nu öppnas den breda grinden in till det mindre, inre hägnet och alla renar förs in där. När renskötarna får klartecken för passage öppnas grinden mot järnvägen och hela hjorden drivs över på några minuter.

Ett sådant hägn kan vara tillfälliga anordningar som samebyarna tar med sig och sätter upp just innan djuren kommer dit. Hägnet tas ner efter genomförd passage.

Flera samebyar förordar dock fasta hägn vars läge valts omsorgsfullt med hänsyn till hur renarna nyttjar omgivningarna och med hänsyn till hur det är möjligt att både samla renarna och senare utfodra dem i hägnet.

Oavsett om hägnen är fasta eller tillfälliga är markåtkomsten viktig. Rätten bör sökas hos markägare när korsningspunkterna är utpekade.

Utformning av hägn och stängsel är mycket beroende på om samebyn flyttar till fots eller med lastbil. Placeringen av passagen måste ske där det naturligt i terrängen finns möjlighet att samla hjorden.

Passagen kan med fördel anpassas till själva järnvägsbanken genom att en brant järnvägsterrass ges en flack slänt så att risken för att renarna ska tveka inför passagen minskar.

**Samlingshagar vid passager**

Vid de korsningspunkter över Norrbotniabanan som blir aktuella kan det bli nödvändigt att planera för att hagarna som byggs upp för passager också ska kunna nyttjas för samling och utfodring under några dagar eller några veckor. Det kan ta tid att samla spridda grupper med renar från omgivningarna innan passage över järnvägen kan ske.

I det fortsatta arbetet inom järnvägsutredning/järnvägsplan är det därför viktigt att utreda frågan om uppbyggnad av nya samlingshagar, fasta eller tillfälliga, samt anvisa mark för detta för att underlätta en samlad flyttning över de svåra passager som uppstår.

Banverkets regelverk för passager ska givetvis beaktas.

**Passage i plan över både järnvägen och E4:an**

Norrbotniabananans läge nära E4:an innebär en dubbelpassage, dels en passage över järnvägen och dels en över E4:an. För en sådan dubbelpassage fordras tre hagar (se figur 6.2:2). I hagen mellan väg och järnväg kan djuren samlas för att vänta in en lämplig tidpunkt för fortsatt passage.

Avståndet mellan järnväg och väg i en dubbelpassage kan max vara några hundra meter. Om avståndet mellan E4:an och Norrbotniabanan är stort bedömer samebyn att det krävs fyra hagar för passagen.



Det hoprullade stängslet till höger i bild rullas ut tvärs över spåret innan renarna ska passera och hindrar dem från att smita längs järnvägen. Bilden föreställer passagen vid Polak-vägen, Stor-Blåliden inom Östra Kikkejaures betesmarker. Foto: Enetjärn Natur AB

**Ändring av flyttled**

Det kan bli aktuellt för flera samebyar att etablera en ny flyttled om den som används idag inte längre kan användas. Etableringen av en ny flyttled förutsätter ett utredningsarbete som belyser de topografiska förutsättningarna, samebyns förmåga att anpassa rendriften till den nya flyttleden samt vilka eventuella konkurrerande markanvändningsintressen som berörs.

Flyttleden ska följa naturliga terrängstråk med en variation av öppna marker och skog. Det ska vara möjligt att driva hjordarna med skoter längs flyttleden.

En ny flyttled kan behöva nya övernattningshagar med utfodringmöjligheter.

**Omläggning av rendriften till transport med lastbil**

Om passagera över Norrbotniabanan inte går att lösa kan samebyn bli tvungen att lägga om rendriften från dagens fria strövning eller samlad flytt till fots, till att istället transportera renarna i lastbil. En eller flera lastningsanläggningar kan behövas för att göra en sådan omläggning möjlig.

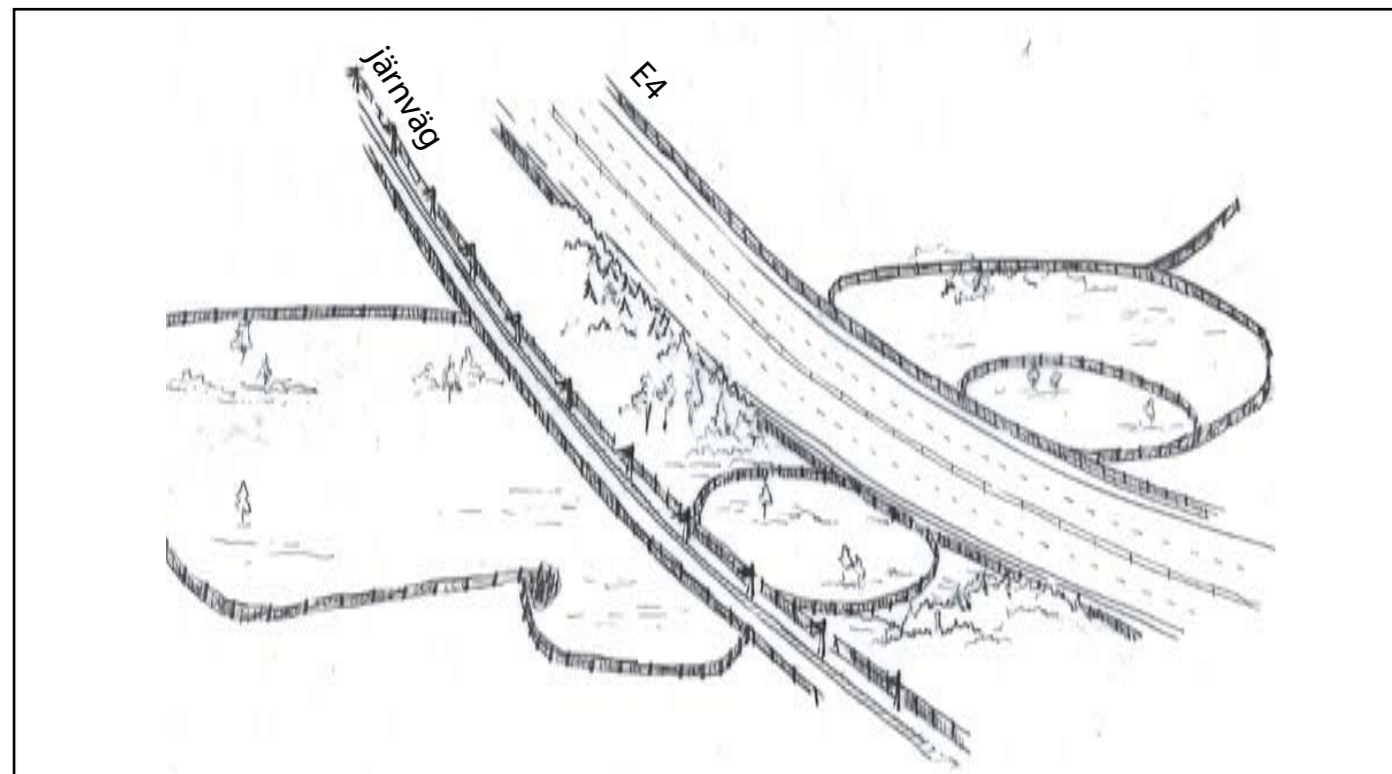
En lastningsanläggning kan liknas vid en anläggning för samling som redovisats i skisser i detta kapitel. Anläggningen ska ha en stor hage med flera ledarmar som djuren kan samlas mot. Dessutom behövs en eller flera mindre hagar samt en ramp för lastning på lastbil.



Vid omläggning av rendriften till transport med lastbil behövs anläggningar för lastning av renarna. Foto: Inger Hellman



Den innersta fällan ("silen") i familjen Blinds skiljingsanläggning i Ekträsk. Bilden ger en aning om hur en väl fungerande anläggning ska vara utformad. Foto: Enetjärn Natur AB



Figur 6.2:2. Anläggning för passage i plan över både järnvägen och E4:an. Eftersom båda linjerna bitvis kommer att ligga nära varandra blir det viktigt att samordna rennäringens passager mellan Banverket och Vägverket. Passagen måste också kunna ske i båda riktningar. I hagen mellan väg och järnväg kan djuren samlas för att vänta in en lämplig tidpunkt för fortsatt passage. Illustration: Susan Broström, Enetjärn Natur AB.

### Ekonomisk kompensation för ökade kostnader

Flera av samebyarna kan komma att drabbas av markförluster då Norrbotniabanan tar i anspråk och blockerar värdefull betesmark. För enskilda vinterbetesgrupper kan detta vara av stor skada, i något fall också för stora delar av samebyn.

Rennäringslagen ger ett starkt skydd för renskötselrätten. Markens användning får inte förändras på ett sådant sätt att det innebär avsevärda olägenheter för renskötseln. En process enligt rennäringslagen ska tillförsäkra ekonomisk kompensation om sådana olägenheter uppkommer.

### Ekonomiskt stöd för ökade arbetsinsatser och teknisk utrustning

I vissa fall kan det vara nödvändigt för samebyn att få ekonomiskt stöd som kompenserar ökade arbetsinsatser t.ex. vid kantbevakning, samlad flyttning mellan vinterbetesområden, skiljning och stödutfodring.

En annan typ av kompensation kan vara att samebyn får ökat tekniskt stöd för att klara flyttning längs alternativa flyttleder. Det kan innebära ökad tillgång till helikopter, biltransporter eller utökade stängsel.

### Stödutfodring

Om samebyn inte klarar av att utfodra renarna p.g.a. förlorade betesmarker till följd av Norrbotniabanan kan kompensation ske genom stödutfodring under vissa tider av året.

Stödutfodring görs ofta i stora hägn i vinterbeteslandet.



Stödutfodring kan bli en av de åtgärder som kan behöva vidtas för att lindra skadan för samebyarna. Foto: Inger Hellman

### Varningssystem i driftskedet

Längs vissa delsträckor av Stambanan finns ett väl utvecklat system med SMS-varningar som lokförarna kan sända när det finns renar på eller intill banan. SMS:et vidarebefordras till renskötarna. Svaipa är en sameby med goda erfarenheter av detta.

En annan variant med varningssystem via SMS har utvecklats av forskare på SLU och testats i Vilhelmina norra sameby. Varningssystemet går ut på att renarna är försedda med sändare som skickar SMS till renskötarna när renarna kommer för nära banan.



En lokförare som ser ren på spåret kan sända SMS-varningar som vidarebefordras till renskötarna. Systemet är bara utvecklat längs vissa sträckor av Stambanan. Foto: Enejärn Natur AB

## Andra aktörers åtgärder

### Förstärkt skydd av andra betesmarker

I det fall samebyn helt förlorar betesmarker eller om nyttjandet av markerna avsevärt försvåras kan en möjlig åtgärd vara att som kompensation stärka skyddet för en annan del av samebyns marker där förändringstrycket också är stort. Detta kan vara aktuellt när t.ex. kommunen har starka intressen av banan i ett visst läge och kommunen kan erbjuda säkerställande av betesmöjligheterna i översiktsplan på annan plats.

### Skoterförbud

En annan åtgärd kan vara att använda kommunenes möjlighet att begränsa eller förbjuda skotertrafik. Viktiga områden för rastbete utmed en ny flyttled bör kunna säkras från störning med hjälp av skoterförbud under de delar av året som områdena används.

### Samarbete med Vägverket om E4:an

Eftersom E4:an och Norrbotniabanan kommer att löpa parallellt och nära varandra innebär det behov av en samordning när det gäller passager för rennäringen.

### Anpassning av följdverksamheter

Bygget av Norrbotniabanan kommer att leda till en mängd följdverksamheter som genererar bl.a. trafik. På flera kilometers eller miles avstånd från järnvägen kan en grus- eller bergtäkt skapa tung trafik i ett stort omland. Det finns exempel på täkter där den tunga trafiken stört rennäringen vid en flyttled eller ett rastbete på stort avstånd från täkten. Det kan vara enkelt att åtgärda ett sådant problem genom hänsyn just när rastbetet eller flyttleden används.

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

## 6.3 Uppföljning

De effekter som uppstår bör dokumenteras genom en väl planerad och utförd uppföljning. Uppföljningen ska visa både hur de faktiska effekterna ser ut men också hur väl de skadeförebyggande och skadelindrande åtgärderna fungerar.

## 6.4 Konsekvenser inom järnvägsutredning 110

Järnvägsutredningen berör:

- Rans sameby och
- Grans sameby.

### Rans sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 22–23. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 110 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.4:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Samebyn använder så gott som varje år området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan.

En vinterbetesgrupp flyttar ner med sina renar mot Sävar, längs åsen på båda sidor om Sävarån. Hela åsen mellan Botsmark och Sävar nyttjas. Samebyn låter renarna beta ända mot E4:ans stängsel. Kärnområdet *Bullmark ner till Sävar* med utpekade flyttleder av riksintresse ligger inom Norrbotniabanas utredningsområde. Ett annat mycket viktigt betesområde inom utredningsområdet för Norrbotniabanan Kullaheden, nordväst om Umeå inom kärnområdet *Området mellan Tavelsjö, Vännäs*

Figur 6.4:2 Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 110. Kärnområden av riksintresse har nummererats och presenteras närmare i tabell på denna sida. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

och Umeå. Samebyn nyttjar här markerna ända mot väg 363, strax norr om Forslundagymnasiet. Området norr om Umeå har samebyn hittills inte använt eftersom det tidigare varit militärt skjutfält.

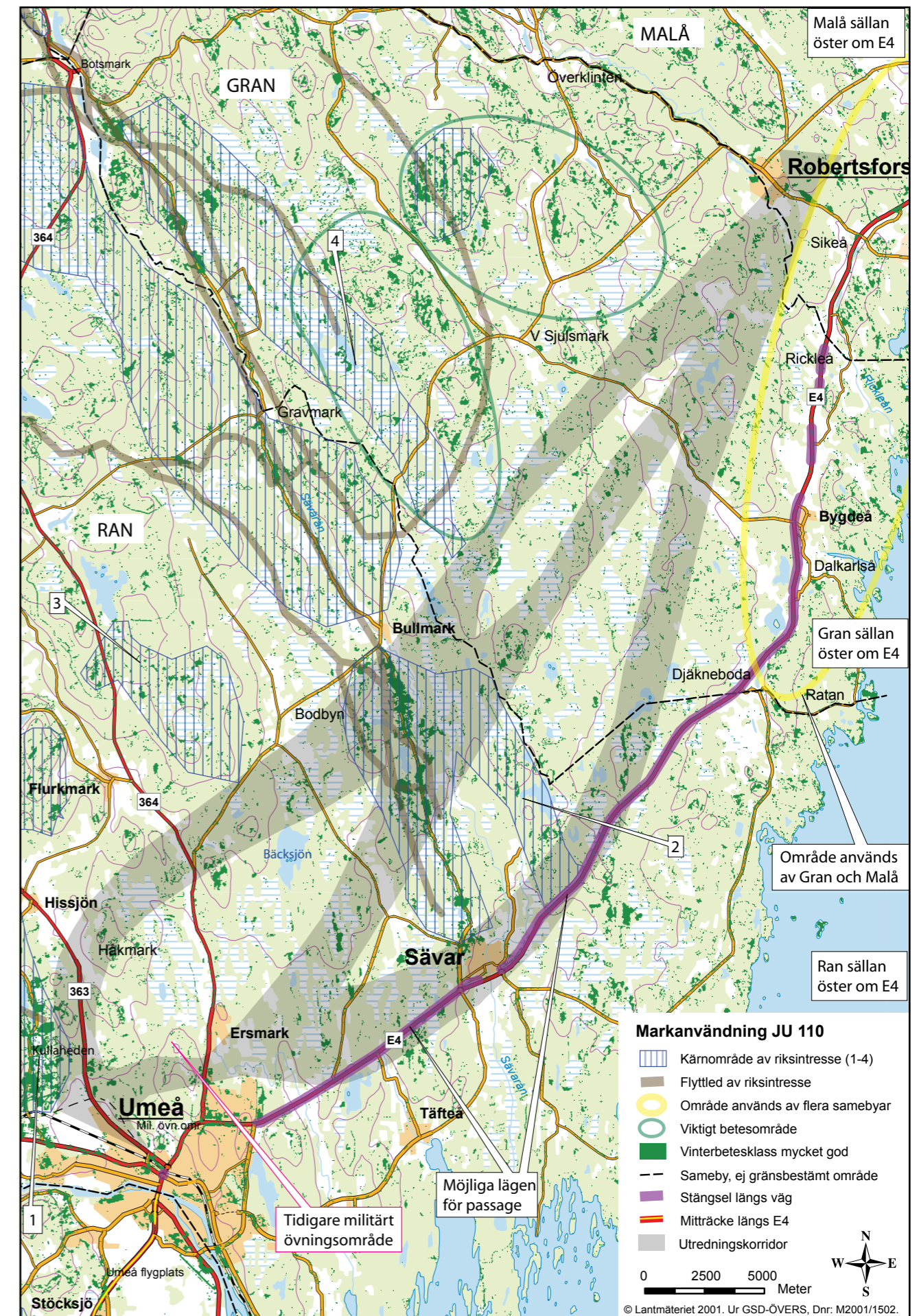
Inom samebyns betesområde finns flera områden med omfattande täktverksamhet, bl.a. på Sävarheden där tåkterna har tagit mycket betesland i anspråk.

Inom Rans samebys marker bedrivs aktivt jordbruk inom de delar som berörs av Norrbotniabanan. Detta påverkar samebyns möjligheter att nyttja markerna, eftersom man från samebyn vill undvika konflikter med jordbruksnäringen.

Fram till år 2006 har samebyn undvikit att nyttja markerna öster om E4:an i området norr om Umeå. Men i och med de svåra betesförhållanden som präglade vintern 2006/07 var samebyn tvungen att söka bete även där. Flytten gjordes med lastbil men vårflyttningen tillbaka västerut över E4:an skedde till fots. För detta måste samebyn ta hjälp av polis.

Kärnområden av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd sameby	Inverkan (försvarande av näringen)
Område mellan Tavelsjö, Vännäsby och Umeå (bl. a Kullaheden)	1	Vinterbete för några av samebyns grupper. Mycket viktiga lavmarker i berglandskap. Starkt påverkat av bl.a. grustäkter, friluftsliv och järnväg. Två svåra passager i södra delen av Tavelsjön på grund av bebyggelse och landsväg. Ytterligare en svår passage vid Sand över väg 363 på grund av åkermark och bebyggelse.	Ran	Ingen
Bullmark ner till Sävar	2	Huvudvinterbetesområde för flera av samebyns grupper. Berg och hedlandskap.	Ran	Försvarande eller påtagligt försvarande
Flurkmark.	3	Vinterbete för några av samebyns grupper. Lavmarker i berglandskap.	Ran	Ingen
Väster om Sävarån från Botsmark till Bullmark	4	Vinterbetesområde för en grupp i samebyn. Används även som reservbetesområde.	Gran	Ingen

Figur 6.4:1 Förteckning över kärnområden inom järnvägsutredning 110 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvarande / Påtagligt försvarande.



Markanvändning JU 110

- Kärnområde av riksintresse (1-4)
  - Flyttled av riksintresse
  - Område används av flera samebyar
  - Viktigt betesområde
  - Vinterbetesklass mycket god
  - - Sameby, ej gränsbestämt område
  - Stängsel längs väg
  - Mitträcke längs E4
  - Utredningskorridor
- 0 2500 5000  
Meter
- © Lantmäteriet 2001. Ur GSD-ÖVERS, Dnr: M2001/1502.

## Ran om Norrbotniabanan

Samebyn har fått mycket erfarenhet från planeringen kring Botniabanan och menar på att de nu sitter med facit i hand. Den påverkan som Botniabanan medför anser samebyn kunna vara överförbar på Norrbotniabanan. Samebyn upplever det som positivt att de kommer in i ett tidigt skede vid planeringen av Norrbotniabanan.

Rans sameby kommer alltid ha behov av att nyttja den del av byns vinterbetesmarker som ligger norr om Umeå och betonar att det är viktigt att detta beaktas i utredningarna om Norrbotniabanan.

Samebyn belyser vad som kan bli konsekvenserna av förväntade klimatförändringar. Enligt samebyn kommer nyttjandet av kustlandet och områdena öster om E4:an bli än viktigare i framtiden.

Rans sameby förordar ett östligt alternativ av Norrbotniabanan så nära E4:an som möjligt. Övriga två alternativ anser samebyn vara oacceptabla.

Vid det västliga alternativet skärs ett stort område av mellan E4:an och järnväg. Den mittersta korridoren skär av ett mindre område och samebyn tror inte att det kommer att vara lönsamt att nyttja ett område av den storleken. Även om området stängs in återstår problemet med att renarna måste beta på ett begränsat område. I kustområdet där markerna ofta är privatägda, kan även konflikter med markägare lätt uppstå om betestrycket på markerna blir stort.

Norr om Umeå anser samebyn att det är av största vikt att järnvägen dras öster om väg 363, d.v.s. inom det f.d. skjutfältet för att undvika intrång i det mycket viktiga kärnområdet Området mellan Tavelnsjö, Vännäs och Umeå väster om väg 363.

Rans sameby anser att även om Norrbotniabanan bara påverkar en eller flera vinterbetesgrupper direkt kommer konsekvenserna att ge utslag på hela samebyn och för varje år som följer. Samebyn trycker på vikten av kompensation och ersättning för det betesbortfall som orsakas av Norrbotniabanan.

Om Rans sameby ska kunna ta sig över E4:an och Norrbotniabanan finns lämpliga överfarter norr och söder om Sävar. Samebyn föreslår att man bygger en gemensam bro över både E4:an och Norrbotniabanan. Samebyn poängterar att hagar för samling av djuren i anslutning till E4:an och järnvägen är nödvändiga för att flytten skall kunna genomföras. Renarna inom Rans sameby är i princip tama eftersom renskötarna är i skogen med dem dagligdags. Därför ser samebyn det som fullt möjligt att nyttja en vanlig 4-5 meter vägbro som passage.

Inom samråden för Botniabanan har Rans sameby varit med och medverkat i att utforma förslag till bra lösningar för passage över järnvägen, bl.a. i form av en passage/bro vid en skärning.

## Bedömda konsekvenser

### Västligt alternativ

Ett västligt alternativ skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av kärnområdet *Bullmark ner till Sävar* och det för samebyn viktiga kärnområdet *Området mellan Tavelnsjö, Vännäs och Umeå*, väster om väg 363. Järnvägen skulle även innebära en barriär över flyttleder av riksintresse söder om Bullmark. Viktigt betesmark norr om Umeå mellan väg 363 och 364 tas också i anspråk. Järnvägen skulle också bli en barriär genom en del av vinterbeteslandet som idag är fri från andra störningar, väster om Bäcksjön. Detta skulle sammantaget innebära förluster av betesmark och en ny svår passage för att nå betet mellan Norrbotniabanan och E4:an. Det är osäkert i vilken omfattning området på 7-10 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete.

Konsekvenserna för samebyn av ett västligt alternativ bedöms bli måttliga till stora.

### Mittenalternativ

Ett alternativ i ett mittenläge skulle innebära fragmentering av kärnområdet *Bullmark ner till Sävar*. Järnvägen skulle även innebära en barriär över flyttleder av riksintresse söder om Bullmark. Järnvägen skulle också bli en barriär genom en del av vinterbeteslandet som idag är fri från andra störningar mellan Ersmark och Åbyn. Detta skulle sammantaget innebära förluster av betesmark och en ny svår passage för att nå betet mellan Norrbotniabanan och E4:an. Det är osäkert i vilken omfattning området på 2,5- 7 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Konsekvenserna för samebyn av ett mittenalternativ bedöms bli måttliga till stora.

### Östligt alternativ

Ett östligt alternativ skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av betesmark mellan Ersmark och Sävar samt ianspråktagande av kärnområdet *Bullmark ner till Sävar*. Alternativet går nära E4:an och området mellan järnvägen och E4:an kommer att bli smalt, endast 0-5 km. Det är osäkert i vilken utsträckning denna landremsa kommer att kunna användas för fortsatt renbete.

Konsekvenserna för samebyn av ett östligt alternativ bedöms bli små till måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan

## Samlad intrångsbild för Rans sameby

Rans sameby är den enda av samebyarna som har betesmarker i det expansiva Umeås närområde. Samebyn använder med en av sina vinterbetesgrupper området vid den planerade Norrbotniabanan, andra vinterbetesgrupper finns söder och väster om Umeå.

Sävaråsen nordost om Umeå är ett viktigt kärnområde av riksintresse som berörs av samtliga alternativ för Norrbotniabanan. Betydelsen av betet på Sävaråsen framgår på kartan över Järnvägsutredning 110 (figur 6.4:2). Gränserna mot Grans marker i norr är inte bestämda, något som bidrar till viss osäkerhet om den framtida markanvändningen. Planeringen av Norrbotniabanan förstärker ovissheten.

Närheten till Umeå med hög trafik på E4:an söder och norr om staden samt den högtrafikerade väg 363 mot Vindeln sätter stor präg på samebyns markanvändning. E4:an utgör en stor svårighet för samebyn vid passagen till och från de allt viktigare östliga vinterbetesmarkerna. Likaså finns kring en stad av Umeås storlek konkurrerande markanvändning som påverkar rennäringen långt från själva stadens ytterkanter, bland annat friluftsområden, skidspår, tillväxande landsortsbyar m.m. Söder om Umeå genomförs också bygget av Botniabanan inom samebyns vinterland.

Norrbotniabanan utgör bara en av flera svårigheter för renskötseln inom samebyns vinterland. Banan kan framförallt i de västliga sträckningarna fragmentera större skogsmarker som är mycket lämpliga för renbete. Vid ett östligt alternativ för Norrbotniabanan kan intrånget begränsas avsevärt.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen liksom lösningar för att passera barriären Norrbotniabanan blir av stor betydelse. Möjligheten att begränsa skadan är goda genom möjligheten att planera banan i det östliga, E4-nära alternativet. I de västliga alternativen är markerna flacka och möjligheten till tunnlar och skärningar med planskilda passager bedöms inte som så goda.

förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Två möjliga lägen för passage över E4:an kan användas i kombination med passage över Norrbotniabanan i det östliga alternativet, norr och söder om Sävar. Passagera har pekats ut av Rans sameby och redovisas på kartan i figur 6.4:2. Om området mellan järnvägen och E4:an inte är för smalt och om det är inhägnat bedöms det kunna användas för bete även i framtiden.

Även i det västliga och mittenalternativet blir det viktigt att hitta lägen för passager, i plan och planskilt, över den nya järnvägen, dels vid Sävaråsen, dels på ytterligare en eller ett par platser längre söderut.

## Grans sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 24-25. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 110 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.4:2 på föregående sida. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 120, se avsnitt 6.5 och karta i figur 6.5:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

En vinterbetesgrupp håller varje år till med ca 600 renar i ett område med bra bete mellan Gravmark och Västra Sjulsmark. Det händer att renarna går ända mot E4:an vid Djäkneboda, men där är betet inte lika bra. En annan vinterbetesgrupp kör vissa år ner sina renar till ett område väster om Robertsfors där betet är bra.

Grans sameby har betesmarker öster om E4:an, söderut ända ned till Ratan.

Samebyn har inga fasta anläggningar i området utan sätter upp tillfälliga hägn där renarna befinner sig när de ska samlas inför fottflytten upp till fjällen i mars-april. Samebyn har inga vandringsleder de använder varje år. Vilken väg de tar upp till fjällen avgörs av var renarna befinner sig när de börjar sin vandring västerut.

Samebygränserna i vinterbeteslandet är inte fastlagda mellan Rans, Grans och Malå och Maskare sameby. Det innebär i praktiken, framför allt för Grans och Malå sameby att den sameby som hinner ner först till ett visst vinterbetesområde är den som betar där det året. Om

## Gran om Norrbotniabanan

Samebyn anser att det vore bäst om Norrbotniabanan gick längs med E4:an, men eftersom det alternativet inte längre är aktuellt anser och tror samebyn att ett östligt alternativ vore det minst besvärliga ur renskötselsynpunkt. Men det krävs åtgärder för att få det att fungera.

Ett västligt alternativ skulle vara mer problematiskt eftersom renarna då skulle dra sig mer norrut och blandas med grannsamebyarnas renar vilket skulle leda till merarbete.

Grans sameby tycker att det är svårt att idag veta i vilken omfattning de kommer att använda ett område som hamnar mellan Norrbotniabanan och E4:an. Vid ett västligt alternativ skulle området bli för trångt för stora renhjordar på 1000 st. Ev. skulle området fungera för 400-500 renar.

Om det blir ett östligt alternativ kommer området mellan järnvägen och E4:an att bli oanvändbart eftersom det är ett så smalt område.

Grans sameby anser att stängsel utan "naturliga" övergångar, broar eller tunnlar, innebär ett hinder för renens naturliga strövning.

Öppningsbara stängsel är bra, men samtidigt innebär det en osäkerhet då man inte vet grindarna öppnats eller stängts av någon annan. Det gör att stängslen kräver tillsyn, annars kan det bli en dödsfälla för både renar och renskötare som ska ta bort renar från järnvägen.

inte Malå sameby hinner ner till vinterbetesområdet först händer det att hela Grans sameby, med sina 8600 renar, utnyttjar kustområdet.

Stora delar av E4:an inom samebyns marker saknar stängsel. Där viltstängsel saknas krävs hård bevakning av renarna. Mitträcken är hinder då renar ska flyttas över E4:an.

Jordbruk förekommer inom delar av det område som berörs av Norrbotniabanan. Detta påverkar samebyns möjligheter att nyttja markerna, eftersom man från samebyn vill undvika konflikter med jordbruksnäringen.

### Bedömda konsekvenser

#### Västligt alternativ

Ett västligt alternativ skulle innebära fragmentering av det goda betesområdet norr om Bullmark och ett något mindre bra betesområde närmare E4:an vid Djäkneboda. Bra betesmark tas också i anspråk öster om Västra Sjulsmark. Järnvägen skulle också bli en barriär genom en del av vinterbeteslandet som idag är fri från andra störningar. Detta skulle sammantaget innebära förluster av betesmark och en ny svår passage för att nå betet mellan Norrbotniabanan och E4:an. Området mellan järnvägen och E4:an bedöms dock kunna användas för bete för mindre renhjordar.

Konsekvenserna för samebyn av ett västligt alternativ bedöms bli måttliga.

#### Mittenalternativ

Ett alternativ i ett mittenläge skulle innebära fragmentering av det goda betesområdet norr och nordväst om Bullmark och ett något mindre bra betesområde närmare E4:an vid Djäkneboda. Järnvägen skulle också bli en barriär genom en del av vinterbeteslandet som idag



Rennäringen förutsätter att alla delar i årscykeln fungerar.  
Foto: Inger Hellman

är fri från andra störningar. Detta skulle sammantaget innebära förluster av betesmark och en ny svår passage för att nå betet mellan Norrbotniabanan och E4:an. Det är osäkert i vilken omfattning området mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete.

Konsekvenserna för samebyn av ett mittenalternativ bedöms bli måttliga.

#### Östligt alternativ

Ett östligt alternativ skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av betesmark. Järnvägen skulle också bli en barriär i vinterbeteslandet. Området mellan järnvägen och E4:an kommer att bli smalt, endast 1-3 km, och det är osäkert i vilken utsträckning det kommer kunna användas för fortsatt renbete.

Konsekvenserna för samebyn av ett östligt alternativ bedöms bli små till måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Samebyn har uttryckt sådana önskemål i textruta i detta avsnitt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Stängsel är en viktig fråga som samebyn betraktar med två perspektiv. Å ena sidan gillar Grans sameby inte stängsel eftersom de kan styra renarna åt fel håll. Om renarna följer ett stängsel utefter Norrbotniabanan kan de komma att röra sig norrut och blandas med andra samebyars renar. Å andra sidan är stängsel viktigt för att förebygga renpåkörningar.

#### Samlad intrångsbild för Grans sameby

Grans sameby använder med en av sina vinterbetesgrupper området vid den planerade Norrbotniabanan. Norr om Robertsfors nyttjas gemensamma marker med Malå skogssameby i ett område där Norrbotniabanan kan planeras långt i väster eller långt i öster. Gränserna mellan samebyarna norr och söder om Grans marker är inte bestämda, något som bidrar till viss osäkerhet om den framtida markanvändningen. Planeringen av Norrbotniabanan förstärker ovissheten.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Kraven på hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks dock i samebyns markanvändning. Längre i väster är samebyn påverkad av gruvnäringen.

Norrbotniabanan kan i de västliga sträckningarna fragmentera större skogsmarker som är lämpliga för renbete, dock inte kärnområden av riksintresse. Fragmenteringen kan bli stor då markerna är flacka och möjligheten till tunnlar och skärningar med planskilda passager inte är så goda annat än norr om Robertsfors där terrängen är mer kuperad. Norrbotniabanas fragmentering av betesmarkerna, i synnerhet i ett västligt alternativ söder om Robertsfors, får ses som ett större hot mot samebyns renskötsel i kustlandet än andra verksamheter.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av alternativ för järnvägen liksom utformningen av banan blir därför viktiga. Möjligheten att begränsa skadan är relativt goda genom möjligheten att planera banan i något av de östliga, E4-nära alternativen. I de västliga alternativen är markerna huvudsakligen flacka och möjligheten till tunnlar och skärningar med planskilda passager bedöms inte som så goda. Nordväst om Robertsfors finns dock mer kuperade marker där möjligheten till tunnlar och skärningar med planskilda passager bedöms som goda.

### Konsekvenser för andra samebyar

De samebyar som nyttjar de omgivande markerna kan komma att beröras av sekundära effekter om de direkt berörda samebyarna (Ran och Gran) mister betesmarker och renarna därmed omfördelas i landskapet under vinterbetet. Det innebär att både Ubmeje, Malå och Svaipa samebyar, som alla har vinterbetesmarker som gränsar mot Gran och/eller Rans samebyar, kan påverkas av ett ökat tryck av renar på sina marker. Givetvis kan dessa sekundära effekter också uppstå mellan Grans och Rans samebyar.





Flyttning av en stor hjord renar på Vindelälven inom Grans sameby. Foto: Inger Hellman



Foto: Enetjärn Natur AB

## 6.5 Konsekvenser inom järnvägsutredning 120

Järnvägsutredningen berör:

- Grans sameby,
- Malå skogssameby,
- Maskaure skogssameby,
- Mausjaure skogssameby och
- Svaipa sameby.

### Grans sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 24-25. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 120 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.5:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 110, se avsnitt 6.4 och karta i figur 6.4:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

En vinterbetesgrupp håller till med 800-1000 renar öster om från Anäset upp strax norr om Lövånger framför allt öster om, men även väster om E4:an. Renarna strövar fritt över E4:an på sträckan söder om Lövånger, som inte är stängslad. På sträckan norr om Lövånger, som har stängsel betar renarna ända mot E4:an.

Det kustnära området, som har bra bete, används nu i princip varje år till skillnad från förr när det fungerade som reservbetesmark. Ett år som vintern 2006/07 med dåliga vinterbetesförhållanden i inlandet och i fjällen har den vinterbetesgrupp som betat i kustområdet varit den av samebyns grupper vars renar klarat sig bäst.

Grans sameby har inga permanenta anläggningar i området, bara tillfälliga hagar som placeras på olika ställen beroende på var renarna befinner sig i mars-april när de ska samlas för att flytta västerut till fjällen.

Samebyn kör ner sina renar med lastbil på vintern och flyttar tillbaka västerut till fots på våren. När samebyn kör ner renarna till vinterbeteslandet släpps de öster om E4:an, så långt från E4:an som möjligt. Det är en del bebyggelse i området och mycket fritidsbebyggelse längs kustremsan. Fritidsbebyggelsen är dock inget större problem för samebyn eftersom renarna inte gärna betar vid stranden.

På åsen Storliden, norr om Anäset, finns en viktig naturlig passage över E4:an. (se figur 6.4:2)

Kärnområdena som i Ren2000 redovisas inom Malå sameby räknar även Grans sameby som sina områden.

Figur 6.5:2 Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 120. Kärnområden av riksintresse har numrerats och presenteras närmare i tabell på nästa sida. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

Det saknas bestämda gränser mellan de båda samebyerna i kustlandet.

Stora delar av E4:an inom samebyns marker saknar stängsel. Där viltstängsel saknas krävs hård bevakning av renarna. Mitträcken är hinder då renar ska flyttas över E4:an.

Jordbruk förekommer i stor utsträckning inom det område som berörs av Norrbotniabanan. Här finns i trakterna av Anäset några av landets största gårdar och för samebyn innebär det att markanvändningen måste anpassas så att man undviker konflikter med jordbrukets intressen.

### Bedömda konsekvenser

Gränserna mellan Gran och Malå är i dagsläget inte fastställda. Konsekvensbeskrivningen utgår ifrån hur samebyn har sagt att de använder området idag, inte utifrån de preliminära gränser som redovisats i Ren 2000.

#### Alternativ V

Alternativ V skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av kärnområdet *Korssjön och Klankliden*. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ V bedöms bli måttliga till stora.

#### Alternativ Ö1

Alternativ Ö1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen. Alternativet skulle också innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av flera kärnområden av riksintresse.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö1 bedöms



Kärnområden av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd same-by	Inverkan (försvårande av näringen)
Korsjön och Klankliden	5	Vinterbete på kuperad lavmark.	Malå/ Gran	Försvårande (alt V)
Nordöst om Flarken	6	Vinterbete. Samlingområde inför vårflytten.	Malå/ Gran	Försvårande (alt Ö1)
Norr om Ånäset	7	Vinterbete i kuperad lavmark. Naturligt samlingsställe. Svår passage över E4:an vid Ånäset.	Malå/ Gran	Ingen*
Röjmyrberget	8	Vinterbete. Naturligt samlingområde inför vårflytten.	Malå	Ingen*
Väster om Vebomark	9	Vinterbete i kuperad lavmark. Samlingområde inför vårflytten. Arbetshage vid Hörnäs som används under våren och ibland som lastningshage.	Malå	Försvårande (alt Ö1)
Öster om Göksjön	10	Vinterbete och naturligt samlingsställe. Vårhage vid Vitsidan.	Malå	Ingen
Öster om Burträsket, Lappvattheden	11	Vinterbete och naturligt samlingsställe under våren. Ett av samebyns allra viktigaste kärnområden. Kuperad lavmark. Två svåra passager över vägen vid Ljusrotet samt över Bureälven på grund av svaga isar.	Malå	Ingen*
Nordväst om Burträsk	12	Naturligt samlingsställe med kuperad lavmark för vinterbete. Mobil vårhage söder om sjön Ljusvattnet. Många svåra passager över vattendrag, bebyggelse och odlingsmark samt Bureälven.	Malå	Försvårande (alt S12)
Falmarksheden väster om Bureå	13	Vinterbete på lavhed. Naturligt samlingsställe. Renarna stannar kvar i området utan särskilda åtgärder.	Malå	Påtagligt försvårande (alt SFp)
Kyrkbäcken	14	Maskaure samebyns sydligaste kärnområde. Återfinns öster om Skråmträsket och nordväst om Brännvattnet. Området är viktigt samlings- och betesplats för renar med goda vinterbetesmöjligheter och betesro.	Maskaure	Försvårande (alt S12)
Gummark	15	Kärnområde som ligger nordväst om Gummark och omfattar stora delar av Lidberget, Stor-Getberget, Gammelbodberget och Valberget. Tack vare goda vinterbetesmöjligheter och betesro är området en mycket viktigt samlingsplats för renar.	Maskaure	Ingen*
Lidberget	16	Kärnområde nedanför som ligger öster om Inbyn och omfattar större delen av Lidberget. Används enbart som vinterbetesland. Området är förutom gott vinterbete viktigt samlingsplats för renar.	Maskaure	Försvårande (alt S12)
Gummarksnoret	17	Maskaure sameby s allra östligaste kärnområde. Sträcker sig mellan Långviken i öst och Sandbacken i väst. Området är viktigt betes- och samlingsplats för renar, med goda vinterbetesmöjligheter.	Maskaure	Ingen*
Kroksjön	18	Kärnområde som ligger nordväst om Kroksjön och omfattar stor del av Vitberget i väst och Dryckesbäckberget i öst. Området är viktigt samlings- och vinterbetesplats för renar. Lavrika barrskogar förekommer fläckvis.	Maskaure	Ingen*
Ostnäset	19	Svaipas östligaste kärnområde som ligger nedanför odlingsgränsen, öster om E4:an sydost om Ostvik, mellan Kågefjärden och Bredviksfjärden. Vinterbetesmöjligheterna är goda. Strax söder om Ostvik finns en svår passage vid flyttning till och från området.	Svaipa	Ingen*
Drängsmark	20	Relativt stort kärnområde som ligger nordväst och sydväst om Drängsmark, från Skuruberget och Dalberget i nordväst till Markberget och Vitberget i sydost. Vinterbetesmöjligheterna är goda, speciellt söder om Oxbäcken. Vid Drängsmark finns en svår passage vid flyttning mot Ostnäset.	Svaipa	Försvårande (alt Kd1)

Figur 6.5:1 Kärnområden inom järnvägsutredning 120 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvårande / Påtagligt försvårande. (\*): bedömning av ingen inverkan förutsätter att passage till området kan bibehållas.

därför bli stora.

### Alternativ Ö2

Alternativ Ö2 kan innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark runt Ånäset. Det finns risk att en viktig passage över E4:an, Storliden, norr om Ånäset blockeras.

I övriga delar av korridoren skulle Norrbotniabanan innebära en barriär för renarna och hindra deras nuvarande strövning över E4:an med bete på båda sidor om vägen. Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 4 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an sydväst om Lövånger kommer att kunna användas för fortsatt renbete.

Bedömningarna av konsekvenser i alternativ Ö2 präglas av stora osäkerheter som främst har att göra med valet av linje, banans utformning samt dess anpassning till E4:an. Konsekvenserna kan bli från små till stora.

Samlad intrångsbild för Grans sameby har redovisats i förra avsnittet, 6.4, om Järnvägsutredning 110.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Samebyn har uttryckt sådana önskemål i textruta här intill.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör

prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Stängsel är en viktig fråga som samebyn betraktar med två perspektiv. Å ena sidan gillar Grans sameby inte stängsel eftersom de kan styra renarna åt fel håll. Om renarna följer ett stängsel utefter Norrbotniabanan kan de komma att röra sig norrut och blandas med andra samebyars renar. Å andra sidan är stängsel viktigt för att förebygga renpåkörningar.

För samtliga alternativ blir det viktigt att planera för möjliga planskilda passager. Landskapet norr om Robertfors är relativt kuperat och det bör finnas möjlighet att använda järnvägens tunnlar som planskilda renpassager.

En särskilt viktig plats för fortsatt utredning är den svåra och viktiga passagen över E4:an norr om Ånäset. Här bör möjligheterna att hitta en gemensam lösning för järnvägens Ö2-alternativ och E4 övervägas.

Samlad intrångsbild för Grans sameby har redovisats i förra avsnittet, 6.4, om Järnvägsutredning 110.

### Gran om Norrbotniabanan

Grans sameby tycker att det vore bäst om Norrbotniabanan gick längs med E4:an, men eftersom det alternativet inte längre är aktuellt anser och tror samebyn att ett östligt alternativ kan vara det minst besvärliga ur renkötselsynpunkt. Men det krävs åtgärder för att få det att fungera.

Om det blir ett östligt alternativ menar samebyn att området mellan E4:an och Norrbotniabanan blir för litet för att använda. Samebyn menar att området kan bli en fälla för renarna. De kan komma att röra sig runt, runt i området, med risk att de inte tar sig ut utan till slut drabbas av svält. Om renarna kommer ut på vägen eller järnvägen är det stor risk att de blir överkörda.

Grans sameby skulle vilja veta hur mycket bete som verkligen försvinner när Norrbotniabanan byggs. Dels där järnvägen dras och dels närmast stängslet där det snart blir överbetat.

Grans sameby skulle önska sig små planskilda passager här och där så att renarna kan ströva fritt vintertid. Samebyn bedömer det som svårt att ta renarna under broar, men att det går att tvinga över renarna över en vägbro på våren när renarna är tama, men då är det viktigt med rätt utformade stängsel, på lämplig plats i terrängen och att tåget inte kör under precis när man passerar med renarna.

Förutom fler små passager vore det bra med en 100 m bred passage i plan eller planskilt för att flytta över hela hjorden på våren när de ska vandra upp mot fjällen.

Grans sameby menar att passager måste byggas där det är naturligt för renarna att samlas. Samebyn konstaterar att det inte är förrän efter att Norrbotniabanan är byggd och man ser hur renarna verkligen rör sig, som det går att säkert veta var det är lämpligt att placera passager.

## Malå skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 26–27. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 120 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.5:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Stora delar av samebyns vinterbetesmarker berörs av utredningen om Norrbotniabanan. Två av tre vinterbetesgrupper kan bli berörda, Keppejaurgruppen och Granselegruppen.

Keppejauregruppen har viktiga vinterbetesmarker norr och söder om Skellefteå flygplats vid kärnområdet *Falmarksheden*. Området har dock inte utpekats som riksintresse för Malå sameby. Keppejaurgruppen har en mycket viktig passage vid Åbyn norr om Burträsk. Den är av avgörande betydelse för att samebyn ska kunna nå markerna norr om Burträsk genom flyttning till fots.

Granselegruppen uppehåller sig med sina renar söder om Keppejaurgruppen i området från Villvattnet, runt Göksjön och Bygdeträsket och vidare österut. Granselegruppen har en mycket viktig passage vid berget Vitsidan mellan Burträsk och Bygdsiljum. Här finns också en anläggning.

Släppejaurgruppen har sitt huvudsakliga vinterbetesområde sedan många år från Ajaur vidare mot Järvtträsk och Lubbotträsk ned till ömse sidor av Robertsfors men har p.g.a. dåliga isar och dåligt skoterföre de senaste åren flyttat sina renar med lastbil från Järvtträskområdet.

Öster om E4:an är betet svårutnyttjat, bl.a. då öppet hav lätt kan ge skar- och isbildning på marken. Markerna används därför bara vissa år, bl.a. vintern 2006/07. Området mellan Bureå och Sikeå är föreslaget som ett konventionsområde för norska samebyar. Om samebyn nyttjar markerna öster om E4:an så flyttar man oftast dit med lastbil eftersom E4:an är mycket svår att passera. En viktig passage över E4:an finns vid Ånäset, vid Storliden.

Holmsvattnet-området väster om E4:an och vidare ned mot Ånäset är ett kuperat område med bra bete som utgör en viktig del av det fribete över stora arealer som samebyn kan nyttja i de östliga områdena.

Stora delar av E4:an inom samebyns marker är försedd med stängsel. Men utmed stängslet finns många vilt- och vägpassager samt små passager för rörligt friluftsliv som lätt kan leda ut renarna på E4:an. Därför nyttjar samebyn markerna närmast E4:an med försiktighet.

Jordbruk förekommer i stor utsträckning inom det område som berörs av Norrbotniabanan. Här finns i trakterna av Ånäset några av länets största gårdar och

### Malå skogssameby om Norrbotniabanan

För Malå sameby är det av största betydelse att säkerställa nuvarande passager till och från vinterbetesmarkerna. Det är viktigt att anpassa anläggningen av järnvägen så att det går att utnyttja befintliga, naturliga passager för renarna. Detta är av särskild vikt för de båda flyttlederna vid Åbyn (Keppejaurgruppen) och Vitsidan (Granselegruppen) om banan planeras i ett västligt alternativ. Med hänsyn till bebyggelse, angränsande samebyar, osäkra isar i Bureälven m.m. är det inte möjligt att ändra läget på dessa passager.

Samebyn ser hellre ett västligt alternativ av Norrbotniabanan än en östlig. I öster finns stora områden av fribeten som kan nyttjas under lång tid på vintern utan stora konflikter med vägar bebyggelse m.m. Därför vill samebyn slå vakt om de östliga markerna. Betena i öster kan räcka för stora delar av samebyn under tre månaders tid. Utöver detta bedömer samebyn att det finns bete för ytterligare en månad öster om E4:an.

för samebyn innebär det att markanvändningen måste anpassas så att man undviker konflikter med jordbrukets intressen.

### Bedömda konsekvenser

Gränserna mellan Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar är i dagsläget inte fastställda. Konsekvensbeskrivningen utgår ifrån hur samebyn har sagt att den använder området idag, inte utifrån de preliminära gränser som angetts i Ren2000.

### Alternativ V

Alternativ V skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av flera kärnområden. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna. Alternativet kommer att bli en barriär över tre flyttleder av riksintresse och det finns risk för att två av samebyns viktigaste passager, norr om Burträsk, blockeras.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ V bedöms bli stora, men om passagera kan behållas opåverkade kan konsekvenserna bli måttliga.

### Alternativ Ö1

Alternativ Ö1 skulle begränsa det fribete över stora arealer som samebyn idag kan nyttja i de östliga områdena. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna. Alternativet skulle också innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av flera kärnområden av riksintresse.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö1 bedöms bli stora.

### Alternativ Ö2

Alternativ Ö2 skulle begränsa det fribete över stora arealer som samebyn idag kan nyttja i de östliga områdena. Alternativet kan innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark runt Ånäset. Även det viktiga betet i Hornsvattnet-området kommer att fragmenteras. Det finns risk att en passage av riksintresse över E4:an, Storliden, norr om Ånäset blockeras.

Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 4 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an kommer att kunna användas för fortsatt renbete.

Bedömningarna av konsekvenser i alternativ Ö2 präglas av stora osäkerheter som främst har att göra med valet av linje, banans utformning samt dess anpassning till E4:an. Konsekvenserna kan bli från måttliga till stora.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Landskapet inom samtliga tre alternativ är relativt kuperat och det bör finnas möjlighet att vid tunnlår eller skärningar planera för planskilda renpassager. Av särskilt stor betydelse blir det att utforma passager för renarna vid de båda viktiga flyttlederna vid Åbyn respektive Vitsidan, båda kring Burträsk, i alternativ V.

En viktig plats för fortsatt utredning är den svåra och viktiga passagen över E4:an norr om Ånäset. Här bör möjligheterna att hitta en gemensam lösning för järnvägens Ö2-alternativ och E4 övervägas. Åtgärden förut-sätter ett samarbete mellan Vägverket och Banverket kring denna punkt.

Inom alternativ Ö1 och Ö2 kan konsekvenserna lindras om banan kan förläggas i långa tunnlår genom kuperade områden.

### Samlad intrångsbild för Malå skogssameby

Malå skogssameby är en av de samebyar som nyttjar ett område söder om Skellefteå där Norrbotniabanan kan planeras långt i väster eller långt i öster. Gränserna mellan samebyarna i detta område är inte bestämda, något som bidrar till viss osäkerhet om den framtida markanvändningen. Planeringen av Norrbotniabanan förstärker ovissheten.

Vinterbetet i utredningsområdet för Norrbotniabanan nyttjas i regel av alla samebyns tre vinterbetesgrupper. Betet kan räcka till stora delar av samebyn om vinterbetet måste koncentreras till kustlandet. Vinterbetet mellan stambanan och kusten motsvarar två tredjedelar av samebyns totala vinterbete där kustbetet från Burträsk till havet utgör hälften.

Vid sidan av E4:an och planerad utbyggnad utbyggnad av vindkraften i kustlandet finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Kraven på hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks dock i samebyns markanvändning. Längre i väster är samebyn påverkad av framför allt en expanderande gruvnäring.

Norrbotniabanan kan i de östliga sträckningarna fragmentera större skogsmarker som är lämpliga för renbete. I den västliga korridoren kan samebyns viktiga passager till och från de kustnära markerna blockeras. Dessa två scenarier måste betraktas som de potentiellt största hoten mot samebyns renskötsel i kustlandet.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av alternativ för järnvägen liksom utformningen av banan blir därför viktiga. För att lindra skada kan banan planeras med planskilda passager i det västliga alternativet eller med förläggning av banan i tunnel genom delar av de östliga alternativen.

Möjligheten att genomföra skadelindrande åtgärder bedöms som goda i det västliga alternativet då utmaningen där i huvudsak handlar om att skapa planskilda passager i ett par mycket viktiga lägen. I de västliga alternativen är markerna kuperade och möjligheten till tunnlår och skärningar med planskilda passager bedöms som goda men det är osäkert om detta av ekonomiska skäl kan bli aktuellt.

## Maskaure skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 28–29. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 120 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.5:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Samebyn använder varje år området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan.

Maskaure sameby har ingen fastställd sydöstlig gräns och renarna betar ner mot Lövånger med vägen mellan Mjödsvattnet och Lövånger som sydlig gräns.

I kustområdet väster om E4:an finns bl.a. kärnområdet *Falmarksheden*, nära Skellefteå flygplats. Omgivningarna erbjuder goda betesförhållanden trots närheten till flygplatsen. Maskaure sameby använder regelbundet området.

Förutom utpekade kärnområden finns områden som samebyn anser vara särskilt bra betesområden. Dessa höglänta områden ligger nära E4:an. Beroende på betet, varierar dock nyttjandet av hela kustområdet och samebyn behöver därför kunna nyttja hela området, både öster och väster om E4:an.

Längs E4:an finns stängsel inom stort sätt hela vinterbetesområdet och renarna betar ända mot vägen. En av samebyns anläggning finns öster om Brännvattnet.

Området öster om E4:an används vissa år av samebyn. Under både hösten och våren sker passagen över E4:an till fots vid viltpassager eller vägskäl. Ibland måste polis tillkallas.

Öster om E4:an används inte området från Bureå och norrut på grund av Rönnskärsverkets negativa påverkan på lavförekomsten.

Närheten till Skellefteå stad påverkar samebyns möjligheter att nyttja vinterbetesmarkerna längst i nordost. Bl.a. har utbyggnaden av Rönnbäckens golfbana trängt undan samebyn.

### Bedömda konsekvenser

Gränserna mellan Ran, Gran, Malå och Maskaure samebyar är i dagsläget inte fastställda. Konsekvensbeskrivningen utgår ifrån hur samebyn har sagt att den använder området idag och inte utifrån de preliminära gränser som angetts i Ren2000.

### Alternativ St1

Alternativ St1 skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av två kärnområden. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra

fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna. Alternativet kan innebära att en viktig passage blockeras.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ St1 bedöms bli måttliga till stora.

### Alternativ St2

Alternativ St2 skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av två kärnområden. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna. Alternativet kan innebära att en viktig passage blockeras.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ St2 bedöms bli måttliga till stora.

### Alternativ Ö1

Alternativ Ö1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till åretruntmarkerna. Alternativet skulle också innebära fragmentering av bra bete.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö1 bedöms bli måttliga till stora.

### Maskaure om Norrbotniabanan

Flera av samebyns kärnområden finns inom eller mellan utredningskorridorerna. Det är framförallt flera kärnområden som berörs av de västra korridoralternativen söder om Klutmark.

Med tunnel genom samebyns marker kan något av de västliga korridoralternativen vara att föredra eftersom en stor del av samebyns vinterbetesmarker ligger öster om dessa alternativ. Utan tunnel bedömer samebyn detta som de sämsta alternativen och i så fall förordas de östliga korridoralternativen. Av de östliga alternativen bedömer samebyn det västra alternativet som det sämsta och det östra över Örviken som det bästa eftersom dessa marker ändå inte nyttjas i dagsläget.

De västliga alternativen utan tunnel eller stor ekodukt ser samebyn som förenade med stora problem eftersom de går mitt i kärnan av vinterbeteslandet. Det skulle vara möjligt att flytta med lastbil på hösten över Norrbotniabanan men under våren då samebyn flyttar till fots kan banan bli en mycket svår passage. Att flytta med lastbil även på våren innebär mycket merarbete eftersom hjorden då finns spridd över och måste samlas inom ett stort område. Det blir även problem med den fria strövningen.

Om Norrbotniabanan förläggs "kloss i kloss" med E4:an anser samebyn att en passage med bro över eller tunnel under banan kan fungera. Den planskilda passagen bör vara bred med samlingshagar på vardera sida. Ett naturligt ställe för passage finns söder om Bureå.

### Alternativ Ö2

Alternativ Ö2 skulle innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark runt Holmsvattnet-området. Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 4 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an nordväst om Lövånger kommer att kunna användas för fortsatt renbete. Alternativ Ö2 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö1 kan bli från måttliga till stora.

### Alternativ SFp

Alternativ SFp skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av kärnområdet *Falmarksheden* och ett viktigt betesområde söder om Skellefteå. Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 1–6 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an väster och nordväst om Bureå kommer att kunna användas för fortsatt renbete. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ SFp bedöms bli stora.

### Alternativ Yv

Alternativ Yv skulle innebära ianspråktagande av ett viktigt betesområde söder om Skellefteå. Utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. Osäkerheten i bedömningen är därför stor.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Yv bedöms bli från små till stora.

### Alternativ Öv

Utformning av banan i förhållande till E4:an har betydelse för bedömningen. Konsekvenserna för samebyn av alternativ Öv bedöms bli små.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Samebyn har uttryckt sådana önskemål i textruta här intill. Passager är en sådan fråga. Ett naturligt ställe för passage finns söder om Bureå.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om

passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Vid passage genom det kuperade landskapet i väster kan konsekvenserna mildras avsevärt om banan på någon delsträcka kan gå i tunnel.

### Samlad intrångsbild för Maskaure skogssameby

Maskaure skogssameby är en av de samebyar som nyttjar ett område söder om Skellefteå där Norrbotniabanan kan planeras långt i väster eller långt i öster. Gränsen mellan Malå och Maskaure skogssamebyar är inte bestämda, något som bidrar till viss osäkerhet om den framtida markanvändningen. Planeringen av Norrbotniabanan förstärker ovissheten.

Maskaure skogssameby är en av två samebyar som har betesmarker ända mot staden Skellefteå (Mausjaure är den andra). Samebyn använder betesmarkerna i området vid den planerade Norrbotniabanan med stora delar av sina renar.

Inom utredningsområdet för Norrbotniabanan finns flera av samebyns kärnområden av riksintresse. Områdena är inte stora men tillgången på lav är bitvis god, något som framgår av kartan över järnvägsutredning 120 (figur 6.5:2). Kärnområden av riksintresse kan påverkas både i ett västligt och i ett mitten-alternativ.

Närheten till Skellefteå, med den högratifierade E4:an och Burträskvägen samt Skellefteå flygplats vid ett av samebyns kärnområden, sätter stor prägel på samebyns markanvändning. Staden märks också utanför dess ytterkanter med bland annat friluftsområden, golfbana, tillväxande landsortsbyar m.m. Längre i väster är samebyn påverkad av bl.a. gruvnäringen.

Norrbotniabanan kan i de västliga sträckningarna fragmentera några kärnområden och bilda en barriär som blockerar åtkomsten till marker öster om banan. Även i de östra alternativen kan kärnområden fragmenteras. Norrbotniabanan får betraktas som det potentiellt största hotet mot samebyns renskötsel i kustlandet. Utan skadelindrande åtgärder bedöms skadan bli större än den skada som åsamkas av markanvändningsförändringarna kring Skellefteå stad.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av alternativ för järnvägen liksom utformningen av banan blir därför mycket viktiga. För att lindra skada kan banan planeras med tunnlar i de västliga alternativen eller med samförläggning med E4:an eller via Örviken i de östliga alternativen.

Möjligheten att genomföra skadelindrande åtgärder bedöms som goda men det är osäkert om det av ekonomiska skäl kan bli aktuellt med långa tunnlar i väster eller med en samordnad passage av E4 och järnväg i ett östligt alternativ.

## Mausjaure skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 30–31. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 120 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.5:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Samebyn använder varje år någon del av området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan. Hela området används av samebyn eftersom det är optimalt att beta ett område vart tredje år, med så kallat växelbruk.

I kustområdet finns marker som samebyn anser vara särskilt bra betesområden. Flera av dessa höglänta betesområden ligger nära E4:an. Betet i samebyns vinterland är mycket varierat och markerna nära kusten bedöms vara mer "söndertrasade" jämfört med markerna längre västerut. Under svåra vinterförhållanden kan betet på bergsområden vara räddningen eftersom slättmarker är mer känsliga för variationer i väder- och snöförhållanden.

Två svåra passager av riksintresse berörs av utredningskorridoren för Norrbotniabanan, den ena öster om Klintforsfallet och den andra vid Vitberget. Passagen öster om Klintforsfallet används för både höst- och vårflytt.

I dagsläget finns inga stängsel utmed E4:an inom samebyns marker. Tidigare har det funnits och det finns planer på att E4:an ska förses med stängsel. Utan stängsel bedöms samebyn att det behövs en skyddszon på ca 1 km ifrån vägen. Motsvarande skyddszon är applicerbar på en ny järnväg utan stängsel.

Under hösten flyttas renarna i huvudsak till fots över E4:an. Passagen, även utpekad som riksintresse, ligger vid Vitberget. Tillfälliga hagar sätts upp och polisen stänger av vägen. I dagsläget fungerar passagen relativt bra. Samebyn använder inte hela området kring Vitberget för bete längre på grund av rörligt friluftsliv och skidspår närmast Skellefteå, detta trots att området utgör ett viktigt bete.

Området öster om E4:an används vart annat år. Söder och sydost om Skellefteå används markerna i mindre utsträckning.

Även under våren används passagen vid Vitberget. Passagen sker i huvudsak till fots. Något enstaka år har vårflytten skett med lastbil.

### Bedömda konsekvenser

För nedanstående beskrivning av konsekvenser gäller utgångspunkten att banan förläggs i plan. Vid banans passage norrut från Skellefteå kan det bli fråga om förläggning av banan i tunnel genom de höga bergspartierna bl.a. vid Vitberget. Med en sådan anläggning av banan blir konsekvenserna mindre. Fortsatt utredning kommer att påvisa hur banan kan anläggas norr om Skellefteå.

#### Alternativ S1/Kd1

Alternativ S1/Kd1 skulle innebära ianspråktagande av betesmark nordväst om Skellefteå. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn både vid höst- och vårflytten till fots och bl.a. omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning under våren från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till åretruntmarkerna. Det finns också risk att en viktig passage över väg 95, öster om Klintforsfallet blockeras.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S1/Kd1 bedöms bli måttliga till stora.

#### Alternativ S2/Kd2

Alternativ S2 och Kd2 skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av ett viktigt betesområde vid Vitberget och eventuellt betesområdet söder om Kåge. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S2/Kd2 bedöms bli måttliga till stora.

#### Alternativ S3/Kd2

Alternativ S3/Kd2 skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av två viktiga betesområden, Vitberget och söder om Kåge. Visserligen används inte Vitberget idag p.g.a. störningar från rörligt friluftsliv men på längre sikt kan samebyn vara i behov att åter nyttja området.

### Mausjaure om Norrbotniabanan

Norrbotniabanan skär genom samebyns vinterbetesland. Oavsett banans läge avskärs ett område mellan E4:an och järnväg. Hur detta område kommer att kunna användas är svårt för samebyn att säga. Det beror dels på vilka skadelindrande åtgärder som genomförs samt områdets storlek. Ett viltstängsel längs hela järnvägen kommer att vara en nödvändighet för att undvika skador på näringen.

Samebyn förordar de östliga alternativen med placering av järnvägen så nära E4:an som möjligt. Alternativ S3 nära E4:an bedöms som det bästa och alternativ S2 bedöms som sämre än alternativ S4. Alternativ S1 bedöms av samebyn vara de allra sämsta eftersom ett stort område betesmark skärs av mellan E4 och järnväg.

Maskaure föredrar att banan går vid Norra Bergsbyn och Ursviken mot att den går väster om E4:an.

Det finns risk att den viktiga passagen över E4:an vid Vitberget blockeras. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn både vid höst- och vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning under våren från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S3/Kd2 bedöms bli måttliga.

#### Alternativ S4/Kd2

Alternativ S4 och Kd2 skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av de två viktiga betesområdena, nordost om Skellefteå och söder om Kåge. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn både vid höst- och vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning under våren från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S4/Kd2 bedöms bli från måttliga till stora.

#### Alternativ S5

Alternativ S5 skulle innebära ianspråktagande av betesområde.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S5 bedöms bli små.

#### Alternativ S6

Konsekvenserna för samebyn av alternativ S6 bedöms bli obetydliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

En avgörande faktor valet av skadelindrande åtgärder är den varierade topografin norr om Skellefteå. Förläggning av banan i tunnel på en längre sträcka kommer att lindra skadan avsevärt. Vid en E4-nära förläggning av banan kommer det vara betydelsefullt att göra en gemensam planering av en passage för renarna över E4

och järnväg.

Fortsatt passage till fots under vintern över E4:an och nu även över Norrbotniabanan kan fungera om väg och järnväg förläggs "kloss i kloss" och en gemensam passage anordnas. Bro eller tunnel bör då vara de bästa lösningarna eftersom det kan bli svårt att stänga av både väg och järnväg. Planskild passage är även till stor fördel för den fria strövningen.

En gemensam planering av väg 95 och järnväg i alternativ S1 skulle underlätta passagen i detta läge.

### Samlad intrångsbild för Mausjaure skogssameby

Mausjaure skogssameby är en av två samebyar som har betesmarker ända mot staden Skellefteå (Maskaure är den andra). Samebyn använder varje år betesmarkerna i området vid den planerade Norrbotniabanan med stora delar av samebyns renar.

Inom utredningsområdet för Norrbotniabanan finns inga kärnområden av riksintresse, däremot finns mindre områden med lavrikedom och i synnerhet kustnära, intill E4:an och öster om denna finns viktiga betesområden på olika små höjddryggar.

Närheten till Skellefteå, med den högratifierade E4:an och Silvervägen, sätter stor prägel på samebyns markanvändning. Staden märks också utanför dess ytterkanter åt norr med bland annat det stora friluftsområdet Vitberget. Byarna och den spridda bebyggelsen i Kågedalen med påföljande krav på rennärings att ta hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks i samebyns markanvändning.

Norrbotniabanan kan i de västliga alternativen och i alternativet närmast öster om E4:an komma att blockera viktiga vinterbetesmarker. I ett E4-nära alternativ kan den redan idag svåra passagen av E4:an försvåras ytterligare. Tillsammans med de svårigheter som är förknippade med närheten till Skellefteå stad kan Norrbotniabanan få stor betydelse för hur samebyn kan nyttja markerna i kustlandet. Utan skadelindrande åtgärder bedöms skadan bli större än den skada som åsamkas av markanvändningsförändringarna kring Skellefteå stad.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av alternativ för järnvägen men framför allt utformningen av banan blir därför mycket viktiga. För att lindra skada kan banan planeras med tunnlar eller skärningar med planskilda passager eller med en gemensamt planerad passage av E4 och järnväg i det E4-nära alternativet.

Möjligheten att genomföra skadelindrande åtgärder är goda då höjdskillnaderna norr om Skellefteå kan göra det aktuellt med tunnel i flera av alternativen.

## Svaipa sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 32-33. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 120 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.5:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 130, se avsnitt 6.6 och karta i figur 6.6:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Svaipa sameby använder varje år området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan.

I området som berörs av järnvägsutredning 120 håller samebyn renarna ifrån E4:an eftersom stängsel saknas och området kring Kåge till stor del består av odlingsmarker. Området norr om Kåge och Ersmark används därför i mindre omfattning.

Kärnområdet *Drängsmark* har goda betesförhållanden med lavrika skogar, bl.a. på Drängsmarksåsen. Vid Drängsmark finns en svår passage som används vid vårflytten. Runt Drängsmarks by används markerna flitigt av det rörliga friluftslivet.

Strax söder om Ostvik finns en utpekad svår passage av riksintresse. Under hösten kunde samebyn tidigare flytta hela hjorden till fots över E4:an vid den svåra passagen. Idag är detta svårt p.g.a. mitträcke. Istället flyttas renarna i huvudsak över E4:an med lastbil på hösten.

Området öster om E4:an med kärnområdet *Ostnäset* används ofta, ungefär vartannat år. Vinterbetesmöjligheterna i området är goda. Om det är mycket snö längre västerut inom vinterbetesområdet blir betet vid kusten viktigt för samebyn och då kan markerna vid Ostvik vara mycket värdefulla.

De år då Svaipa och Semisjaur-Njarg samebyar är i kustområdet öster om E4:an samtidigt sker sammanblandning av renar. Då måste samebyarna skilja renarna innan flyttning vilket är ett tidskrävande arbete. I området öster om E4:an innebär tät stugbebyggelse utmed kusten svårigheter för Svaipa sameby.

Under våren flyttar samebyn till fots över E4:an. I regel byggs en tillfällig hage vid Lindesmark för passage. Där kan även skiljning med Semisjaur-Njargs renar ske. Polis måste spärra av E4:an för att renhjorden skall kunna passera. Ofta måste samebyn flytta djuren i etapper.

Passagen söder om Ostvik användes tidigare även för vårflytt till fots. Idag används denna passage betydligt mindre p.g.a. mitträcket och främst för att flytta över mindre hjordar.

### Svaipa om Norrbotniabanan

Samebyn anser att Norrbotniabanan kommer att innebära negativa konsekvenser för samebyn oavsett var den förläggs och det kommer att krävas mycket åtgärder för att lindra detta.

Samebyn förordar alternativ Kd2 med järnvägen placerad så nära E4:an som möjligt för att minska betesbortfallet.

Vid alternativ Kd1 bedöms konsekvenserna bli mycket stora enligt samebyn. Korridoren passerar genom kärnområdet *Drängsmark*. I området finns det fina hedmarker och om det bara blir en smal landremsa kvar mellan E4:an och järnväg uppstår ett impediment som inte kan betas och det blir därmed mindre lönt för samebyn att nyttja de östligaste markerna. Vid alternativ Kd1 blir impedimentet mellan E4 och järnväg större jämfört med i alternativ Kd2.

Utän stängsel skulle en zon söder om Drängsmark bli obrukbar (ca 5-6 km från banan) i alternativ Kd1. Även om stängsel upprättas menar samebyn att det kommer att finnas öppningar för vägpassager och därmed risk att renar smiter ut på banan. Med detta i åtanke anser samebyn att de kan komma att behöva hålla ett visst säkerhetsavstånd från banan även med upprätthållet stängsel. Det finns även risk att renarna kommer att undvika området nära järnvägen p.g.a. störning.

Samebyn menar att betesbortfallet till följd av Norrbotniabanan kan innebära att något företag inom samebyn måste upphöra eftersom betesresurserna redan nu utnyttjas maximalt.

### Bedömda konsekvenser

#### Alternativ Kd1

Alternativ Kd1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen. Alternativet skulle också innebära ianspråktagande av delar av kärnområdet *Drängsmark*. Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 6 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an kommer att kunna användas för fortsatt renbete.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Kd1 bedöms bli från måttliga till stora.

#### Alternativ Kd2

Alternativ Kd2 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen. Det är osäkert i vilken omfattning ett område på ca 1-4 km bredd mellan Norrbotniabanan och E4:an kommer att kunna användas för fortsatt renbete.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Kd2 bedöms bli måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. Svaipa sameby är av uppfattningen att ett kontinuerligt underhållet stängsel utmed Norrbotniabanan är ett måste för att renarna skall kunna beta nära banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

För båda alternativen Kd1 och Kd2 blir det viktigt att planera för möjliga planskilda passager. En särskilt vik-

### Samlad intrångsbild för Svaipa sameby

Svaipa sameby är en av de få samebyar som har ett viktigt kärnområde (*Ostnäset*) av riksintresse öster om den planerade järnvägen. Ungefär hälften av samebyns renar betar ungefär vartannat år inom detta område. Samebyn har viktiga betesmarker också väster om E4:an, på Drängsmarksåsen. Även här är betesmarken utpekad som kärnområde av riksintresse.

Svårigheterna p.g.a. E4:an att flytta till fots till och från de östligaste betesmarkerna kommer kraftigt att förstärkas med den nya järnvägen. Den nya järnvägen kan också medföra att viktiga betesmarker mellan banan och E4:an kan komma att blockeras. I det mest västliga av alternativen kan dessa effekter bli stora, och där kommer även delar av ett kärnområde tas i anspråk för banan. Det är möjligt att de östligaste betesmarkerna kan användas endast om flyttningen av renarna sker med lastbilstransport.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Längre i väster är samebyn påverkad av gruvnäringen.

Norrbotniabanan får betraktas som det potentiellt största, enskilda hotet mot samebyns renskötsel i kustlandet. Valet av linje för banan och utformning av banan har stor betydelse för konsekvenserna. De negativa konsekvenserna av den nya banan förstärks av att E4:an redan idag är en påtaglig barriär.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för passage av både Norrbotniabanan och E4:an blir därför av största betydelse för samebyn. För att lindra skada kan banan planeras nära E4:an och med en gemensam passage över både E4:an och järnvägen. Vid alternativ längre västerut kan banan planeras med en eller flera planskilda passager.

tig plats för fortsatt utredning är en passage i närheten av Ostvik. Här bör möjligheterna att hitta en gemensam lösning för järnvägen och E4:an övervägas. Likaså bör det övervägas om det i de kuperade markerna norr om Ostvik är möjligt att åstadkomma en passage för renarna genom att samordna järnvägens passage i eventuell tunnel eller skärning (planskild passage över järnvägen) med en passage i plan eller planskilt även över E4:an.



Norrbotniabanans direkta påverkan på de byar som har marker intill den planerade järnvägen kan ge indirekta konsekvenser på andra samebyar. Foto: Klemmet Israelsson.

### Konsekvenser för andra samebyar

De samebyar som nyttjar de omgivande markerna kan komma att beröras av sekundära effekter om de direkt berörda samebyarna (Gran, Malå, Maskaure, Mausjaur och Svaipa) mister betesmarker och renarna därmed omfördelas i landskapet under vinterbetet. Det innebär att byar som Ran, Svaipa (vinterbetesgrupperna vid Ekträsk), och Semisjaur-Njarg, som alla har vinterbetesmarker som gränsar mot de direkt berörda samebyarna, kan påverkas av ett ökat tryck av renar på sina marker. Givetvis kan dessa sekundära effekter också uppstå mellan gruppen av direkt berörda samebyar inom denna järnvägsutredning.

## 6.6 Konsekvenser inom järnvägsutredning 130

Järnvägsutredningen berör:

- Svaipa sameby,
- Semisjaur-Njarg sameby och
- Västra Kikkejaure skogssameby.

### Svaipa sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 32-33. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 130 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.6:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 120, se avsnitt 6.5 och karta i figur 6.5:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Samebyn använder varje år området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan.

I det kustnära området väster om väg E4:an är det framförallt markerna norr om Frostkåge som brukas intensivt. I detta område betar renarna ända ner mot E4:an. Söder om Frostkåge håller samebyn renarna ifrån vägen eftersom stängsel saknas och området kring Kåge till stor del består av odlingsmarker.

Området öster om E4:an med kärnområdet *Ostnaset* används ofta, ungefär vartannat år. Samebyn flyttar i huvudsak över E4:an på hösten med lastbil. Vinterbe-

Figur 6.6:2. Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 130. Kärnområden av riksintresse har numererats och presenteras närmare i tabell på denna sida. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

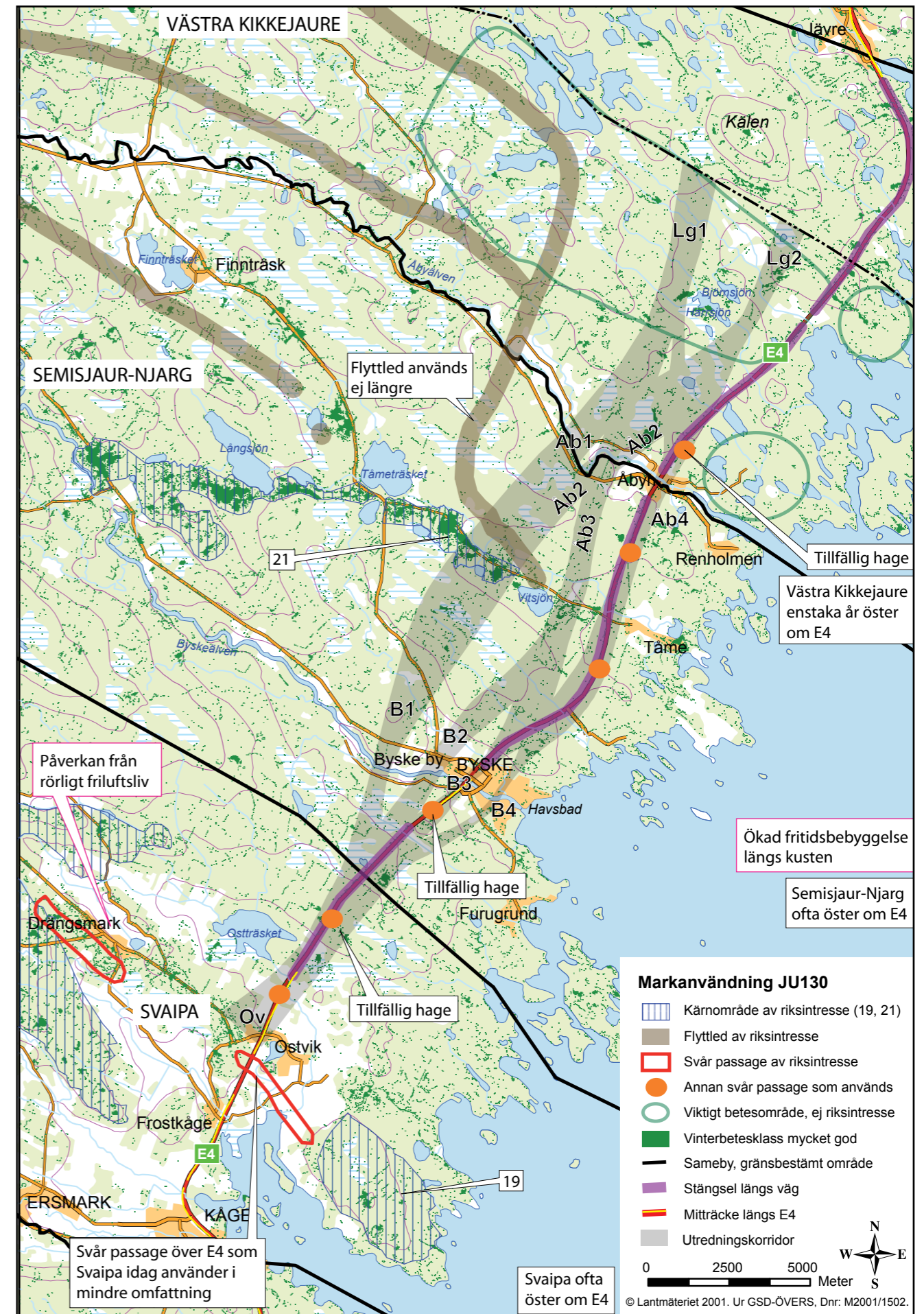
tesmöjligheterna i *Ostnaset* är goda. Om det är mycket snö längre västerut inom vinterbetesområdet blir betet vid kusten viktigt för samebyn och då kan markerna vid Ostvik vara mycket värdefulla.

Norr om Storbäck finns stängsel utmed E4:an som är väl underhållet och där betar renarna ända mot vägen. Om Svaipa och Semisjaur-Njarg samebyar är i kustområdet öster om E4:an samtidigt sker sammanblandning av renhjordarna. I området öster om E4:an medför tät stugbebyggelse minskade möjligheter att utnyttja de mest kustnära markerna.

Under våren flyttar samebyn till fots över E4:an. I regel byggs en tillfällig hage vid Lindesmark för passage. Där kan även skiljning med Semisjaur-Njargs renar ske. För att renhorderna skall kunna passera över E4:an krävs det att polis spärrar av vägen. Passage kan även ske söder och norr om Ostvik. Ofta måste samebyn flytta djuren i etapper.

Kärnområden av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd sameby	Inverkan (försvårande av näringen)
Ostnäs	19	Svaipas östligaste kärnområde som ligger nedanför odlingsgränsen, öster om E4:an sydost om Ostvik, mellan Kågefjärden och Bredviksfjärden. Vinterbetesmöjligheterna är goda. Strax söder om Ostvik finns en svår passage vid flyttning till och från området.	Svaipa	Ingen*
Tåmeträsk	21	Tåmeträsk är samebyns östligaste kärnområde och ligger sydost om Tåmeträsket. Området har goda vinterbetesmöjligheter, tack vare lavrika barrskogar.	Semisjaur-Njarg	Försvårande (alt B1)

Figur 6.6:1 Kärnområden inom järnvägsutredning 130 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvårande / Påtagligt försvårande. (\*): bedömning av ingen inverkan förutsätter att passage till området kan bibehållas.





### Konsekvenser alternativ Ov

Det finns enbart ett utredningsalternativ inom denna del av järnvägsutredning 130. Alternativet skulle innebära ianspråktagande av bra bete nära E4:an. Det finns risk att två passager över E4:an norr om Ostvik blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen.

Konsekvenserna bedöms bli från små till måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan. Svaipa sameby är av uppfattningen att ett kontinuerligt underhållet stängsel utmed Norrbotniabanan är ett måste för att renarna skall kunna beta nära banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

En särskilt viktig plats för fortsatt utredning inom denna järnvägsutredning är den svåra och viktiga passagen över E4:an norr om Ostvik. Här bör möjligheterna att hitta en gemensam lösning för järnvägen och E4 övervägas.

Samlad intrångsbild för Svaipa sameby har redovisats i förra avsnittet, 6.5, om järnvägsutredning 120.

### Svaipa om Norrbotniabanan

Samebyn förordar en förläggning av järnvägen så nära E4:an som möjligt. Ett önskescenario vore om järnvägen går på östra sidan om E4:an eftersom betesbortfallet då blir mindre.

Om Norrbotniabanan förläggs dikt an mot E4:an anser samebyn att en lång ekodukt skulle kunna vara den bästa lösningen för passage över både E4:an och järnvägen. I dagsläget är det dock mycket svårt att avgöra om en sådan passage i praktiken skulle fungera eftersom det finns så många osäkerheter. Eventuellt kan det visa sig att flytt med lastbil även på våren blir den bästa lösningen.

Frågan kring passage bör väckas igen i ett senare skede då mer information kring järnvägens placering och utformning finns. Detta är mycket viktigt för samebyn eftersom risken finns att en felplacering av en passage över järnvägen kan medföra att området öster om E4:an kan bli obrukbart.

Samebyn poängterar att vid upprättandet av en passage på privat mark krävs ett avtal med markägaren. Även tidpunkten för passage är viktig för att minimera störning på renarna.

Samebyn menar att betesbortfallet till följd av Norrbotniabanan kan innebära att något företag inom samebyn måste upphöra eftersom betesresurserna redan nu utnyttjas maximalt.

### Semisjaur-Njarg sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 34-35. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 130 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.6:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

En av samebyns fem vinterbetesgrupper använder varje år området som berörs av utredningen om Norrbotniabanan.

Beroende på tillgången bete varierar samebyns nyttjande av de kustnära markerna från år till år. Samebyn använder dock regelbundet hela det område som omfattas av järnvägsutredningen. Flyttleden av riksintresse som går söder om Finnträsk används av samebyn för att ta sig till kärnområdet *Tåmeträsk*. Halva kärnområdet *Tåmeträsk* ligger inom utredningskorridoren för Norrbotniabanan. En fast hage finns mellan *Tåmeträsk* och Finnträsk.

I området väster om E4:an betar renarna ända mot E4-stängslet som är väl underhållet. Under hösten/vintern kan passage över E4:an både ske till fots och med lastbil. Vid passage till fots kan inte samebyn passera där mitträcke uppförts, däremot är passage möjlig vid motorväg utan mitträcke.

Området öster om E4:an används ofta av samebyn. Längs kusten har fritidsbebyggelsen ökat mycket och inom samebyns marker finns även *Tåme* skjutfält. Under våren sker passage över E4:an i huvudsak till fots vid en tillfällig hage som upprättas söder om Byske.

Den flyttled av riksintresse som kommer in från nordväst från Västra Kikkejaure samebys marker är en gammal flyttled som ej används längre.

### Semisjaur-Njarg om Norrbotniabanan

Samebyn förordar en E4-nära dragning av Norrbotniabanan. Allra bäst vore det om järnvägen förläggs på den östra sidan, nära E4:an. Ett havsbadsnära alternativ förbi Byske anses vara bättre än ett västligt alternativ. Det havsbadsnära alternativet förbi Byske innebär betesbortfall inom samebyns redan små vinterbetesmarker öster om E4:an.

De västliga alternativen anses vara sämre ju längre ifrån E4:an banan hamnar. Ett västligt alternativ innebär att ett område skärs av mellan väg och järnväg. Samebyn befärar därmed indirekta konsekvenser eftersom den östliga vinterbetesgruppen pressas mot den västra gruppen. Hur det avskärmade området sedan skulle kunna användas är svårt för samebyn att säga. Det beror dels på vilka skadelindrande åtgärder som genomförs samt områdets storlek. Osäkert är om merkostnaderna skulle överstiga vinster.

Vid betesbortfall kan det bli så att samebyn måste stanna längre i åretruntmarkerna (ca 3-4 veckor), därtill kommer ökad påverkan från turistnäringen. Ett annat alternativ är att renantalet minskas och i värsta fall kan någon grupp eller renskötare få upphöra med renskötsel.

Samebyn belyser "domineffekten", d.v.s. om ett område påverkas genom betesbortfall får det effekt på ett annat område som i sin tur påverkar ett ytterligare område o.s.v. Samebyn tar även upp konsekvenserna av ökat nyttjande av grustäcker för bygget för anläggningen av Norrbotniabanan.

Enligt samebyn går det inte att göra en konsekvensanalys i detta skede. Konsekvenserna kommer att visa sig om 10 år.

Om Norrbotniabanan byggs behövs en rasthage på vardera sida (ca 1500 m i diameter) om den nya järnvägen så att man innan passagen kan avvakta ett lämpligt läge att passera banan (i plan). Inuti den stora hagen behövs en mindre hage (ca 300-400 m i diameter). Öppningen bör vara ca 50 meter bred. Banvallen får inte vara för brant.

Norrbotniabanan läge nära E4:an innebär en dubbelpassage, dels över järnvägen och dels en över E4:an. För en sådan dubbelpassage fordras tre hagar (se skiss i avsnitt 6.2:3) och om avståndet mellan E4:an och Botniabanan är stort bedömer samebyn att det krävs fyra hagar.

Den bästa principen för en passage är om den sker planskilt över järnvägen. Viktigt är att den inte är för brant och det kommer även att krävas en beteshage för att kunna samla renarna innan de trycks över passagen. För att möjliggöra renarnas fria strövning över banan (och E4:an) i en planskild passage bedömer samebyn att det krävs en bredd på 50 m.

Utan passager i plan eller planskilt måste rensköterna frakta renarna i lastbil både till och från området öster om järnvägen/E4:an vilket innebär extrakostnader i driften. Samebyn konstaterar dock att hur Norrbotniabanan än byggs kommer det att innebära olika former av merarbete för rensköterna.

Semisjaur-Njargs sameby framhåller att ersättningsanspråk kan komma ifråga dels för mark som inte kan användas och dels för det merarbete som projektet genererar för samebyarna. Alla samebyar kommer att förlora land och det finns ingen kompensationsmark att ta av. Det är dyrt med utfodring och det leder till en annan sorts renskötsel, en renskötsel som Semisjaur-Njarg inte anser är naturlig.

Samebyn lyfter frågan om att Banverket måste överväga om renskötselrätten ska lösas in för några företag som drabbas. Istället för att urlaka alla samebyar och försämra den ekonomiska situationen för många kan renskötselrätten för några av de äldre företagen i byarna lösas in och på så sätt skapa ekonomiskt utrymme för dem som blir kvar.

**Bedömda konsekvenser**

Utredningskorridoren för Norrbotniabanan omfattar en total bredd av upp till 6 km, men både E4-nära alternativ och alternativ som ligger långt väster om E4:an. Konsekvenserna för samebyn blir väldigt olika beroende på den slutgiltiga lokaliseringen av järnvägen.

**Alternativ B1**

Alternativ B1 kan innebära att en viktig passage över E4:an, sydväst om Byske blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. Alternativet skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av betesmark väster om Byske. Alternativ B1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen.

Konsekvenserna kan bli från måttliga till stora.

**Alternativ B2**

Alternativ B2 kan innebära att en viktig passage över E4:an, sydväst om Byske blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. En stor del av alternativ B2 går igenom exploaterat område (bebyggelse) i och nära Byske som inte kan användas av samebyn.

Konsekvenserna bedöms bli från små till måttliga.

**Alternativ B3**

Alternativ B3 kan innebära att en viktig passage över E4:an, sydväst om Byske blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. En stor del av alternativ B3 går igenom exploaterat område (bebyggelse) i och nära Byske som inte kan användas av samebyn.

Konsekvenserna bedöms bli från små till måttliga.

**Alternativ B4**

Alternativ B4 skulle innebära fragmentering och ianspråktagande av betesmark öster om E4:an. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn ner till betet vid kusten. En stor del av alternativ B4 går igenom exploaterat område (bebyggelse) i och nära Byske som inte kan användas av samebyn.

Konsekvenserna bedöms bli från små till måttliga.

**Alternativ Åb2**

Alternativ Åb2 skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av kärnområdet *Tämeträsk*. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut upp till fjällen.

Konsekvenserna kan bli från måttliga till stora.

**Alternativ Åb3**

Alternativ Åb3 kan innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark. Det är osäkert i vilken mån området mellan E4:an och Norrbotniabanan på mindre än två km kommer att kunna användas för bete. Alternativet kan innebära att en viktig passage över E4:an, sydväst om Tåme blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen.

Konsekvenserna kan bli från små till måttliga.

**Alternativ Åb4**

Alternativ Åb4 kan innebära att en viktig passage över E4:an, väster om Renholmen blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen.

Konsekvenserna kan bli från små till måttliga.

**Möjliga skadelindrande åtgärder**

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Samebyn har uttryckt flera önskemål, se faktaruta här intill.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen. De passager över E4:an som samebyn använder idag kan vara utgångspunkten för diskussionerna om valet av plats för en sådan passage.

Vid en E4-nära förläggning av banan kommer det vara betydelsefullt att göra en gemensam planering av passagen över E4 och järnväg.

**Samlad intrångsbild för Semisjaur-Njargs sameby**

Semisjaur-Njargs sameby använder med en del av samebyns renar (en av de fem vinterbetesgrupperna) regelbundet det område som berörs av Norrbotniabanan. Ett kärnområde av riksintresse vid Tämeträsk berörs av den mest västliga utredningskorridoren för järnvägen. För den aktuella vinterbetesgruppen utgör dock markerna på ömse sidor om E4:an viktiga betesmarker och passage över E4:an sker både till fots och med lastbil.

Svårigheterna p.g.a. E4:an att flytta till fots till och från de östligaste betesmarkerna kan förstärkas med den nya järnvägen. Den nya järnvägen kan också medföra att viktiga betesmarker mellan banan och E4:an kan komma att blockeras. I det mest västliga av alternativen kan dessa effekter bli stora, och där kommer även delar av kärnområdet Tämeträsk att tas i anspråk för banan.

Semisjaur-Njargs sameby kan komma att beröras till mindre del av den stora vindkraftparken i Markbygden. Konsekvenserna är svåra att förutsäga men vissa förändringar av betet kan ske i delar av samebyns betesmarker. Vid sidan av E4:an och den planerade vindkraftparken finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Längre i väster är samebyn påverkad av bl.a. den fria skotertrafiken.

Norrbotniabanan får betraktas som det potentiellt största, enskilda hotet mot samebyns renskötsel i kustlandet. Valet av linje för banan och utformning av banan har stor betydelse för vilka konsekvenserna blir. De negativa konsekvenserna av den nya banan förstärks av att E4:an redan idag är en påtaglig barriär. Ett E4-nära läge kan lindra konsekvenserna men ger i stället en svår dubbelpassage över både E4 och järnväg. En passage långt i väster kan splittra samebyns betesmarker avsevärt.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för passage av både Norrbotniabanan och E4:an blir därför av största betydelse för samebyn. För att lindra skada kan banan planeras nära E4:an och med en gemensam passage över både E4:an och järnvägen. Vid alternativ längre västerut eller österut kan banan planeras med en eller flera planskilda passager och med stängsel som gör att markerna mellan E4:an och järnvägen kan användas.

## Västra Kikkejaure skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 36-37. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 130 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.6:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 140, se avsnitt 6.7 och karta i figur 6.7:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Området från Klubbfors (se figur 5.9:1) och ner till havet utnyttjas sporadiskt, ungefär vart femte år. Markerna öster om E4:an nyttjas endast enstaka år, i genomsnitt vart tionde år.

När samebyn har sina renar öster om E4:an sker flyttningen med lastbil i båda riktningarna, d.v.s. både åt öster och väster. Renarna lastas vid E4:an strax norr om Åbyn vid Jävrebodarna.

När samebyn i stället har renarna på vinterbete väster om E4:an sker höstflyttningen med lastbil och medan vårflyttningen sker till fots. Renarna samlas ihop inför flytten upp till åretruntmarkerna i en tillfällig hage mellan E4:an och Gagsmark. E4:an är instängslad inom samebyns hela betesområde.



Långt i nordväst inom Järnvägsutredning 130 finns stora orörda skogs- och myrområden som är viktiga betesmarker för renarna, här vid Harrsjön inom Västra Kikkejaures betesområde och nära Norrbotniabanas alternativ Lg1.

Foto: Enejärn Natur AB

### Bedömda konsekvenser

#### Alternativ Lg1

Alternativ Lg1 skulle innebära ianspråktagande av bra betesmark. Det är osäkert i vilken mån ett område på 3-5 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Alternativ Lg1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Lg1 bedöms bli från måttliga till stora.

#### Alternativ Lg2

Alternativ Lg2 skulle innebära ianspråktagande av bra betesmark. Det är osäkert i vilken mån ett område på 0-3 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Alternativ Lg2 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Lg2 bedöms bli måttliga.

#### Alternativ Åb1/Åb2

Alternativ Åb1/Åb2 skulle innebära ianspråktagande av betesmark. Det är osäkert i vilken mån ett område på 0-3 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Alternativ Åb1/Åb2 skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Åb1/Åb2 bedöms bli från små till måttliga.

#### Alternativ Åb4

Alternativ Åb4 kan innebära ianspråktagande av betesmark väster om E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. En stor del av alternativ Åb4 går igenom exploaterat område i och nära Åbyn som inte kan användas av samebyn.

Konsekvenserna bedöms bli små.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

Även om Västra Kikkejaure skogssameby idag använder markerna nära den planerade Norrbotniabanan relativt sällan kan det i ett långsiktigt perspektiv vara viktigt för samebyn att ha åtkomst till de met östliga markerna inom samebyns område.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

#### Västra Kikkejaure om Norrbotniabanan

Samebyn menar att ett E4-nära alternativ är att föredra för rennäringen. Området mellan banan och E4:an riskerar att förbli outnyttjat om avståndet mellan barriärerna inte görs tillräckligt stort. Ett läge långt från E4:an kan vara ett acceptabelt alternativ om avståndet mellan järnväg och E4 är tillräckligt stort. Då kan området mellan väg och järnväg användas för bete. Ett mindre område kan betas av en mindre del av hjorden.

#### Samlad intrångsbild för Västra Kikkejaure skogssameby

Västra Kikkejaure skogssameby använder idag sällan de kustnära marker som kan beröras av Norrbotniabanan. Markerna används inte mer än vart femte år. Banans utredningsområde berör heller inte några av samebyns kärnområden av riksintresse. Samebyn menar dock att markerna både öster och väster om E4:an har goda betesmöjligheter. De enstaka år som samebyn använder de kustnära markerna sker flyttningen över E4:an med lastbil.

Västra Kikkejaure skogssameby kan komma att beröras till mindre del av den stora vindkraftparken i Markbygden. Konsekvenserna är svåra att förutsäga men vissa förändringar av betet kan ske i de östra delarna av samebyns betesmarker.

Vid sidan av den planerade vindkraftparken och i viss mån E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Kraven på hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks dock i samebyns markanvändning.

Norrbotniabanan bedöms påverka den nuvarande markanvändningen inom samebyn förhållandevis lite eftersom de kustnära markerna idag har begränsad betydelse för samebyn. I ett framtidsperspektiv kan dock alla samebyns betesmarker vara värdefulla, t.ex. om Norrbotniabanan eller annan exploatering leder till att andra samebyar förlorar viktiga betesmarker, vilket sekundärt skulle kunna ge konsekvenser för Västra Kikkejaure. Det är därför viktigt att Norrbotniabanan inte blockerar framtida nyttjande av de kustnära betesmarkerna.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för passage av både Norrbotniabanan och E4:an blir av stor betydelse även för en sameby som idag inte nyttjar de kustnära markerna i så stor utsträckning.

### Konsekvenser för andra samebyar

De samebyar som nyttjar de omgivande markerna kan komma att beröras av sekundära effekter om de direkt berörda samebyarna (Svaipa, Semisjaur-Njarg och Västra Kikkejaure) mister betesmarker och renarna därmed omfördelas i landskapet under vinterbetet. Det innebär att byar som Mausjaure och Östra Kikkejaure, som har vinterbetesmarker som gränsar mot de direkt berörda samebyarna, kan påverkas av ett ökat tryck av renar på sina marker. Givetvis kan dessa sekundära effekter också uppstå mellan gruppen av direkt berörda samebyar inom denna järnvägsutredning.

## 6.7 Konsekvenser inom järnvägsutredning 140

Järnvägsutredningen berör:

- Västra Kikkejaure skogssameby,
- Östra Kikkejaure skogssameby och
- Ståkke skogssameby.

### Västra Kikkejaure skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 36-37. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 140 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.7:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 130, se avsnitt 6.6 och karta i figur 6.6:2.

#### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Västra Kikkejaure skogssameby utnyttjar betesmarker inom området för järnvägsutredning 140 sporadiskt, ungefär vart femte år. Markerna öster om E4:an nyttjas endast enstaka år, i genomsnitt vart tionde år.

När samebyn har sina renar öster om E4:an kör de renarna både upp och ner. Renarna lastas vid E4:an strax norr om Åbyn vid Jävrebodarna.

När Västra Kikkejaure har renarna väster om E4:an kör de ner renarna i lastbil och flyttar västerut till fots. E4:an är stängslad inom samebyns hela betesområde.

Figur 6.7:2 Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 120. Kärnområden av riksintresse har numererats och presenteras närmare i tabell på denna sida. Skyltar med vinröd kant markerar områden med annan konkurrerande markanvändning.

#### Bedömda konsekvenser

##### Alternativ Lg1

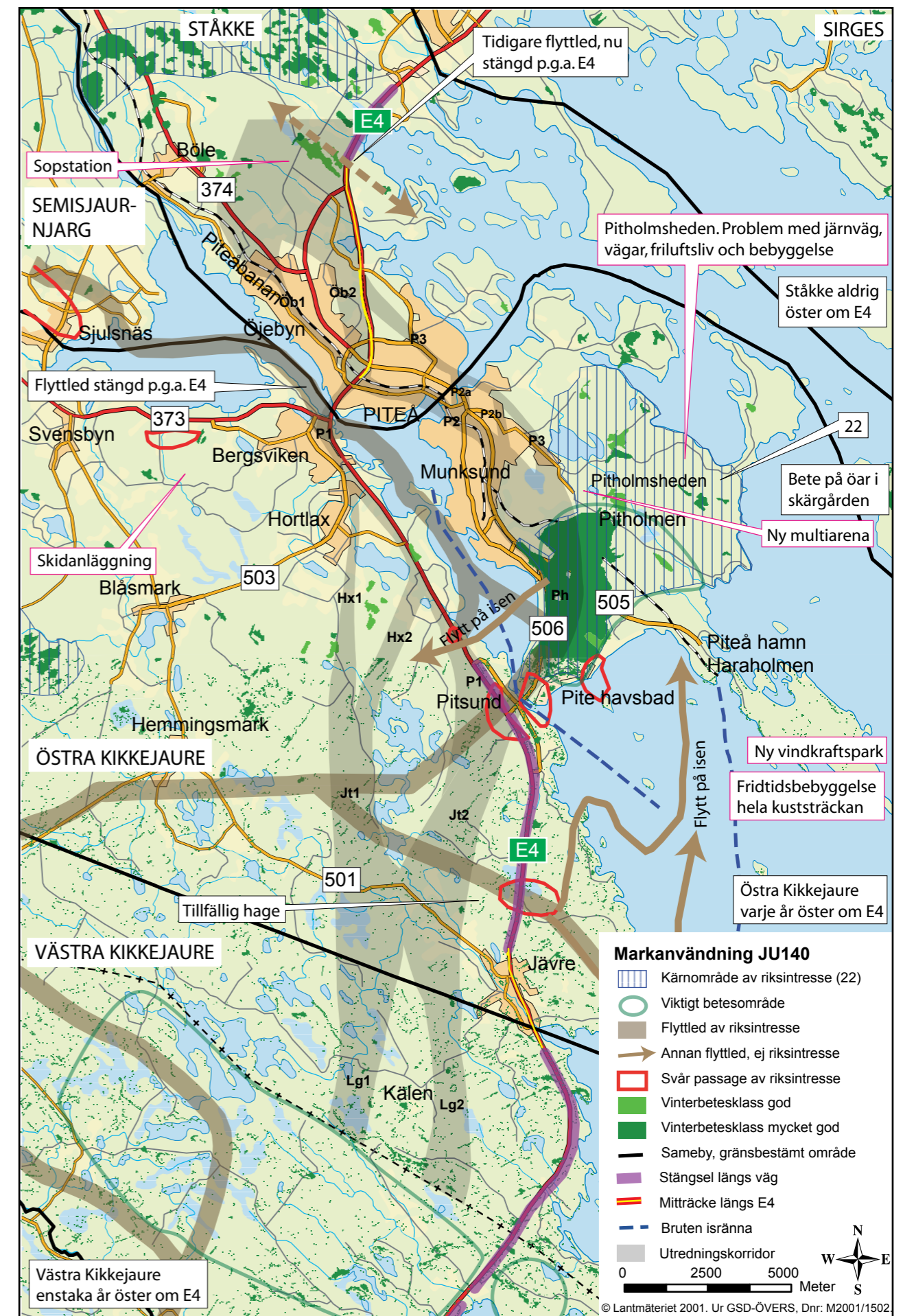
Alternativ Lg1 skulle innebära ianspråktagande av betesmark. Det är osäkert i vilken mån ett område på 5-7,5 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Alternativ Lg1 skulle innebära en barriär för samebyn vid vinflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Lg1 bedöms därför bli från små till måttliga.

##### Alternativ Lg2

Alternativ Lg2 skulle innebära ianspråktagande av bra betesmark. Det är osäkert i vilken mån ett område på 2-4 km bredd mellan järnvägen och E4:an kommer att kunna användas för bete. Alternativ Lg2 skulle innebära en barriär för samebyn vid vinflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Lg2 bedöms därför bli från små till måttliga.



Kärnområde av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd sameby	Inverkan (försvårande av näringen)
Pitholmsheden	22	Östra Kikkejaures östligaste kärnområde, beläget mellan Munksund och Haraholmsfjärden i norr samt mellan Yttrefjärden och Sör-Haraholmen. Speciellt goda vinterbetesmöjligheter runt Pitholmsheden med lavrika barrskogar. Till området leder två flyttleder med svåra passager vid Pitsundet och Pite havsbad.	Östra Kikkejaure	Försvårande eller påtagligt försvårande (alt Ph)

Figur 6.7:1 Kärnområden inom järnvägsutredning 140 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvårande / Påtagligt försvårande.

### Västra Kikkejaure om Norrbotniabanan

Samebyn menar att ett E4-nära alternativ är att föredra för rennäringen. Området mellan banan och E4:an riskerar att förbli outnyttjat om avståndet mellan barriärerna inte görs tillräckligt stort. Ett läge långt från E4:an kan vara ett acceptabelt alternativ om avståndet mellan järnväg och E4 är tillräckligt stort. Då kan området mellan väg och järnväg användas för bete. Ett mindre område kan betas av en mindre del av hjorden.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

Även om Västra Kikkejaure skogssameby idag använder markerna nära den planerade Norrbotniabanan relativt sällan kan det i ett långsiktigt perspektiv vara viktigt för samebyn att ha åtkomst till de mest östliga markerna inom samebyns område.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Samlad intrångsbild för Västra Kikkejaure skogssameby har redovisats i förra avsnittet, 6.6, om järnvägsutredning 130.

## Östra Kikkejaure skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 38–39. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 140 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.7:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Östra Kikkejaure skogssameby har mycket viktiga betesmarker intill och inom utredningsområdet för Norrbotniabanan.

Längst i öster finns viktiga vinterbetesmarker öster om E4:an för en av byns vinterbetesgrupper. Kärnområdet *Pitholmsheden* är förhållandevis litet, men tillsammans med närliggande öar, bl.a. Mellerstön, har området en stor betydelse för samebyn. Kvaliteten på området är hög med god tillgång till lavrika hedmarker. Nästan varje år, nio av tio år, använder samebyn dessa betesmarker.



I Pitholmshedens tallskogar finns några av kustlandets bästa vinterbetesmarker. Foto: Enetjärn Natur AB

Sett över flera år används betet på Pitholmsheden varje vinter av i genomsnitt 50–75% av samebyns renar under ett par månaders tid. Pitholmsheden är således mycket viktig för samebyn. Under vintrar med ypperligt bra

förhållanden i övriga delar av vinterbeteslandet behöver samebyn inte nyttja markerna öster om E4:an. Förr var Pitholmen ett reservbetesområde.

En svår utmaning för samebyn är förflyttningen av renar till och från Pitholmen. Idag når renarna Pitholmen antingen med lastbil eller via isarna norr och söder om Pitsund. Flyttningarna till fots innebär stora svårigheter då både E4:an och Piteälvens utloppsområde ska passeras.

Vid passage av E4:an samlas hjorden i en tillfällig hage. När renarna ska passera används avspärningar med hjälp av polis efter överenskommelse. Hjorden behöver mellan en halv och en timme för att passera hindret.

Det går inte att flytta renarna över E4:an på sträckor med mitträcke. På vissa sträckor är det dock möjligt att ta ner mitträcket vid passage. Samebyns tidigare norra flyttled vid Öjebyn (norr om Piteå) användes för att nå skärgården från norr, men går inte längre att nyttja på grund av bred E4 med mitträcke.

### Östra Kikkejaure om Norrbotniabanan

Samebyn förordar en E4-nära placering av Norrbotniabanan. Ett sämre alternativ är ett läge någon km väster om E4:an. En sådan placering skulle innebära en mycket svår dubbelpassage i kombination med att området mellan E4:an och järnväg inte går att nyttja längre. Vid en västlig dragning av banan är ett alternativ långt i väster att föredra.

Sydöstra korridoren över Pitholmen ser samebyn som det allra sämsta alternativet för Norrbotniabanan. Samebyn har den bestämda uppfattningen att markutnyttjandet på Pitholmsheden kommer att blockeras av banan i sådan omfattning att dess betydelse som riksintresse för rennäringen blir så liten att den mister sin status. Den totala omfattningen av ingreppet som en ev. banan över Pitholmsheden medför är att hela området, d.v.s. även öarna ute i skärgården, kommer att kunna nyttjas med betydligt färre renar och/eller under kortare tidsperiod än vad som är fallet om Pitholmsheden vore intakt.

Samebyn ser så allvarligt på tillkomsten av Norrbotniabanan med det samlade intrång som banan innebär, att samebyn för sin överlevnad ser det som nödvändigt att de kompenseras med nya betesmarker.

Viltstängslet utmed E4:an gör att en del renar blir kvar i kustlandet efter vårflyttningen.

För att nå Pitholmen måste renarna passera över isen via fritidsbebyggelse söder om Piteälvens utloppsområde. Fritidshuset ligger så tätt att det inte finns mer än enstaka gluggar att passera genom när renhjorden ska ut på isen.

I Piteälven bryts under senare år en isränna för de fartyg som ska nå Munksund. Då isrännan är nybruten utgör den ett definitivt hinder för renarnas passage. Samebyn måste därför anpassa sin planering efter hur isrännan åter frusit ihop. Bron vid Pitsund kan inte

användas för passagen över älven.

Betet på Pitholmsheden brukar nyttjas så att delarna norr om Haraholmsvägen betas inledningsvis medan markerna längst i söder är viktiga under senare delen av vintern fram till vårflyttningen.

Flyttningen västerut brukar ske till fots över Yttrefjärden. Passagen sker ca 2 km norr om Pitsund över en del av fjärden som har stabil is även under vårvintern. Längre söderut mot Pitsund finns öppet vatten. Samebyn brukar locka renarna över isen med hö och ensilage. Passagen ut från Pitholmen är smal mellan bebyggelse och över Pitholmsvägen.

Kärnområdet *Pitholmsheden* med omgivande betesmarker ligger nära Piteå och inom stadens expansions- och influensområde. Fritidshusbebyggelse, vägar, befintlig järnväg, golfbana, rörligt friluftsliv m.m. utgör svårigheter för samebyn. Samebyn brukar under vintern bygga tillfälliga stängsel bl.a. utmed Haraholmsvägen och Pitholmsvägen för att förhindra olyckor.

På Bondön kommer en vindkraftpark att uppföras. Den bedöms dock av samebyn inte påverka renskötseln så mycket då den etableras utanför de mest attraktiva markerna.

### Bedömda konsekvenser

Östra Kikkejaure skogssameby har en mycket komplicerad betes- och flyttningssituation intill Piteå. Risken är stor att konsekvenserna blir stora i flertalet av de olika utredningsalternativen. Bedömningen är dock helt beroende av hur banan kommer att utformas samt var inom de olika utredningsalternativen som linjen kommer att ligga.

#### Alternativ Jt1

Alternativ Jt1 skulle innebära att en flyttled av riksintresse blockeras av den nya banan. Flyttleden är mycket viktig särskilt under höstflyttningen. Passagen så långt väster om E4:an innebär också att markerna mellan E4:an och järnvägen splittras och blir svårutnyttjade.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Jt1 bedöms

#### Samlad intrångsbild för Östra Kikkejaure skogssameby

Östra Kikkejaure skogssameby är den enda av samebyarna som varje vinter nyttjar ett mycket viktigt och gott lavbete öster om de möjliga korridorerna för den planerade Norrbotniabanan. Betydelsen av betet på Pitholmsheden framgår tydligt på kartan över järnvägsutredning 140 (figur 6.7:2), området är stort och är i sin helhet av mycket god vinterbetesklass. Dessutom nyttjar stora delar av samebyn detta betesområde. Pitholmsheden är utpekad som kärnområde av riksintresse för rennäringsen och lokalisering och utformning av den nya järnvägen i ett östligt läge har således mycket stor betydelse för rennäringsen.

De nuvarande svårigheterna att flytta till fots till och från Pitholmsheden riskerar att förstärkas avsevärt med en ny järnväg. De nuvarande svårigheterna att nyttja betet p.g.a. tätortens expansion kan också försvåras avsevärt om Norrbotniabanan får en genomgående lösning i Piteå med en ingång över Pitholmsheden. Viktiga partier av Pitholmshedens södra betesmarker kan slås ut, ett triangelspår mot hamnen i Haraholmen kan slå ut betet på centrala delar av heden.

Samebyn påverkas för närvarande av annan samhällsplanering framför allt i form av planerna på en mycket stor vindkraftanläggning i Markbygden inom samebyns förvinterland. Vindkraftparken kan spridas över mellan fem och tio kvadratmil av samebyns betesmarker. Osäkerheterna om vindkraftparkens faktiska effekter på rennäringsen är stora och till dess att ytterligare kunskap har byggts upp om detta finns en utbredd oro inom samebyn. Samebyn är också hårt drabbad av renpåkörningar utmed stambanan. Dessutom utgör E4:an en mycket stor svårighet för samebyn vid passagen till och från de östliga vinterbetesmarkerna.

Norrbotniabanan får betraktas som det potentiellt svåraste av dessa intrång. Tillsammans med övriga svårigheter inom samebyns betesmarker kan barriären och betesbortfallet som orsakas av Norrbotniabanan bli det som tvingar samebyn att överge sitt nuvarande nyttjande av Pitholmsheden. För Östra Kikkejaure kan detta innebära ödesdigra konsekvenser då en stor del av samebyns renar varje år är helt beroende av det kustnära betet.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen liksom lösningar för att passera barriären Norrbotniabanan blir därför av största betydelse för Östra Kikkejaure sameby. Det E4-nära alternativet är det som ger minst skada för samebyn.

bli stora.

#### Alternativ Jt2

Alternativ Jt2 skulle innebära att en flyttled av riksintresse blockeras av den nya banan. Flyttleden är mycket viktig särskilt under höstflyttningen. Alternativet skulle innebära en mycket svår dubbelpassage i kombination med att området mellan E4:an blir så pass smalt att det är osäkert om det går att nyttja för bete.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Jt2 bedöms bli stora.

#### Alternativ Hx1

Alternativ Hx1 skulle innebära att en flyttled blockeras av den nya banan. Flyttleden är viktig främst under våren. Alternativet skulle innebära en mycket svår dubbelpassage i kombination med att området mellan E4:an blir så pass smalt att det är osäkert om det går att nyttja för bete.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Hx1 bedöms bli måttliga.

#### Alternativ Hx2

Alternativ Hx2 skulle innebära att en flyttled blockeras av den nya banan. Flyttleden är viktig främst under våren. Alternativet skulle innebära en mycket svår dubbelpassage i kombination med att området mellan E4:an blir så pass smalt att det är osäkert om det går att nyttja för bete.



Stora delar av Östra Kikkejaures förvinterland berörs av planerna på landets största vindkraftpark med flera hundra verk i trakten av Koler och Långträsk. Konsekvenserna för rennäringsen är svåra att förutsäga. Foto: Enetjärn Natur AB

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Hx1 bedöms bli måttliga.

#### Alternativ P1

Alternativ P1 skulle innebära barriär över flyttled av riksintresse. Det finns risk att två viktiga passager över E4:an vid Pitsund och norr om Pitsund blockeras. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ph bedöms bli från små till stora.

#### Alternativ Ph

Alternativ Ph skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av kärnområdet *Pitholmsheden*. Det finns risk att en viktig passage vid bron till Pitsund blockeras. Banans läge på Pitholmsheden har mycket stor betydelse för vilka konsekvenserna kan bli av en ny järnväg i alternativ Ph. En östlig linje inom korridoren slår ut de södra delarna av Pitholmsheden som betesområde, en del som är mycket viktig för samebyn under vårvintern. På samma sätt är banans utformning och läge i profil samt markanspråken för tillhörande anläggningar som terminaler och tillfartsvägar av stor betydelse för bedömningen.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ph bedöms bli stora.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Detta särskilt viktigt då Östra Kikkejaure har mycket viktiga betesmarker öster om E4:an på Pitholmsheden.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen och lösningar för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

Vid alternativ P1 blir det särskilt viktigt med en gemensam planering av Banverket och Vägverket för att åstadkomma en gemensam passage av både E4 och järnväg.

Möjligheten att under våren kunna flytta från Pitholmsheden och västerut under en förlängd järnvägsbro norr om Pitsund (landbro) bedöms av samebyn som ett alternativ som inte är realistiskt. Eftersom passagen över isen måste ske ca 1-2 km norr om Pitsund kan en sådan flyttväg bli för krokig genom att renarna måste föras tillbaka parallellt med järnvägen norrut innan de når tillräckigt stadig is för att korsa älven. Samebyn har också tvivel kring möjligheten att lyckas driva en renhjord under en bro.

Möjligheten att etablera en planskild passage över järnvägen i Ph-alternativet kan behöva studeras.

Om traditionell flyttning till och från betesområdet öster om banan kommer att omöjliggöras (i huvudsak Ph-alternativet) ser samebyn ingen annan utväg än att övergå till lastbilstransporter för att kunna nyttja det bete som blir "över". Detta innebär i sådana fall en anläggningsplats på vardera sidan av banan för lastning och lossning av renar.

## Ståkke skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 40–41. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 140 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.7:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 150, se avsnitt 6.8 och karta i figur 6.8:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Ståkke sameby nyttjar med en av sina vinterbetesgrupper de mest östliga, kustnära delarna av byns marker. Området används i genomsnitt 7–8 vintrar sett över en tioårsperiod. Tidigare har hela samebyn nyttjat detta kustnära område.

Längst i sydost inom detta kustnära vinterbetesområde, mellan Piteälven och Alterälven, finns viktiga skogsmarker som ansluter mot både E4:an och Öjebyns odlingsmarker. Det höglänta området närmast öster om Böle och norr om Piteå kommuns deponi utgör därför en viktig del av vinterbeteslandet. Betet sker ända fram mot E4:an och dess stängsel och vidare norrut till Kopparnäs.

#### Ståkke om Norrbotniabanan

Samebyn menar att en placering av Norrbotniabanan nära E4:an är den bästa lösningen för samebyn. Markerna öster om E4:an blockeras av motorvägen. Det är dock viktigt att Norrbotniabanan inte ytterligare blockerar passagen till dessa marker. Samebyn vill behålla möjligheten att använda markerna öster om E4:an för det fall att samebyn i framtiden blir trängd på andra områden.

Ståkkes mest östliga vinterbetesmarker ligger i närheten av Piteå och Öjebyn. Kommunens deponi är placerad på ett berg vid Öjebyn med tidigare goda betesförhållanden. Vid Öjebyn finns också en skogskyrkogård som anlagts på samebyns betesmarker utan något föregående samråd.

Samebyn håller sällan till öster om E4:an. Om de ska över E4:an behövs polishjälp, men det sker bara vart tionde år. Tidigare flyttled över E4:an norr om Öjebyn är stängd p.g.a. att E4:an breddats och försetts med mitträcke.

Utmed före detta riksväg 13 (gamla kustlandsvägen) som löper parallellt med och väster om E4:an finns en av de platser där samebyn lastar av renarna när man med lastbil anländer till vinterbeteslandet. En annan avlastningsplats finns vid Käcktjärn utmed riksväg 374 mellan Piteå och Älvsbyn.

### Bedömda konsekvenser

I och med att utredningskorridoren är 3–4 km bred är osäkerheten stor om vilka konsekvenserna kommer att bli för samebyn. Anläggs Norrbotniabanan långt västerut kommer konsekvenserna att bli mycket märkbara eftersom ett för samebyn viktigt betesområde finns närmast norr om Piteå kommuns deponi. Anläggs järnvägen i nära anslutning till E4:an blir konsekvenserna mer begränsade.

Trots att samebyn sällan nyttjar markerna öster om E4:an är det dock viktigt att i de fortsatta utredningarna bedöma konsekvenserna för samebyn utifrån att de kan komma att ha behov att nyttja dessa marker i framtiden.

#### Alternativ Öb1

Alternativ Öb1 går framför allt genom bebyggt område, Öjebyn och skulle därför ge från obetydliga till små konsekvenser för samebyn.

#### Alternativ Öb2

Alternativ Öb2 går dels genom bebyggt område och dels genom ett smalt område mellan bebyggelse och E4:an och skulle därför ge från obetydliga till små konsekvenser för samebyn.

#### Alternativ P3

Alternativ P3 skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande viktiga skogsmarker. Konsekvenserna för samebyn av alternativ P3 bedöms bli måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

Även om Ståkke skogssameby idag inte använder markerna öster om den planerade Norrbotniabanan kan det i ett långsiktigt perspektiv vara viktigt för samebyn att ha åtkomst till de mest östliga markerna inom samebyns område. Därför är frågan om passage över både den nya järnvägen och E4:an av betydelse för de fortsatta utredningarna inom projektet.

Oavsett val av sträckning blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, på det sätt som de idag nyttjar markerna ända fram mot E4:an. Detta är en viktig fråga för den fortsatta dialogen med samebyn i projekt Norrbotniabanan.

#### Samlad intrångsbild för Ståkke skogssameby

Ståkke skogssameby använder med en del av samebyns renar (en vinterbetesgrupp) regelbundet det område som berörs av Norrbotniabanan. Ett kärnområde av riksintresse, Kvarnbäcken, berörs av de västliga utredningskorridorerna för järnvägen. Viktiga betesmarker finns ända fram till E4:an. Samebyn använder sällan markerna öster om E4:an, men ser dessa marker som viktiga reservbeten.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Piteå stad gör enbart marginella anspråk på samebyns betesmarker. Kraven på hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks dock i samebyns markanvändning.

Norrbotniabanan får betraktas som det potentiellt största hotet mot samebyns renskötsel i kustlandet. Valet av linje för banan och utformning av banan är dock av avgörande betydelse för vilka konsekvenserna blir. En passage långt i väster kan splittra samebyns betesmarker avsevärt och ta i anspråk delar av det viktiga kärnområdet Kvarnbäcken medan en E4-nära lokalisering kan genomföras med endast små eller obetydliga konsekvenser.

I ett framtidsperspektiv kan samebyns betesmarker öster om E4:an vara värdefulla, t.ex. om Norrbotniabanan eller annan exploatering leder till att andra samebyar förlorar viktiga betesmarker, vilket sekundärt skulle kunna ge konsekvenser för Ståkke.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för renarnas passage av banan vid en västlig sträckning blir av stor betydelse för bedömningen av konsekvenserna.

## Konsekvenser för andra samebyar

De samebyar som nyttjar de omgivande markerna kan komma att beröras av sekundära effekter om de direkt berörda samebyarna (Västra Kikkejaure, Östra Kikkejaure och Ståkke) mister betesmarker och renarna därmed omfördelas i landskapet under vinterbetet. Det innebär att byar som Semisjaur-Njarg, Luokta-Mavas och Jokkmokksbyarna, som alla har vinterbetesmarker som gränsar mot de direkt berörda samebyarna, kan påverkas av ett ökat tryck av renar på sina marker. Givetvis kan dessa sekundära effekter också uppstå mellan gruppen av direkt berörda samebyar inom denna järnvägsutredning.

## 6.8 Konsekvenser inom järnvägsutredning 150 och 160

I detta avsnitt redovisas de båda järnvägsutredningarna 150 och 160 gemensamt. Den senare utgör en kort sträcka närmast Luleå över marker som i huvudsak nyttjas av en sameby, Jåhkågasska Tjiellides. Eftersom samma sameby också berörs av järnvägsutredning 150 sker redovisningen gemensamt.

De båda järnvägsutredningarna berör:

- Ståkke skogssameby,
- Udtja skogssameby,
- Ståkke skogssameby
- Tuorpon sameby,
- Jåhkågasska Tjiellides sameby och
- Sirges sameby.

Det kustnära landskapet i Norrbotten som ingår i utredningskorridoren för järnvägsutredning 150 och 160 nyttjas som betesmark av de fyra Jokkmokksbyarna Udtja, Tuorpon, Jåhkågasska Tjiellide och Sirges.

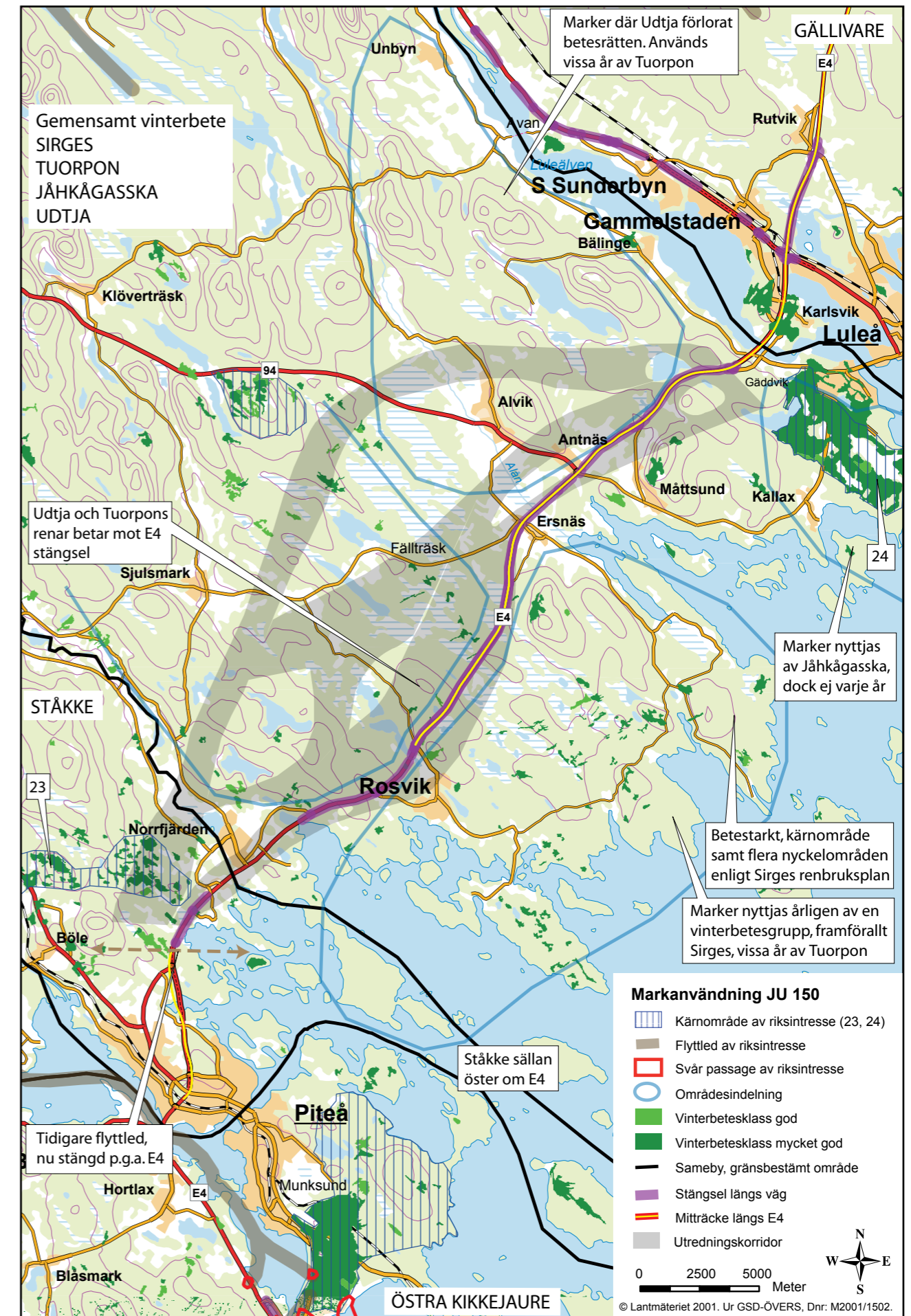
Även om samebyarna för tillfället har delat upp betet på det sätt som vi nedan redovisar har de rätt att välja att dela upp betesmarkerna emellan sig på ett annat sätt i framtiden. Vid fortsatt utredning och samråd inom de båda järnvägsutredningarna 150 och 160 är det därför viktigt att inbjuda alla fyra av de s.k. Jokkmokksbyarna.

Även Ståkke skogssameby nyttjar marker inom utredningskorridoren för järnvägsutredning 150.

Kärnområden av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd sameby	Inverkan (försvårande av näringen)
Kvarnbäcken	23	Kärnområde ligger norr om Kvarnbäcken, mellan Norrfjärden och Piteå flygplats. Vinterbetesmöjligheterna är goda.	Ståkke	Ingen eller försvårande
Kallaxheden	24	Kärnområde inom gemensamt vinterbetesområde för Jokkmokksbyarna. Ligger söder om Bergnåset, runt Kallax flygplats. Disponeras av Sirges, Tuorpon och Jåhkågasska. Stort kärnområde med lavrika barrskogar som används återkommande.	Jåhkågasska	Ingen*, försvårande eller påtagligt försvårande (beroende på val av alternativ)

Figur 6.8:1 Kärnområden inom järnvägsutredning 150 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvårande / Påtagligt försvårande. (\*): bedömning av ingen inverkan förutsätter att passage till området kan bibehållas.

Figur 6.8:2 Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 150. Kärnområden av riksintresse har numererats och presenteras närmare i tabell på denna sida.





## Stäkke skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 40–42. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 150 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.8:2. Dessutom berörs samebyn av järnvägsutredning 140, se avsnitt 6.7 och karta i figur 6.7:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Stäkke sameby nyttjar med en av sina vinterbetesgrupper de mest östliga, kustnära delarna av byns marker. Området används i genomsnitt 7–8 vintrar sett över en tioårsperiod. Tidigare har hela samebyn nyttjat detta kustnära område.

Längst i sydost inom detta kustnära vinterbetesområde, mellan Piteälven och Alterälven, finns viktiga skogsmarker som ansluter mot både E4:an och Öjebyns odlingsmarker. Det höglänta området närmast öster om Böle och norr om Piteå kommuns deponi utgör därför en viktig del av vinterbeteslandet. Betet sker ända fram mot E4:an och dess stängsel och vidare norrut till Koparnäs.

Stäckes mest östliga vinterbetesmarker ligger i närheten av Piteå och Öjebyn. Kommunens deponi är placerad på ett berg vid Öjebyn med tidigare goda betesförhållanden. Vid Öjebyn finns också en skogskyrkogård som anlagts på samebyns betesmarker utan något föregående samråd.

Samebyn håller sällan till öster om E4:an. Om de ska över E4:an behövs polishjälp, men det sker bara vart tionde år. Tidigare flyttled över E4:an norr om Öjebyn är stängd p.g.a. att E4:an breddats och försetts med mitträcke.

### Stäkke om Norrbotniabanan

Samebyn menar att en placering av Norrbotniabanan nära E4:an är den bästa lösningen för samebyn. Markerna öster om E4:an blockeras av motorvägen. Det är dock viktigt att Norrbotniabanan inte ytterligare blockerar passagen till dessa marker. Samebyn vill behålla möjligheten att använda markerna öster om E4:an för det fall att samebyn i framtiden blir trängd på andra områden.

Utmed före detta riksväg 13 (gamla kustlandsvägen) som löper parallellt med och väster om E4:an finns en av de platser där samebyn lastar av renarna när man med lastbil anländer till vinterbeteslandet. En annan avlastningsplats finns vid Käcktjärn utmed riksväg 374 mellan Piteå och Älvsbyn.

### Bedömda konsekvenser

Utredningskorridoren för Norrbotniabanan inom Stäkke skogssamebys betesland är brett och de båda alternativen V och Ö flyter in i varandra. Nedan beskrivs konsekvenserna av två ytterligheter, d.v.s. ett E4-nära läge i alternativ Ö och ett inlandsläge i alternativ V.

#### Alternativ V

Alternativ V skulle innebära fragmentering av bra bete och ianspråktagande av kärnområdet *Kvarnbäcken*. Alternativet skulle även innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ V bedöms bli från måttliga till stora.

#### Alternativ Ö

Alternativ öst går i anslutning till E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen av om samebyn i framtiden kan passera över banan.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö bedöms bli från små till måttliga. Vid ett mycket E4-nära läge och om samebyn inte kommer att utnyttja betet öster om E4:an kan konsekvenserna betraktas som obetydliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

Även om Stäkke skogssameby idag inte använder markerna öster om den planerade Norrbotniabanan kan det i ett långsiktigt perspektiv vara viktigt för samebyn att ha åtkomst till de mest östliga markerna inom samebyns område. Därför är frågan om passage över både den nya järnvägen och E4:an av betydelse för de fortsatta utredningarna inom projektet.

Oavsett val av sträckning blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, på det sätt som de idag nyttjar markerna ända fram mot E4:an. Dett a är en viktig fråga för den fortsatta dialogen med samebyn i projekt Norrbotniabanan.

Samlad intrångsbild för Stäkke skogssameby har redovisats i förra avsnittet, 6.7, om järnvägsutredning 140.

## Udtja skogssameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 44–45. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 150 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.8:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

En av Udtja skogssamebys två vinterbetesgrupper, Rödingträskgruppen, kör i princip varje år ner renarna i lastbil till vinterbetesområdet. Vinterbetesgruppen lastar av ca 1400 renar i ett stort område från Långberg vid Bodens södra skjutfält och ner mot E4:an.

Eftersom samebyn bedriver renskötsel vintertid direkt mot E4:an finns en hel del erfarenheter. Samebyn kan nyttja E4:ans stängsel som ett bra spärrstängsel varvid renarna kan beta ända fram mot E4:an under vintern. Samtidigt innebär stängslet i praktiken att samebyn avsägar sig sina vinterbetesmarker öster om E4:an.

Eftersom Udtja samebys renar är skogsrenar och därmed mer anpassade till de störningar som finns i skogs- och kustlandet än vad fjällrenar är så går det bra att ha renarna nära E4:an. Ett problem är dock att de skoterleder som leder över E4:an innebär att vissa renar smiter över vägen.

Hjorden måste spridas ut för att betesmarkerna ska kunna utnyttjas maximalt. Varje område är för litet för att klara många renar en längre tid. Det är heller inte bra för renarnas hälsa att under längre tid beta tätt och i för stora grupper. Huruvida vinterbetesgruppen flyttar ned till kustlandet eller stannar i åretruntmarkerna under vintern beror på betesförhållandena vid kusten, d.v.s. om det är markfruset eller ej.

Udtja sameby har inga fasta anläggningar inom utred-



Udtja skogssameby har p.g.a. en så kallad treskodom förlorat betesrätten i de marker som ligger närmast intill Luleälven. Foto: Enetjärn Natur AB

ningskorridoren för Norrbotniabanan, men sätter upp tillfälliga/mobila anläggningar om det behövs.

Rödingträskgruppen sambetar med några renskötare i Tuorpon sameby och nyttjar således samma marker.

### Bedömda konsekvenser

#### Alternativ V

Alternativ V skulle innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark i områden som idag erbjuder ett ostört bete, fritt från andra exploateringar. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ V bedöms bli från måttliga till stora.

#### Alternativ M

Alternativ M skulle innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark. Markerna är dock delvis splittrade av bebyggelse och annan infrastruktur. Om endast ett mindre område blir kvar för bete mellan E4:an och järnvägen finns risken att detta inte alls kan nyttjas. Med väl fungerande stängsel mot både järnväg och E4:an kan det vara fördelaktigt att nyttja ett sådant mindre område för bete med en mindre hjord. Alternativ M skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflytten till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ M bedöms bli från små till måttliga.

#### Alternativ Ö

Alternativ Ö går i anslutning till E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen av om samebyn i framtiden kan passera över banan.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö bedöms bli från små till måttliga.

## Udtja om Norrbotniabanan

Udtja sameby anser att järnvägen förlagd parallellt med och intill E4:an är det bästa alternativet. Samebyn har också en positiv inställning till en förläggning av järnvägen så att samebyn kan passera med renarna planskilt över en eller några järnvägstunnlar.

Samebyn menar att det västligaste alternativet är det sämsta eftersom markerna där utgör ett bra betesområde som i stort saknar bebyggelse och odlingsmarker. Det mellersta alternativet är att föredra före det västra eftersom där är mer bebyggelse, folk och odlingsmark och därmed sämre renbete.

Samebyn menar att Norrbotniabanan inte kommer att leda till någon dramatisk konsekvens, men till en avsevärd förlust av betesmark och ytterligare uppsplittring av betesmarkerna. Det i sin tur skulle leda till att Udtja får söka bete någon annanstans, längre västerut eller öster om E4:an. Området öster om E4:an är ett splittrat område med mycket sommarstugor utmed kusten vilket skulle kräva mycket tillsyn för att renarna inte ska gå in i trädgårdar eller på andra sätt störa de fritidsboende. Renskötsel i mer bebyggda områden leder lätt till mer konflikter med lokalbefolkningen. Det är svårt för Udtja sameby att möta upp mot sådana ökade krav på tillsyn av renhjorden eftersom de är få aktiva renskötare i samebyn.

Det har, sett över en längre tid, blivit svårare och svårare för rensköterna att samla renarna eftersom betesområdet i kustlandet blir allt mer uppsplittrat. Förr kunde 500-1000 renar beta tillsammans i stora sammanhängande områden, nu är markerna mer begränsade och renarna själva föredrar att beta i mindre grupper om 200-300 st. Med färre djur i flockarna blir de mer utsatta för rovdjursattacker eftersom stora flockar bättre skyddar kalvarna i mitten av hjorden.

När det gäller möjliga passager över järnvägen förordar samebyn att passagerna utformas så att det går att styra in renarna emot dem från olika håll. Detta kan beaktas om terrängen tillsammans med stängsel kan nyttjas som styrarmer.

En planskild passage (ekodukt) är en bra lösning för att passera banan men den kan inte kombineras med villrets fria rörelser under vinterbetestiden eftersom samebyn vill kunna hålla renarna samlade på ena sidan av passagen. Det bör vara möjligt att hålla passagen stängd under hela vinterbetestiden. Samebyn betonar också att en sådan passage bör kompletteras med en rast- och samlingshage intill järnvägen.

Ett exempel på en fungerande planskild passage som Udtja sameby nyttjar finns vid Bergsträsk, Älvsbyn. Här går Stambanan i tunnel. En sparsamt trafikerad väg passerar över tunneln. Det är lätt för samebyn att passera över järnvägen genom att driva renarna på vägen.

Udtja sameby bedömer att det går att få över renarna över en smal passage om det är lite störningar runt om, men att passagen måste vara bredare om det är mycket störning på platsen.

## Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt. Samebyn har uttryckt sådana önskemål i texttrutan här intill under "Udtja om Norrbotniabanan". Där framgår att passager är en väldigt viktig fråga för samebyn.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, precis på det sätt som Udtja sameby redan idag kan nyttja markerna ända fram mot E4:an och dess stängsel.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av än större betydelse om markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas även framgent.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioriteras frågan om att hitta lägen och lösningar för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

## Samlad intrångsbild för Udtja skogssameby

Udtja skogssameby använder med en del av samebyns renar (en av samebyns två vinterbetesgrupper) årligen det område som berörs av Norrbotniabanan. Viktiga betesmarker finns ända fram till E4:an. Samebyn använder aldrig markerna öster om E4:an, även om samebyn har rätt att bedriva bete där. Inget kärnområde av riksintresse berörs av den planerade järnvägen.

Genom samarbetet inom Jokkmokksbyarna har Udtja skogssameby en något större flexibilitet i användningen av vinterbetesmarkerna än vad som är fallet för samebyarna längre söderut utmed den planerade Norrbotniabanan. Udtja har dock genom en marktvist förlorat betesmarker i ett stort område söder om Luleälven. Norrbotniabanan kan också innebära förlust av betesmarker, dock ej i samma omfattning som varit fallet i marktvisten.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker. Kraven på hänsyn till jordbruk och bebyggelse märks dock tydligt i samebyns markanvändning.

Valet av linje för banan och utformning av banan är av avgörande betydelse för vilka konsekvenserna blir. En passage långt väster om E4:an kan splittra samebyns betesmarker medan en E4-nära lokalisering kan genomföras med enbart små eller obetydliga konsekvenser. Udtja sameby har goda erfarenheter av att använda marker ända fram mot E4:an och ser även möjligheter att nyttja marker mellan Norrbotniabanan och E4:an. Möjligheten för samebyn att nyttja sådana betesmarker som blir instängda mellan järnvägen och E4:an är dock helt beroende av utformningen av passager och stängsel utmed banan.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för renarnas passage av banan vid en västlig sträckning blir av stor betydelse för bedömningen av konsekvenserna.

## Tuorpons sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 46-47. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 150 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.8:2.

### Markanvändning nära Norrbotniabanan

Tuorpons sameby har vinterbetesgrupperna spridda i ett mycket stort område från Kåbdalis och österut. Samebyn nyttjar inte regelbundet markerna närmast kusten eftersom flyttningen dit och tillbaka är förenad med stora kostnader. De vintrar som kustlandet nyttjas för bete finns samebyns renar dock både väster och öster om E4:an.

En vinterbetesgrupp brukar vissa år hålla sina 1000-1500 renar i samma områden som Sirges öster om E4:an vid Ersnäs samt ute på öarna. Om betesförhållandena är goda i väster brukar detta dock inte vara nödvändigt utan vinterbetesgrupperna kan stanna kvar i åretruntmarkerna ovanför odlingsgränsen.

En av Tuorpons vinterbetesgrupper sambetar med Udtja skogssameby väster om E4:an. Till skillnad från Udtja har Tuorpons sameby fortsatt rätt att bedriva bete i de byar nära Luleälven där Udtja blivit stämnda och förlorat betesrätten.

Sammantaget är det en mindre andel av samebyns renar som vintertid finns i kustlandet men i skogsmarkerna strax väster om E4:an finns regelbundet flera vinterbetesgrupper.

## Bedömda konsekvenser för Tuorpon

### Alternativ V

Alternativ V skulle innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark i ett område som idag saknar ingrepp från andra stora verksamheter. Alternativet skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflyttningen som sker till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ V bedöms bli från måttliga till stora.

### Alternativ M

Alternativ M skulle innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark som idag är splittrad av bebyggelse och annan infrastruktur. Det är osäkert i vilken mån ett område på upp till 5 km bredd mellan den föreslagna järnvägen och E4:an kommer att kunna nyttjas för bete. Alternativ M skulle innebära en barriär för samebyn vid vårflyttningen som sker till fots och omöjliggöra eller avsevärt försvåra fri strövning från kustlandet öster om järnvägen och vidare västerut till åretruntmarkerna.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ M bedöms bli från små till måttliga.

### Alternativ Ö

Alternativ Ö går i nära anslutning till E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen av möjligheterna att passera både väg och järnväg. Om en passage utformas gemensamt med E4:ans viltövergång mellan Rosvik och Ersnäs kan konsekvenserna mildras. Alternativet kan innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark vid Rosvik öster om E4:an.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö bedöms bli från små till måttliga.

## Tuorpon om Norrbotniabanan

Ett västligt alternativ skulle påverka samebyn väldigt mycket, medan ett E4-nära alternativ vore det bästa.

Mellan Rosvik och Ersnäs finns det en viltövergång som är flera hundra meter bred. Den vinterbetesgrupp som betar öster om E4:an har inte använt viltövergången utan av- och pålastning av renarna har i stället skett öster om E4:an. Vid viltpassagen finns det ledarmer och samebyn bedömer det som möjligt att passera där om trafiken stoppas.

Samebyn bedömer att en bro eller tunnel bör vara åtminstone 15-20 m bred för att rensköterna ska kunna passera med renhjorden.

Tuorpon sameby ser inte utfodring som något bra alternativ i de fall samebyn inte längre kan använda en del av sitt vinterbetesområde eftersom utfodring är mycket kostsam.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. möjliga passager av stor vikt.

I samtliga alternativ blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, på det sätt som redan idag sker vissa vintrar utmed E4:an och dess stängsel.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas. Även om inte Tuorpons sameby flyttar till fots över E4:an idag är det viktigt att planera för att bibehålla en flexibilitet för att kunna passera både väg och järnväg till fots, t.ex. vid E4:ans viltövergång mellan Ersnäs och Rosvik.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

#### Samlad intrångsbild för Tuorpon sameby

Tuorpons sameby använder med ett par av samebyns vinterbetesgrupper det område som berörs av Norrbotniabanan. Betesmarker finns på båda sidor om E4:an. Flyttning över E4:an sker i regel med lastbil. Inget kärnområde av riksintresse berörs av den planerade järnvägen.

Genom samarbetet inom Jokkmokksbyarna har Tuorpons sameby en något större flexibilitet i användningen av vinterbetesmarkerna än vad som är fallet för samebyarna längre söderut utmed den planerade Norrbotniabanan. Norrbotniabanan kan dock innebära förlust av betesmarker, bl.a. förhållandevis ostörda marker som finns långt västerut inom utredningsområdet för banan. Samebyn kan också förlora betesmarker intill E4:an och få ytterligare svårigheter att återuppta flyttning till fots till och från betesmarkerna öster om E4:an.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker.

Valet av linje för banan och utformning av banan är av avgörande betydelse för vilka konsekvenserna blir. En passage långt väster om E4:an kan splittra samebyns betesmarker medan en E4-nära lokalisering kan genomföras med enbart små konsekvenser.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för renarnas passage av banan vid en västlig sträckning blir av stor betydelse för bedömningen av konsekvenserna.

### Sirges sameby

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 50-51. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 150 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.8:2.

#### Markanvändning nära Norrbotniabanan

En av Sirges vinterbetesgrupper nyttjar markerna öster om E4:an från Sandön, Piteå i söder till Ersnäsfjärden i norr. Även öarna i den inre skärgården används för bete. Alterälven är Sirges södra gräns.

Vinterbetesgruppen är väl inarbetad i markerna och har ett gott förhållande till markägarna. Varje vinter hålls 1000- 1500 renar i området och all flyttning dit och därifrån sker med lastbil.

Idag sker inte någon flyttning av samebyns renar genom de grindar eller viltövergångar som finns i stängslet utmed E4:an.



Sirges sameby är med en av sina vinterbetesgrupper den sameby i landet som har längst transport från vinter- till åretruntmarkerna. Från Ersnäs i kustlandet till Suorva i väster är det mer än 40 mils resa. På förvintern går flytten direkt från bl.a. Porjus (bilden) till kustlandet. Foto: Enetjärn Natur AB

### Bedömda konsekvenser

#### Alternativ V

Sirges sameby nyttjar inte, med den nuvarande uppdelningen av markerna mellan Jokkmokksbyarna, de marker som ligger inom alternativ V, men om andra byar inte kommer att kunna använda sina nuvarande betesmarker till följd av en ny järnväg i detta läge kan det ge indirekta effekter på Sirges sameby.

#### Alternativ M

Sirges sameby nyttjar inte de marker som ligger inom alternativ M, men om andra byar inte kommer att kunna använda sina nuvarande betesmarker till följd av en ny järnväg i detta läge kan det ge indirekta effekter på Sirges sameby.

#### Alternativ Ö

Alternativ Ö går i nära anslutning till E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. Alternativet kan

innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark vid Rosvik öster om E4:an.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Ö bedöms bli från små till måttliga.

### Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. stängsel och möjliga passager av stor vikt.

Oavsett val av sträckning blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, på det sätt som redan idag sker utmed E4:an och dess stängsel.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas. Även om inte Sirges sameby flyttar till fots över E4:an idag är det viktigt att planera för att bibehålla en flexibilitet för att kunna passera både väg och järnväg till fots.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioritera frågan om att hitta lägen för en eller flera passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.

#### Sirges om Norrbotniabanan

Principiellt anser Sirges sameby att det är av stor betydelse att möjligheten att i framtiden kunna använda fri passage över E4:an och Norrbotniabanan inte utesluts. Även om Jokkmokksbyarna idag huvudsakligen flyttar med lastbil är det kortsiktigt att utesluta möjligheten att åter genomföra flyttningen till fots. Förutsättningarna för samebyarna är mycket osäkra och kommer att ändras i framtiden. Det är möjligt att man inte längre kan flytta med lastbil om bränslepriserna blir för höga.

Utan möjlighet att till fots passera E4:an och Norrbotniabanan blir områdena öster om väg och järnväg definitivt stängda. Därför vill Sirges sameby behålla flexibiliteten genom att inte helt stänga av kustområdet med en ny järnväg som inte går att passera.

I praktiken vill Sirges sameby, som idag sköter alla förflyttningar mellan vinterbetes- och åretruntmarker med lastbil, inte ha någon passage över E4:an och Norrbotniabanan. Däremot ser samebyn ett definitivt behov av ett stängsel mot väg och järnväg som det går att lita på.

Sirges vill inte att Norrbotniabanan ska gå över Rosvikberget eftersom det skulle påverka möjligheten att utnyttja delar av betet öster om E4:an.

### Samlad intrångsbild för Sirges sameby

Sirges sameby använder med en liten andel av samebyns renar (en vinterbetesgrupp) det område som berörs av Norrbotniabanan. De nuvarande betesmarkerna finns på östra sidan om E4:an. Flyttning över E4:an sker i regel med lastbil. Inget kärnområde av riksintresse berörs av den planerade järnvägen.

Genom samarbetet inom Jokkmokksbyarna har Sirges sameby en något större flexibilitet i användningen av vinterbetesmarkerna än vad som är fallet för samebyarna längre söderut utmed den planerade Norrbotniabanan. Norrbotniabanan kan dock innebära förlust av betesmarker intill E4:an men också ytterligare svårigheter att återuppta flyttning till fots till och från betesmarkerna öster om E4:an.

Vid sidan av E4:an finns idag inga övriga kända eller planerade stora exploateringar inom vinterlandet som påverkar samebyn. Ingen stor expanderande tätort gör anspråk på samebyns betesmarker.

Valet av linje för banan och utformning av banan har betydelse för vilka konsekvenserna blir, men även om banan förläggs i en östlig sträckning bedöms konsekvenserna bli begränsade.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen samt lösningar för renarnas framtida passage av banan och E4:an har betydelse för bedömningen av konsekvenserna.

### Jåhkågasska Tjielldes

Samebyns hela markanvändning har beskrivits övergripande på sidorna 48–49. Markanvändningen intill den planerade Norrbotniabanan inom järnvägsutredning 160 preciseras i texten nedan och på karta i figur 6.8:4.

#### Markanvändning nära Norrbotniabanan

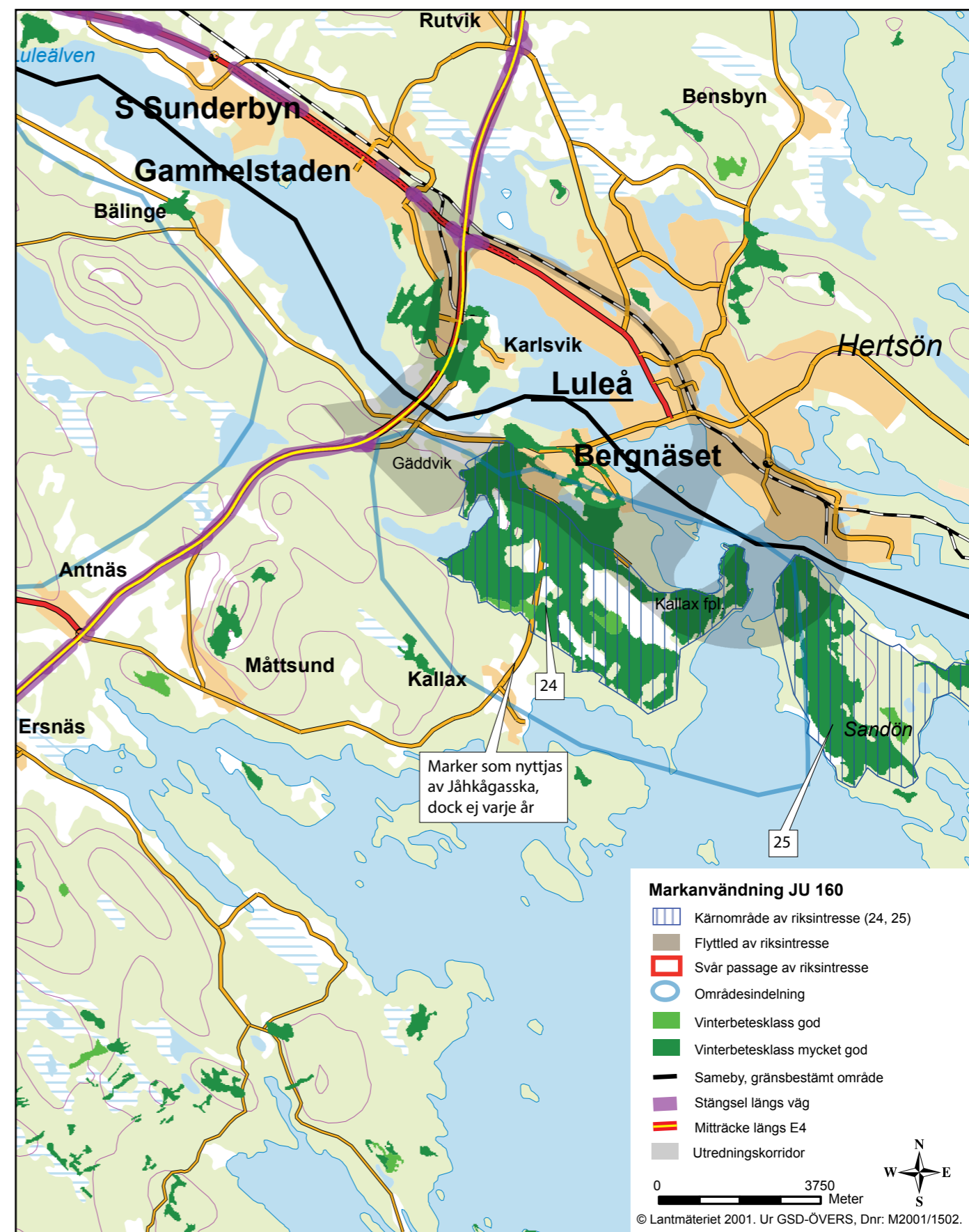
En av Jåhkågasska Tjielldes vinterbetesgrupper använder återkommande kärnområdena *Kallaxheden* och *Sandön* som ligger inom gemensamt vinterbetesområde för Jokkmokksbyarna. För närvarande är det bara Jåhkågasska Tjielldes sameby som använder dessa områden.

*Kallaxheden* ligger söder om Bergnäset, runt Kallax flygplats och är ett stort kärnområde med lavrika barrskogar. *Sandön* i Luleå skärgård är ett annat kärnområde med goda vinterbetesmöjligheter för Jokkmokksbyarna.

En vinter som 2006/07, när det har varit dåligt med bete i inlandet, kan de kustnära markerna utgöra väldigt viktiga reservmarker för fler än en vinterbetsgrupp. Vid sådana speciella förhållanden kan det vara aktuellt att under en period låta hela samebyns 4500 renar beta intill Luleå.

Hittills har samebyn aldrig nyttjat markerna närmast väster om E4:an. På östra sidan av E4:an händer det ibland att samebyns renar betar ända mot E4:an, förbi Måttsund och vidare nästan mot Ersnäs.

Samebyn flyttar alltid renarna i båda riktningarna med lastbil. Eftersom flytten till kustlandet är kostsam stannar renskötarna gärna kvar långt västerut under vintern om det är möjligt.



Figur 6.8:4. Samebyarnas markanvändning inom järnvägsutredning 160 utgörs idag av enbart Jåhkågasska Tjielldes nyttjande av i första hand Kallaxheden. Kärnområden av riksintresse har numererats och presenteras närmare i tabell på denna sida.

Kärnområden av riksintresse	Nr	Beskrivning	Berörd sameby	Inverkan (försvårande av näringen)
Kallaxheden	24	Kärnområde inom gemensamt vinterbetesområde för Jokkmokksbyarna. Ligger söder om Bergnäset, runt Kallax flygplats. Disponeras av Sirges, Tuorpon och Jåhkågasska. Stort kärnområde med lavrika barrskogar som används återkommande.	Jåhkågasska	Ingen*, försvårande eller påtagligt försvårande (beroende på val av alternativ)
Sandön	25	Kärnområde inom gemensamt vinterbetesområde för Jokkmokksbyarna. Ligger på ön med samma namn i Luleå skärgård. Disponeras av Sirges, Jåhkågasska och Tuorpon. Område har goda vinterbetesmöjligheter.	Jåhkågasska	Ingen*, försvårande eller påtagligt försvårande (beroende på val av alternativ)

Figur 6.8:3 Kärnområden inom järnvägsutredning 160 och bedömd möjlig inverkan på dessa: Ingen / Försvårande / Påtagligt försvårande. (\*): bedömning av ingen inverkan förutsätter att passage till området kan bibehållas.

## Bedömda konsekvenser

### Alternativ V

Alternativ V kan eventuellt innebära ianspråktagande av en mindre areal betesmark om den järnvägen förläggas på östra sidan av E4:an. Förutsatt att det byggs stängsel längs järnvägen bedöms konsekvenserna av alternativ V bli från obefintliga till måttliga.

### Alternativ M

Alternativ M går i nära anslutning till E4:an. Valet av linje och utformning av banan i förhållande till E4:an har stor betydelse för bedömningen. Alternativet kan innebära ianspråktagande och fragmentering av bra betesmark närmast öster om E4:an.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ M bedöms bli från små till måttliga.

### Alternativ Ö

Alternativ Ö kommer att innebära ianspråktagande av betesmark öster om Gäddvik.

Konsekvenserna för samebyn bedöms bli måttliga.

### Alternativ Bro V

Alternativ Bro V går över Lulleälven vid E4:bron och konsekvenserna bedöms därför bli från obefintliga till små.

### Alternativ Bro M

Alternativ Bro M skulle innebära ianspråktagande av bra betesmark och fragmentering av det för samebyn mycket viktiga kärnområdet *Kallaxheden*. Förluster av viktiga betesmarker här kan ge indirekta effekter på andra vinterbetesgrupper och andra samebyar om konsekvenserna blir att vinterbetesgrupperna måste omfördelas till helat andra marker.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Bro M bedöms därför bli från måttliga till stora.

### Alternativ Bro Ö

Alternativ Bro Ö skulle innebära ianspråktagande av bra betesmark och fragmentering av de för samebyn mycket viktiga kärnområdena *Kallaxheden* och *Sandön*. Förluster av viktiga betesmarker här kan ge indirekta effekter på andra vinterbetesgrupper och andra samebyar om konsekvenserna blir att vinterbetesgrupperna måste omfördelas till helat andra marker.

Konsekvenserna för samebyn av alternativ Bro M bedöms därför bli stora.

## Jåhkågasska Tjiellides om Norrbotniabanan

Jåhkågasska Tjiellides sameby anser att en dragnings av Norrbotniabanan närmast E4:an vore bäst. En järnvägsöverfart till Luleå i anslutning till Bergnäsbron skulle också fungera bra.

Samebyn bedömer att en östlig dragnings över Kallaxheden och Sandön totalförstör betesområden och flyttleder. Byggs Norrbotniabanan på Kallaxheden och Sandön är samebyn rädd att rennäringen inom samebyn slås ut eftersom området har räddat Jåhkågasskas renar vissa vintrar när betet i inlandet och i fjällen varit för dåligt.

Samebyn oroar sig över hur passagera över Norrbotniabanan samt E4:an kommer att fungera. Någonstans måste samebyn kunna passera med sina renar. Det händer att några renar, blir kvar ute vid kusten när samebyn på våren har lämnat området, exempelvis tjuvar som kan bli kvar på Sandön. Fjällrenar som blir efterlämnade i kustlandet betraktas inte som förlorade utan de söker sig till slut i regel upp till fjällen även om detta kan ta ett till två år.

För att en sådan fri strövning ska fungera är det viktigt att renarna kan ta sig över väg och järnväg på egen hand och ströva fritt åt nordväst. Samebyn menar därför att det i planeringen av Norrbotniabanan är viktigt att beakta möjligheten att bibehålla en viss fri strövning över järnvägen.

Samebyn menar att Kallaxheden och Sandön inte enkelt kan ersättas med andra, närliggande betesmarker. Som exempel nämns att området kring Måttsund – som samebyn inte utnyttjar i så stor utsträckning idag – har sämre betesförhållanden men har också både motorkrossbana och mer bebyggelse jämfört med Kallaxheden.

Samebyn betraktar det som ett måste att Norrbotniabanan förses med stängsel. Utan stängsel kommer det att bli renpåkörningar utmed järnvägen. Om samebyn har samlat ihop renarna för att hålla dem samlade nattetid inför vårflytningen med lastbil kan vajornas stråvan att dra västerut vara så stark att de smiter under natten. I en sådan situation är det mycket allvarligt om den nya järnvägen inte är försedd med stängsel. Detta gäller även om renarna är samlade på så långt avstånd från E4:an eller järnvägen som en mil. Det säkraste för att undvika renpåkörningar vore således att stängsla in både E4:an och Norrbotniabanan.

Samebyn poängterar att det är de mest värdefulla renarna som man flyttar ner till kusten. Där ska de "äta upp sig", inte minst vajorna som ska bygga upp reserverna för att få fina kalvar. Renägarna är därför särskilt angelägna att dessa avelsdjur ska överleva och inte bli påkörda av tåg eller bilar. Stängsel för att skydda renarna från olyckor är å andra sidan inte heller helt problemfritt. Ett stängsel innebär en barriär som kan leda renarna åt fel håll.

Samebyn betonar att det är viktigt att den nya järnvägen förses med passager för renar. Samebyn anser att en planskild passage ska vara 20-25 m bred för att det ska vara möjligt att flytta över med en hel renhjord. Ett normalmått bör vara 50 m. Den planskilda passagen bör avskärmas så att renarna inte ser att de går ovanför trafiken. Samebyn bedömer att det är lättare att flytta med renarna planskilt över en väg eller järnväg om planskildheten/bron är försedd med bullerskydd som minskar djurens stress om de ska passera över ett tåg. Passagen bör vara stängd på vintern när samebyn befinner sig med renarna i markerna. Under sommaren ska passagen hållas öppen så att strövrenar kan ta sig över. Det är viktigt att den planskilda passagen inte är öppen för skotertrafik under vintern när samebyn har ett intresse att hålla renarna samlade på ena sidan järnvägen. Det är mycket viktigt att skoterförbudet respekteras, i annat fall kan det vara svårt för samebyn att lita på att de planskilda passagera är stängda när de ska vara stängda.

## Möjliga skadelindrande åtgärder

Vid utformningen av skadelindrande åtgärder är samebyns egna önskemål och bedömningar om t.ex. stängsel och möjliga passager av stor vikt.

Oavsett val av sträckning blir det viktigt att banan förses med stängsel av så hög kvalitet att samebyn utan risker kan nyttja betesmarkerna ända fram mot banan, på det sätt som redan idag sker utmed E4:an och dess stängsel. För samebyns nuvarande markanvändning i området är det särskilt viktigt med stängsel om banan förläggs öster om E4:an.

När banan förses med stängsel på båda sidor blir dock frågan om passager för renarna av stor betydelse för hur markerna kring Norrbotniabanan ska kunna användas. Det är viktigt att planera för att bibehålla en framtida flexibilitet för att kunna passera både väg och järnväg till fots även om flyttningen idag mestadels sker med lastbil. Norr om Måttsund finns ett möjligt läge för en sådan passage.

Den fortsatta dialogen med samebyn i kommande skeden av utredningarna om Norrbotniabanan bör prioriteras frågan om att hitta lägen för en eller flera passager, i första hand planskilda och i andra hand i plan, över den nya järnvägen.



Det är det goda lavbetet som gör att Jåhkågasska Tjiellides sameby söker bete på Kallaxheden. Enetjärn Natur AB

## Samlad intrångsbild för Jåhkågasska Tjiellides sameby

Jåhkågasska Tjiellides sameby är en av få samebyar som regelbundet nyttjar ett mycket viktigt och bra lavbete öster om de möjliga korridorerna för den planerade Norrbotniabanan. Betydelsen av betet på Kallaxheden och Sandön framgår tydligt på kartan över Järnvägsutredning 160 (figur 6.8:4), området är stort och är i sin helhet av mycket god vinterbetesklass. Betet nyttjas ofta av en vinterbetesgrupp men kan vid svåra vinterbetesförhållanden inom vinterbeteslandet vara av fundamental betydelse för alla samebyns renar.

Genom samarbetet inom Jokkmokksbyarna har Sirges sameby en något större flexibilitet i användningen av vinterbetesmarkerna än vad som är fallet för samebyarna längre söderut utmed den planerade Norrbotniabanan. Samebyn är drabbad av annan samhällsplanering och markanvändning främst i form av Luleå stads expansion. Sett över en längre tid uppkommer ständigt nya anspråk i form av både exploatering och friluftsliv inom markerna vid Kallaxheden.

Norrbotniabanan måste betraktas som ett potentiellt stort intrång utöver de andra markanspråk som redan görs på hedmarkerna söder om Luleå. En perifer linje för banan (sydlig-östlig) inom utredningskorridoren i förhållande till befintlig bebyggelse kan blockera mycket stora delar av det värdefulla lavbetet genom att göra det oåtkomligt för samebyn om betesmarken hamnar mellan banan och bebyggelsen. Ett sådant ingrepp måste betraktas som mycket stort, och saknar motstycke i annan känd markanvändningsplanering inom samebyns betesmarker. Med en bebyggelsenära linje för banan inom utredningskorridoren vid Bergnässet (nordlig) reduceras ingreppet avsevärt och vid passage förbi Karlsvik blir ingreppen näst intill försumbara.

Banverkets åtgärder för att lindra skada genom val av linje för järnvägen blir därför av största betydelse för Jåhkågasska Tjiellides sameby. Lösningar för att passera över den nya barriären Norrbotniabanan har stor betydelse för samebyns möjligheter att få tillbaka kvarlämnade strövrenar i kustlandet, men också för samebyns möjligheter att återuppta flyttning till fots.

## Konsekvenser för andra samebyar

De samebyar som nyttjar de omgivande markerna kan komma att beröras av sekundära effekter om de direkt berörda samebyarna (Ståkke, Udtja, Tuorpon, Jåhkågasska Tjiellides och Sirges) mister betesmarker och renarna därmed omfördelas i landskapet under vinterbetet. Det innebär att byar som Semisjaur-Njarg, Luokta-Mavas och Gällivare skogssameby, som alla har vinterbetesmarker som gränsar mot de direkt berörda samebyarna, kan påverkas av ett ökat tryck av renar på sina marker. Givetvis kan dessa sekundära effekter också uppstå mellan gruppen av direkt berörda samebyar inom dessa båda järnvägsutredningar.

## 7 Referenser

### Skriftliga källor

Banverket m.fl. 2006. Hur påverkas rennärings förändringarna i Kiruna. En studie av rennärings förutsättningar kring Kiruna och en analys av kumulativa effekter. Rapport BRNT 2006:12.

Jordbruksverket. 2005. MKB för renskötseln vid gruvetableringar. Bättre integrerad markanvändning. ISBN 91 88 264-31-9.

Jordbruksverket. 2005. Rennärings i Sverige. 5e upplagan.

Länsstyrelsen. Checklista för MKB arbete inom renskötselområdet (enl. R:22 1994).

Länsstyrelsen i Norrbottens län. 2003. Redovisning av rennärings riksintressen för Norrbottens samebyar.

Länsstyrelsen i Västerbotten. Planeringsunderlag för utbyggnad av stora vindkraftsanläggningar.

Metria Ao GIS (Kiruna och Luleå) och länsstyrelserna i Norrbotten, Västerbotten och Jämtland. 2000. Renskötselns databas. Ren\_2000. Version 2.0.

Mörner, Elisabeth. 2004. Rennärings i Miljökonsekvensbeskrivningar – Hur rennärings kan behandlas i MKB:er för nya verksamheter och exploateringar. Examensarbete. MKB-centrum. Institution för landskapsplanering Ultuna.

Proposition om insatser för samerna. Prop. 1976/77:80, bet. 1976/77:KrU43, rskr. 1976/77:289.

Regeringen. Upphörande av 1972 års svensk-norska renbeteskonvention. Skr. 2004/05:79.

Svensk-norska Renbeteskommissionen. 1997.

Svaipa sameby inför 2000-talet. Handlingsplan för Svaipa sameby. I. Israelsson i samarbete med medlemmarna. 2000-10-20.

Svevind AB. Vindkraftsutbyggnad på Gabrielsberget i Nordmalings kommun. Miljökonsekvensbeskrivning. 17 januari 2006.

Vägverkets planer för 2007-2009. Investering på nationella och regionala vägar. Opubl.

Vägverket. Miljökonsekvensbeskrivning inom vägsektorn. Handbok, del 3, analys och bedömning. Publikation 2002:43

Banverket och Vägverket. 2005. Vilda djur och infrastruktur – en handbok för åtgärder. ISSN 1401-9612

### Elektroniska källor

Rennärings markanvändning:  
<http://www.ren2000.se>.

Samernas riksförbund:  
<http://www.sapmi.se/ssr/index.html>.

Länsstyrelsen i Norrbottens och Västerbottens län. GIS-data. <http://gis.lst.se/lstgis/>. Hämtat i oktober 2006.

Sameportalen. Ett samarbete mellan Sirges, Tuorpon, Jåhkågasska, Udtjá och Sierrri samebyar:  
<http://www.sameportalen.se>. Hämtat i november 2006.

### Muntliga källor

Intervjuer med representanter för var och en av samebyarna i november 2006 och januari-februari 2007.

Anteckningar från SveMins konferens Gruvor och miljö, 8-9 nov. 2006.

Telefonsamtal med Ove Carlsson, planeringsansvarig, Vägverket Region Norr i december 2006.

### Kartor

Banverket Norra Banregionen, 061102, 060307

Bergsstaten, 061110

Länsstyrelsen, Västerbotten, 061011, 070117

Länsstyrelsen, Norrbotten, 061024, 070105, 070111

Renbeteskommissionen, 070301

Vägverket Region Norr, 070112

# Bilaga 1 Ordlista

## **Brunstland**

Områden inom höstlandet dit sarvarna (handjuren) samlar vajorna (hondjuren) för att betäcka dem.

## **Fjällsameby**

Sameby som har marker som sträcker sig ända från fjällen vid norska gränsen i väster och ned till skogslandskapet i öster.

## **Flyttled**

Stråk i landskapet som används för flyttning mellan olika årstidsland. Flyttleder kan bestå av terrängformationer som passar för renens förflyttning, t.ex. sammanhängande myrar, frusna sjöar, dalgångar etc. Ibland utgörs de av röjda stråk genom skogsmark.

Vissa leder används regelbundet och andra mer sällan. De flyttleder som nyttjas ofta är viktigast men även en tillfälligt nyttjad led kan vara viktig och kanske oumbärlig ett år då förhållandena är sådana att alternativa flyttvägar saknas.

## **Kalvningsland**

Områden som vajorna återkommer till. För fjällrenen är det lågfjällen i småkuperad och skyddad terräng. Ofta sydsluttningar eller i den glesa fjällbjörkskogen där det tidigt bildas barfläckar och där det finns tillgång till bete. För skogsrenen utgör kalvningslanden områden med tillgång på lavhedar, myrar och bäckdrag.

Kalvningsland utgör alltid ett större område inom vars gränser vajorna finns spridda.

## **Konventionsrenbete**

Sedan urminnes tider har samerna fört sina renar över de riksgränser som efterhand fastställts, för att nyttja betestillgångarna. Ännu idag sker norsk renbetning i Sverige vintertid och svensk renbetning i Norge sommartid. Detta reglerades fram till och med maj 2005 genom en renbeteskonvention mellan länderna.

För närvarande regleras det gränsöverskridande betet av den s.k. Lappkodicillen.

## **Kärnområde**

Med kärnområden avses de viktigaste områdena där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion (brunst och kalvning) och där de kan få betesro. Till

dessa områden hör också naturliga samlingsområden, dit renarna söker sig själva.

För de flesta samebyarna består de viktigaste betesområdena (områden som är dimensionerande för renantal) i huvudsak av lavmarker. Det finns dock samebyar där de viktigaste betesområdena till stor del består av marker för grönbete. Inom kärnområdena ligger renskötselplanläggningar.

## **Lappmarks- och odlingsgränsen, åretruntmarker**

Väster om odlingsgränsen finns fjällsamebyarnas åretruntmarker, samt i vissa fall, delar av skogssamebyarnas åretruntmarker.

Mellan lappmarksgränsen och odlingsgränsen finns till övervägande del skogssamebyarnas åretruntmarker. Fjällsamebyarna får använda betesområdet öster om odlingsgränsen och lappmarksgränsen, från och med den 1 oktober till och med den 30 april. Skogssamerna kan använda sina betesområden öster om lappmarksgränsen under samma tidsperiod. (Rennäringslagen 3 §).

Inom samebyarnas åretruntmarker - såväl fjäll- som skogssamebyarnas - får den som äger eller brukar mark, där renskötsel bedrivs, vid användningen av marken inte vidta åtgärder som medför avsevärd olägenhet för renskötseln (Rennäringslagen 30 §).

## **Rastbete**

Område som används för vila och bete under flyttningen. Ofta ligger rastbetena strategiskt för att djuren ska kunna vila efter en dagsetapp. Ju tätare det är mellan dessa, desto större möjlighet har man att genomföra en lyckad renflyttning.

## **Rengärde/hage**

Det finns tre olika typer av rengärden eller hagar; arbets-, betes- och övergångshagar.

Arbetshagar används för kalvmärkning, skiljning eller slakt. Dessa har ofta en rund form och styrarmar som kan vara kilometerlånga.

Beteshagar är oftast mycket stora hagar i kombination med arbetshagar, där man låter renhjorden beta under en viss tid.

Övergångshagar är speciella hagar som används vid svåra passager över t ex järnväg eller livligt trafikerade vägar. Används för att kunna genomföra passagen utan tillbud.

## **Renskötande medlem**

Samebymedlem som driver renskötsel med egna renar inom samebyn och som deltar aktivt i renskötselarbetet.

## **Renskötsel företag**

Verksamhet som bedrivs av en renskötande medlem tillsammans med sitt husfolk. Ett renskötsel företag kan sålunda bestå av flera renägare.

## **Renstängsel**

Särskilda stängsel har uppförts för att förhindra att renar sammanblandas mellan norsk och svensk renskötsel (konventionsstängsel) och mellan samebyar (byavskiljande stängsel) samt för att styra renhjordens vandringar mellan olika betesområden så att dessa betas av i rationell ordning (spärrstängsel). Dessutom finns uppfört styrarmar i indrivningszonen till arbets- hagar samt järnvägsstängsel för att förhindra renarna att vandra över eller utmed järnvägen.

## **Sameby**

En sameby är både en geografisk indelning och samtidigt en administrativ enhet (ekonomisk förening) bestående av flera renskötsel företag. Samebyarna är således juridiska personer med ansvar för renskötseln inom sina områden.

## **Samebygräns**

Gränser mellan samebyar bestäms i administrativ ordning genom myndighetsbeslut. Enligt Rennäringslagen ankommer det fr.o.m. 1 januari 2007 på Sametinget att fatta dessa beslut.

Gränserna för en sameby kan omfatta hela samebyns betesområde, d.v.s. åretruntmarkerna, där renarna får vistas hela året samt övriga områden som samebyn använder för renskötsel.

## **Skiljning**

Renarna fångas in och främmande renar sorteras ut ur hjorden med ledning av ägarmärken i renens öron. Därefter flyttas renarna till respektive samebys marker.

Den huvudsakliga skiljningen sker inom samebyns egna marker, då skiljs renarna i sitor (vintergrupper).

## **Skogssameby**

Sameby som har sina åretruntmarker i skogslandskapet nedanför fjällen.

## **Slaktanläggning**

Av staten godkänt kontrollslakteri. I anslutning till detta finns ett system av ihopkopplade större och mindre hagar och stängselkorridorer.

## **Svåra passager**

Platser som det under flyttning eller samling ofta är svårt att få renarna att passera, t ex vadställen, branta sluttningar, landsvägar och järnvägar, bebyggelse eller tät vegetation.

## Bilaga 2 Kontaktuppgifter till samebyarana

### **Rans sameby**

Olle Larsson  
Bergnäs 127  
922 91 Vindeln  
tel: 0933-24037  
mobil: 010-2624597

### **Grans sameby**

Inger Hellman  
1184 Kraddsele  
902 70 Sorsele  
mobil 1: 070-2107917  
mobil 2: 010-2627595  
mobil 3: 010-2624830

### **Malå skogssameby**

Jonas Larsson  
Sorselevägen 3  
930 70 Malå  
tel: 0953-10825  
mobil: 070-3979128

### **Maskaure skogssameby**

Peter Larsson  
Skomakaregatan 3  
930 90 Arjeplog  
tel. 1: 0961-61492  
tel. 2: 0961-61454  
mobil: 070-6003550

### **Mausjaure skogssameby**

Mikael Jonsson  
Järnvägsgatan 81  
933 33 Arvidsjaur  
tel: 0960-10421  
mobil: 070-6459518

### **Svaipa sameby**

Olof Jonas Nutti  
Torborg  
930 90 Arjeplog  
Ågatan 6  
93055 Jörn  
mobil 1: 070-2222403  
mobil 2: 010-2666915  
tel. 1: 0961-10851  
tel. 2: 0961-23013  
tel. 3: 0916-50036

### **Semisjaur–Njarg sameby**

Anders Erling Fjällås  
Smedjegatan 16  
93090 Arjeplog  
tel: 0961-30211  
mobil: 010-2584044

### **Västra Kikkejaure skogssameby**

Jörgen Persson  
Bergstedsgatan 3  
933 33 Arvidsjaur  
tel: 0960-17315  
mobil 1: 070-2561767  
mobil 2: 010-2566007  
hem: 010-2665989

### **Östra Kikkejaure skogssameby**

Håkan Nyström  
Box 24  
930 86 Moskosel  
tel: 0960-31016  
mobil: 070-6416499

### **Ståkke skogssameby**

Roland Larsson  
Hemvärnsgatan 11  
933 33 Arvidsjaur  
tel: 0960-21748  
mobil: 010-2585811

### **Luokta-Mavas sameby**

Mikael Juuso  
Drottninggatan 38E  
930 90 Arjeplog  
mobil 1: 070-3252846  
mobil 2: 010-2649666

### **Udtja skogssameby**

Rune Stokke  
Box 41  
962 05 Kåbdalis  
tel: 0928-50116  
mobil: 070-3570116

### **Tuorpons sameby**

Nils-Petter Pavval  
Tårrajaur 1075  
962 99 Jokkmokk  
tel: 0971-37089  
mobil 1: 070-3716231  
mobil 2: 0102420772

### **Jåhkågasska Tjiellde sameby**

Lars-Åke Spiik  
c/o Samebyarnas kansli  
Köpmangatan 19  
962 31 Jokkmokk  
tel. 1: 0971-55200  
tel. 2: 0971-55932  
mobil: 076-8240909

### **Sirges sameby**

Bertil Kielatis  
Västergatan 24  
962 33 Jokkmokk  
tel: 0971-12517  
mobil 1: 010-2718388  
mobil 2: 070-3986587



## Nu fortsätter resan

Den nya banan kan minska företagens transportkostnader med upp till 30%. En sån effektivisering får inte bara genomslag i norr utan också i resten av landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr och har sin destination i söder. Många av dessa råvaror som transporteras från norr förädlas till några av våra mest lönsamma exportprodukter och har därför stor del i vårt lands exportinkomster.

På grund av Stambanan genom Övre Norrlands många gånger kurviga och backiga profil, kan inte godstransporterna häruppe bedrivas lika effektivt som i andra delar av landet.

En ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg men hela systemet blir bättre genom att du också får möjlighet att driva trafik på två parallella spår. Stambanan genom Övre Norrland finns ju kvar och ger sk redundans i trafiken. Vissa tåg kan gå som ordinarie trafik på den "gamla" stambanan och om ngt händer på spåret som stoppar trafiken, går det att leda om den från stambanan till Norrbotniabanan och vice versa.

Persontrafiken i området kan utvecklas enormt. I dag saknas regional persontrafik mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Med moderna tåg kan restiderna halveras, stationslägen i tätorterna ger helt nya möjligheter för exempelvis dagliga pendlingsresor till och från jobb eller studier. Persontrafiken kan komma att bestå av såväl kortare snabba tåg som stannar på såväl större som lite mindre orter och tåg som kör längre sträckor och inte stannar på alla de mindre orterna.

Norrbotniabanan är en stor investering för samhället. Vi beräknar att kostnaden för projektet uppgår till ca 16-19 miljarder. Banverket tycker, trots den stora investeringen som det innebär, att projektet är en nyttig investering på lång sikt. Nyttorna för industrins transporter, kopplingen till internationella transportkorridorer från Barenstregionen ned till kontinenten och möjligheterna till helt nya persontrafikskoncept, pekar mot att det är ett bra projekt att satsa på och långsiktigt hållbart.

Projektet finns redan idag med i järnvägens Framtidsplan för åren 2004-2015 som beslutats av riksdagen. I Framtidsplanen finns 3 miljarder avsatta för projektet, vilket naturligtvis inte räcker till de 27 mil järnväg som det handlar om. När bygget ska genomföras krävs att ytterligare resurser knyts till projektet. Projektet tål mycket väl en jämförelse med andra infrastrukturprojekt i landet.



- Botniabanan (Nyland-Umeå)
- Norrbotniabanan (Umeå-Luleå)
- Malmbanan (befintlig järnväg, Luleå-Boden)
- Haparandabanan (befintlig järnväg, Boden-Kalix)
- Haparandabanan (ny järnväg, Kalix-Haparanda)