

# Rennäringens arbetsmiljö i vägtrafik

Ärendenummer: TRV 2018/52834



# Samebyar



<b>SAMEBYAR</b>	Udtja	Kall
Könkämä	Östra Kikkejaure	Handölsdalen
Lainiovuoma	Västra Kikkejaure	Tässäsen
Vittangi	Maskaure	Mittådalen
Saarivuoma	Mausjaur	Ruvhten sijte
Talma	Svaipa	Idre
Gabna	Gran	
Laevas	Ran	<b>KONCESSIONS</b>
Girjas	Ubmeje tjeälddie	<b>SAMEBYAR</b>
Baste čearru	Malä	<i>Muonio</i>
Unna Tjerusj	Vapsten	<i>Sattajärvi</i>
Sirges	Vilhelmina norra	<i>Tärendö</i>
Gällivare	Vilhelmina södra	<i>Korju</i>
Jähkägaska tjielldie	Voernese	<i>Pirttijärvi</i>
Slakka	Ohredahke	<i>Ängeså</i>
Tuorpon	Raedtievaerie	<i>Liehattjä</i>
Luokta-Mávas	Jijnjevaerie	<i>Kalix</i>
Semisjaur-Njarg	Jovnevaerie	
Stákke	Njaarke	

Figur 1 Kartbild från Sametingets hemsida

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Problembild .....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Avgränsningar .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Aktörer och övriga intressenter .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Faktorer som har betydelse för studien .....</b>	<b>11</b>
7.1	Samebyarnas problem och behov .....	11
7.2	Arbetsmiljö.....	13
7.2.1	Arbetsmiljölagen (AML).....	13
7.2.2	Trafikverket - Arbete på väg.....	13
7.2.3	Rennäringsens förutsättningar .....	13
7.3	Avstängning av väg vid vägarbete.....	14
7.4	Eftersök av vilt .....	14
7.4.1	Utbildning - Trafiksäkerhet vid eftersök av vilt.....	15
<b>8</b>	<b>Pågående arbeten med syfte att minska renpåkörningar.....</b>	<b>16</b>
<b>9</b>	<b>Pröva tänkbara lösningar .....</b>	<b>17</b>
<b>10</b>	<b>Måluppfyllelse .....</b>	<b>21</b>
<b>11</b>	<b>Forma inriktning och rekommendera åtgärder .....</b>	<b>22</b>
<b>12</b>	<b>Arbetsprocessen.....</b>	<b>23</b>
	Avslut av studie .....	23

Trafikverket  
Postadress: Box 809, 971 25 Luleå  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rennäringens arbetsmiljö i vägtrafik  
Författare: Melker Lundmark, Ellen Hedström  
Dokumentdatum: 2020-07-28, ny upplaga 2023-12-13  
Ärendenummer: TRV 2018/52834  
Version: 1.0  
Kontaktperson: Melker Lundmark, PLnou, Angelica Qarlsin, cPLnou

# Förord

Denna rapport är en ny upplaga av Åtgärdsvalsstudien *Rennäringens arbetsmiljö i vägtrafik*, TRV 2018/52834, utifrån anpassning enligt Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service (DOS-lagen). Detta medför att materialet är uppdaterat utifrån ett tillgänglighetsperspektiv vilket kan innebära att exempelvis bilder samt disposition kan skilja från originalet medan textinnehåll är i enlighet med tidigare paketerad rapport.

Noteras bör att sedan rapportens framtagande har fortsatt samverkan mellan Trafikverket och rennäringen skett på olika plan samt utveckling av kunskapsläget skett inom området. Vidare bör nedan rättelse avseende Åtgärd 4 – *Avstängning av större vägar vid renflytt* noteras.

*Polisregion Nord ansvarar sedan november 2022 för avstängning av allmän väg vid flytt av renar och rutiner skapas i samråd med samebyarna för detta.*

Trafikverket har utifrån dagens läge god kännedom om rennäringens förutsättningar och i vissa fall trängda läge och verkar sammantaget aktivt för att inom de områden vi har rådighet minska påverkan eller skada utifrån infrastrukturen på densamma.

*December 2023*

Helena Eriksson  
Regional direktör  
*Trafikverket Region Nord*



# 1 Bakgrund och syfte

Renpåkörningar är ett stort problem i de nordligaste länen. Dessa orsakar lidande för djuren och stora kostnader för enskilda och samhället. Under 2017 inträffade 2 237 olyckor där ren var inblandad, i de sex nordligaste länen enligt statistik från viltolycksrådet. Det har inträffat 2 210 olyckor med ren under 2018.

Vägarna går genom renarnas traditionella betesmarker. Vägar utgör en barriär i landskapet och påverkar renarnas naturliga vandring och rörelsemönster. Om sommaren kommer djuren gärna till vägrenarna för att beta, eller för att få lindring för myggen på de torra, öppna områdena. På vintrarna vistas renarna ofta på vägarna dels för att det är lättare att ta sig fram där än i djup snö, men även för att äta saltet som används för halkbekämpning.

Ett flertal dialogmöten med samebyar har genomförts i olika åtgärdsvalsstudier och utredningar i Trafikverkets region Nord. En problematik som lyfts vid nästan alla dessa möten och som är gemensamt för samebyarna är de faror/risker som renskötarna utsätts för längs vägarna eller i vägområden.

Det handlar främst om situationer när renskötarna ska ta hand om renar som skadats, dödats eller hamnat/blivit kvar inom vägområdet. Svårigheterna och riskerna blir än större längs vägar med mötesseparering och stängsling där det är svårt att stanna, hitta öppningar för att få ut renen ur vägområdet, osv.

Det är inte helt självklart eller tydligt vad som gäller när dessa situationer uppstår.

Syftet med den här åtgärdsvalsstudien är att föreslå förbättringar av rutiner och åtgärder för eftersök, säkrare hantering av levande, skadade och döda renar i vägtrafik. Samt att reda ut vad som gäller för avstängning av allmän väg vid samlad flytt av renar.

## 2 Problembild

Rensköterna utsätter sig för stora säkerhetsrisker när de ger sig ut i vägområdet för att ta hand om sina djur. Renskötare blir tvungna att krypköra fram och tillbaka längs vägen vid eftersök av renar. Det blir nödvändigt att vistas i trafiken till fots eller på snöskoter i många situationer. En del bilister visar ingen eller väldigt lite hänsyn. För att undgå de risker som uppstår när renar kommer in på vägen undviker flera av samebyarna att nyttja betesmarker i anslutning till vägar.

Problembilden ser olika ut, beroende på om vägen är stängslad eller inte. Om renar väl tar sig in i vägområdet på en stängslad sträcka är det mycket svårt att få ut dem. Mitträcken, sidoräcken, trafik och stängsel medför att rensköterna ofta måste vistas länge inom vägområdet, antingen till fots eller på skoter. Är trafiken för intensiv väljer ofta rensköterna av säkerhetsskäl att inte ens försöka få ut renarna eftersom det är för farligt, vilket leder till påkörda renar. Där stängsel saknas tar sig renar obehindrat ut på vägen med de risker för påkörning som detta innebär. En försvårande faktor är att samebyarna har sina vinterbetesmarker vid kusten den tid på året när det är mörkt och dålig sikt en stor del av dygnet.

Med ökande trafikvolymerna längs europavägarna har det blivit svårt att flytta renar över vägen utan polishjälp för avstängning. Polisen har dock svårt att prioritera denna arbetsuppgift. Samebyarna anger att de som alternativ ibland väljer att inte flytta renarna trots att behov finns, eller att de själva stänger av vägen, vilket medför stora risker. Som sista utväg väljer flera av samebyarna att flytta renarna med lastbil. Flytt med lastbil innebär både risk för att renar skadas och stress för dräktiga vajor, men även smittorisker. Vissa tidpunkter på året är det inte tillåtet att transportera djur med lastbil enligt djurskyddslagen. På sikt finns även en risk för att renarnas naturliga vandringinstinkter störs. Utöver dessa risker tillkommer transportkostnader för samebyn och den enskilde rensköteren.

Trafikverket har en rutinbeskrivning för djurpåkörning på väg och järnväg, TDOK 2012:149. Ansvarsfördelningen enligt rutinen är inte helt tydlig och dokumentet är under revidering. Enligt rutinerna är det polisen som ansvarar för bortfösning av levande djur inom vägområdet och vid anmälan om dött djur inom vägområdet kontaktas felavhjälpare för omhändertagande. En felavhjälpare är enligt rutinen ”en person som får till uppgift att avhjälpa ett uppkommet fel, oftast en drift- och underhållsentreprenör som infrastrukturförvaltaren skrivit kontrakt med”.

Den bild som samebyarna ger är att de blir uppringda av polisen (som i sin tur kontaktas av trafikanter) när levande, skadade eller döda renar finns i vägområdet. Samebyarna ombeds av polisen att själva ta hand om djuren. Rensköterna utsätter sig för stora säkerhetsrisker när de ger sig ut i vägområdet.

### 3 Avgränsningar

Utredningen omfattar vägar i den geografiska utbredningen av Sapmi inom region Nord och Mitt.

I första hand omfattar denna utredning vägtrafik. Det finns även ett behov att åtgärda arbetsmiljö för renskötare när det gäller järnväg. Detta kan bli aktuellt i ett senare skede.

Ersättningsformer för trafikdödade renar ingår inte.

En del samebyar har lyft ATK (automatisk trafik kontroll) som ett tänkbart sätt att få ner hastigheter. ATK-kameror är i första hand avsedda för permanent bruk på platser med särskilt höga trafiksäkerhetsrisker.

Fysiska åtgärder som stängsel och passager hanteras i andra sammanhang.



## 4 Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Hänsynsmålet i de övergripande transportpolitiska målen säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarigt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, samt bidra till ökad hälsa.

Målet med åtgärdsvalsstudien:

- Identifiera problem och brister samt att ta fram genomförbara åtgärder på lång och kort sikt.
- Åtgärder ska leda till minskade arbetsmiljörisker i trafikmiljö och att förbättra arbetsmiljön för renskötare i samband med hantering av levande, skadade eller döda renar i vägtrafikmiljön.
- Utredningen ska klargöra vad som gäller utifrån de regelverk och praxis som finns.

## 5 Aktörer och övriga intressenter

Ett grundläggande moment i arbetet med en åtgärdsvalsstudie är att identifiera vilka som berörs direkt och indirekt. Det kan vara användare av transportsystemet och vilka som kan pekas ut som problemägare. Åtgärdsvalsstudien inleddes därför med att identifiera intressenter i processen vilka företräder olika allmänna intressen inom avgränsningsområdet.

Externa projektintressenter är samebyar, Sametinget, Svenska samers riksförbund (SSR), Konsessionssamebyarnas intresseorganisation, Renägarförbundet, Polisen, Arbetsmiljöverket samt Länsstyrelserna.

Internt handlar det om Trafikverket i stort samt mer specifikt miljö nationellt, (PLkvm), Planering Nord (PLno) samt underhåll och deras underhållsentreprenörer.

## 6 Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- *Åtgärdsvalsstudie Ren och vilt, E10 och Malmbanan söder om Kiruna*, TRV 2015/60143 (Nina Rovala, 2016)
- *Ren och klövvilt E10 Kiruna-Töre, Inventering med avseende på behov av stängsel och faunapassager*, TRV 2017/32985 (Nina Rovala, 2017)
- *Studie: E4 – stängsel och passager för ren och vilt, Västerbottens och Norrbottens län*, TRV 2017/32984 (Nina Roval, 2019)
- *Djurpåkörning på väg och järnväg*, TDOK 2012:149 Rutinbeskrivning (under revidering)

## 7 Faktorer som har betydelse för studien

Kapitel 7 inleds med en beskrivning av några av de problem samebyarna upplever, kopplat till arbetsmiljö och deras arbete i vägmiljö. Alla frågeställningar besvaras inte i rapporten. Därefter följer en redogörelse av olika faktorer (bestämmelser, rutiner, tillvägagångssätt) som är av betydelse för studien. Det finns en koppling mellan problem och de åtgärder som läggs fram senare i rapporten.

### 7.1 Samebyarnas problem och behov

Trafikverket har i olika sammanhang varit i kontakt med representanter från samebyarna, bl.a. vid dialogmöten i åtgärdsvalsstudierna som nämns i kapitel 6. Vid dialogmöten har samebyarna framfört både olika problem och behov men även önsknings och förslag på lösningar. Nedan följer en redovisning av vad som framkommit.

- **Är det bara polisen som får stänga av vägar, eller kan någon annan göra det?**  
När renskötarna ska flytta renarna och måste korsas vägar behöver de hjälp med avstängning. Samebyarna kontaktar då polisen för att få hjälp med detta, men upplever att polisen sällan kan prioritera den uppgiften.

Följden blir då att renskötarna i vissa fall försöker stoppa trafiken på egen hand, vilket medför stora risker, väljer att inte flytta renarna, trots att behov finns eller flyttar renarna med lastbil där det är möjligt.

- **Kan tillfälliga hastighetsnedsättningar göras?**  
På flera ställen finns det bra betesmarker i anslutning till vägarna, som samebyarna har behov av att nyttja. Det kan även gälla sträckor med stängselbrister eller vid en öppning i stängslet där renarna ska passera exempelvis under flytten på våren. Genom att sänka hastigheten vid passager under perioden renarna befinner sig i området menar samebyarna att många renpåkörningar skulle undvikas.
- **Kan skyltningen göras annorlunda?**  
Samebyarna upplever problem vid kontakten med Trafikverket/entreprenören för att få hjälp att sätta upp ”Varning för ren”-skyltar. Några av samebyarna har istället valt att sätta upp egna skyltar eller svarta sopsäckar som varning. Samebyarna har bl.a. efterfrågat skyltar på flera språk som informerar om att man kör in i renskötelsesområde. Stora blinkande skyltar för att varna trafikanter om att ren befinner sig i området kan vara en annan lösning.
- **Kan information om rennäringen kopplat till renpåkörningar göras bättre?**  
Samebyarna upplever att många trafikanter, speciellt utländsk yrkestrafik, saknar kunskap om rennäringen och hur man bör agera om ren finns på eller invid vägen. Även kunskap om hur och var rapportering av renpåkörningar ska ske är något som saknas hos många trafikanter, vilket leder till mycket smitningar. Konsekvensen av utebliven rapportering blir onödigt lidande för renarna och leder till ekonomisk förlust för renägaren.
- **Går det att ta fram någon form av utbildning liknande ”Arbete på väg” eller ”Eftersöksutbildning”?**  
Flera av samebyarna uppger att de känner en stor stress när de är tvungna att vistas på och kring vägarna för att ta hand om levande, skadade och döda renar. De efterfrågar ofta polisassistans vid sådana tillfällen, men polisen har svårt att prioritera denna uppgift. En åtgärd som föreslagits av flera samebyar är någon form av utbildning.
- **Förtydligande önskas gällande ansvarsfördelning; vem är ansvarig när renar kommer ut på vägen och vem ska ta hand om döda djur?**  
Samebyarna uppger att de blir uppringda av polisen (som i sin tur kontaktas av trafikanter) när levande, skadade eller döda renar finns i vägområdet. Samebyarna ombeds av polisen att själva ta hand om djuren. Renskötarna utsätter sig för stora säkerhetsrisker när de ger sig ut i vägområdet. Får renskötarna utföra arbete i vägområdet? Vem bär ansvaret om något händer?
- **Kan ATK-kameror (fartkameror) vara en åtgärd för att få ner hastigheten på vägarna?**  
Lägre hastighet på vägarna skulle kunna minska renpåkörningarna där passager sker frekvent. Flera av samebyarna upplever att fartkameror är en av få saker bilisterna reagerar på.

## 7.2 Arbetsmiljö

Det finns en osäkerhet om vad som gäller juridiskt för arbete på väg. Vilka krav gäller och vem är i så fall kravställare?

### 7.2.1 Arbetsmiljölagen (AML)

I arbetsmiljölagen finns regler om skyldigheter för arbetsgivare och andra skyddsansvariga om att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Lagens ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. Lagen gäller varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning 1 kap. 1–2 §§

I fråga om arbete som arbetsgivare själv utför tillämpas endast lagen och meddelade föreskrifter i tillämpliga delar. Detsamma gäller när två eller flera driver en verksamhet utan anställda, dock ej om verksamheten bedrivs endast av medlemmar av samma familj.

Den som ensam eller tillsammans med familjemedlem driver yrkesmässig verksamhet utan anställd måste enligt 3 kap. 5 § bara följa reglerna om tekniska anordningar och farliga ämnen.

### 7.2.2 Trafikverket - Arbete på väg

Vid arbete på väg ställer Trafikverket ett antal krav på sina anställda och upphandlade entreprenörer, t.ex. utbildningen "Arbete på väg", skyddskläder och olika typer avskyddsanordningar. Enligt Arbetsmiljölagen finns det tydliga krav/regler som arbetsgivaren måste följa/uppfylla vid arbete i miljöer som innebär arbetsmiljörisker t.ex. vid vägarbeten. Trafikverket kan vid kontroll bedöma om entreprenörer har tillräckliga kunskaper för det arbete som ska utföras. Kompetensen ska kunna verifieras med ett intyg utfärdat av arbetsgivaren eller genom certifiering enligt kontraktskrav med Trafikverket.

### 7.2.3 Rennaringens förutsättningar

Som situationen ser ut i dagsläget befinner sig renskötare ofta i situationer där de behöver utföra arbete i vägområdet eller längs väg. Enligt Trafikförordningen får alla vistas i vägområdet/på väg, det är allmän plats. Men eftersom renskötare inte är anställda av Trafikverket ansvarar de själva för säkerheten och arbetsmiljörisker i de fall när arbete måste utföras i vägområdet.

Samebyarna/rennaringen är egenföretagare som ensam eller tillsammans med familjemedlem driver en verksamhet med eller utan anställda. Egenföretagare har ett eget ansvar att skydda sig och använda rätt skyddsutrustning. Om samebyn/renskötaren har anställda omfattas de fullt ut av arbetsmiljölagen.

## 7.3 Avstängning av väg vid vägarbete

När en väg ska stängas av för t.ex. ett vägarbete ser rutinen ut på följande sätt. Trafikverket kan upplåta att marken "vägområdet" får användas, men beslut om att tillfälligt stänga av en allmän väg fattas av Länsstyrelsen. Trafikverket har sedan möjlighet att yttra sig om beslutet.

Efter beslut har fattats om att en väg ska stängas av krävs även en Trafiknordningsplan (TA-plan). Ansökan om TA-plan lämnas in till Trafikverket senast tre veckor innan planerat vägarbete/avstängning och ska innehålla skisser på hur sökande ska skapa en säker arbetsplats för trafikanter och personal. I och med godkännande av TA-planen tilldelas ärendet ett diarienummer, förs in i systemet och kan på så sätt spridas till allmänheten/berörda.

Hur information sprids regleras av TDOK 2017:0612. Där framgår bland annat att störningar ska rapporteras till trafikledningscentralen. Vägarbeten som påverkar restiden med mer än fem minuters extra restid räknas som mycket stor påverkan. Trafiken står då helt eller delvis stilla, med långa köer. Trafiken leds om förbi vägarbetet eller tillåts passera med begränsningar som kan medföra köer, exempelvis genom att vakt, lots eller trafiksignal används.

## 7.4 Eftersök av vilt

Hur kan kompetensen för renskötare som ska ta hand om skadade renar förbättras?

Vid eftersök av vilt har Nationella viltolycksrådet arbetat fram en rutin för hur och av vem en viltolycka ska hanteras. En e-learning utbildning, som är obligatorisk för alla eftersöksjägare, har tagits fram och rekommendationer om lämplig skyddsutrustning finns. Mycket av detta skulle kunna vara tillämpligt för eftersök och bortforsling av döda renar.

Nationella Viltolycksrådet har organiserat det så att det inom varje kommun finns ett antal kontaktpersoner som ansvarar för olika delar av vägnätet. På polisens länskommunikationscentral (LKC) finns en karta där det framgår vilket ansvarsområde som ansvarar för det vägområde där den anmälda viltolyckan har inträffat. En av kontaktpersonerna på det berörda ansvarsområdet kontaktas per telefon av LKC om den inträffade viltolyckan. Kontaktpersonen arbetar efter upprättade rutiner som innebär att skadat vilt kan avlivas och tas om hand så fort som möjligt.

Enligt § 26 i Jaktlagen och § 40 i Jaktförordningen måste en sammanstötning mellan motorfordon och vilt (björn, järv, lodjur, älg, kronhjort, dovhjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn) rapporteras till polisen även om djuret inte är synbarligen skadat. Platsen för sammanstötningen måste också markeras. Att inte anmäla en sammanstötning (kollision) är straffbart och belagt med böter (smitning vid renpåkörning är också straffbart men enligt annan lagstiftning).

### **7.4.1 Utbildning - Trafiksäkerhet vid eftersök av vilt**

2012 togs utbildningen "Trafiksäkerhet vid eftersök av vilt" fram som en e-learning utbildning för eftersöksjägare. Utbildningen finns på Nationella viltolycksrådets hemsida (NVR) och informerar om riskerna vid eftersök på väg eller i närheten av järnväg och hur man själv kan påverka säkerheten. Eftersöksjägare (kontaktperson och jakträttshavare) genomför utbildningen via [www.viltolycka.se](http://www.viltolycka.se) och skriver efter godkänd genomförd utbildning ut ett intyg. Utbildningen har sammanställts av Rikspolisstyrelsen och Trafikverket och ska förnyas vart tredje år.

Utbildningen som finns att tillgå gäller ej vid eftersök av ren.

Nedan redovisas delar av vad utbildning för eftersöksjägare omfattar.

#### **Vid hinder på väg - vad gör du?**

- Stopp ska göras så kortvariga som möjligt
- Den som stoppar trafiken skall göra detta med en röd lykta och gul varseljacka med texten "Vakt", läs mer i Vägmärkesförordningen 2007:90 (VMF) om anordningar X10, X11 och X12.

#### **Lämplig utrustning för fordon som ska användas vid eftersök vid viltolycka**

- Två varningstålt X6 med text viltolycka
- Blixtpuck (Varningslykta)
- Erforderligt antal varselkläder
- Pannlampa (ersätter handlampa med vitt sken)
- Tre magnetskyltar med text viltolycka

#### **Om tillräcklig säkerhet kan uppnås på mindre vägnät kan en "minimiutmärkning" vara acceptabel**

- Blixtpuck
- Erforderligt antal varselkläder
- Pannlampa
- Tre magnetskyltar med text viltolycka

#### **Personlig skyddsutrustning**

- Ska alltid användas
- Vara godkänd enligt EN 471 och uppfylla klass 3
- Text viltolycka

### **Olika regler vi olika vägtyp; väg med två körfält utan mitträcke**

- Eftersöksfordons placering som skydd för eftersöksjägare
- När behov föreligger
- Då åtgärder ska vidtas på skadat djur vid säkring av spår
- Fordonet ställs upp på det körfält som bedöms som mest riskutsatt och i detta körfälts riktning
- Eftersöksfordon ska då vara försedd med tänd blixtpuck och magnet-skyltar med text viltolycka
- Överväg att använda TMA-fordon (energiupptagande påkörningsskydd) på skyddsklassade vägar

### **Motorväg, motortrafikled och mötesfri landsväg**

- Polisen avgör från fall till fall om polispatrull ska finnas på plats för att säkra olycksplatsen innan eftersöksjägare kan påbörja sitt arbete eller medge undantag från bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled
- Vid sökande efter olycksplats från bilen ska fordonet vara utrustat med magnetskyltar och blixtpuck
- Är olycksplatsen inte preciserad sätts varningstältet upp ca 1,5 km före där olycksplatsen antas vara belägen
- Fordon får backas endast i nödfall

(Från: Anpassad säkerhetsinformation - Nationella Viltolycksrådet, samarbete inom NVR)



## 8 Pågående arbeten med syfte att minska renpåkörningar

Det viktigaste är självklart att minska antalet djurpåkörningar i möjligaste mån. Metoden för detta är att bygga säkra passager kombinerat med stängsel. Huvuddelen av denna fråga hanteras i andra utredningar och forum. Satsningar på underhåll av stängsel, nya stängsel och passagebehov utreds och planeras för både väg och järnväg.

### **Försök med olika varningssystem**

Ett par exempel; på vägsträckan mellan Burträsk och Skellefteå har test av hur ett elektroniskt renvarningssystem fungerar i verkligheten genomförts. Malå sameby har halsband med sändare på ett par hundra renar och tekniken bygger på en liten radiosändare som gjuts in i ett reflexhalsband.

Sändaren skickar ut en radiosignal till en mottagare i stolpar som satts upp efter vägen och som då börjar blinka och varna.

**Renvarnings App** (Porokello, renklocka). Porokello är ett forsknings- och utvecklingsprojekt, vars mål är att förbättra trafiksäkerheten och halvera antalet renkrockar. Tjänsten Porokello grundar sig på renvarningar i realtid. Olika yrkesgrupper som under och utanför arbetet flitigt rör sig i renskötselområdet får en egen applikation med vilken de kan sända renvarningar. I appen finns dessutom instruktioner om hur du kan hjälpa vid en eventuell renkrock.

## 9 Pröva tänkbara lösningar

### Åtgärd 1 - Skyltning och information där renskötselområdet börjar

Samebyarna har efterfrågat en utökad information på samma sätt som tillämpas i Finland riktat till de som färdas på vägarna. Där upplyser flerspråkiga skyltar om att man kommer in i ett renskötselområde. Särskilda informationsblad riktade till utländska förare har tagits fram. Detta är viktigt eftersom bilister och yrkesförare som inte är bekanta med renskötsel ofta agerar fel i kontakt med ren och vid renpåkörningar.

Införande av liknande information i Sverige bör övervägas. Skyltarna skulle då kunna sättas upp på lämpliga rastplatser där renskötselområdet börjar. Skyltarna kombineras med flerspråkig text på informationstavlor.

Kostnad för åtgärden beräknas till cirka 40 000 kronor.

Förslag på utformning av skyltar och lämplig placering tas fram av Planering Nord, Underhåll och SSR.



## **Åtgärd 2 - Trafiksäkerhet vid tillsyn och omhändertagande av ren på väg**

Ett vanligt återkommande moment för renskötare är att hantera ren som finns på väg. Det kan handla om att driva iväg djuren från olämpliga ställen eller ett led i hopsamling inför flytt. Det kan både handla om hårt trafikerade vägar och vägar med måttlig trafik. Att vistas på väg innebär alltid en arbetsmiljörisk.

Det behövs personlig skyddsutrustning och information för alla som berörs. (Minimikrav varselväst, varningstält och varningsbelysning i mörker.)

Kostnad för åtgärden beror på vilket informationsmaterial som blir aktuellt och hur detta utformas. Med en enkel utformning och framtaget i egen regi borde kostnaden bli mindre.

Förslag till lämplig utrustning och utformning av information tas fram. Sedan ligger det på varje enskild renskötare att ta del av informationen och att anskaffa personlig skyddsutrustning.

## **Åtgärd 3 - Utbildning för ökad trafiksäkerhet vid omhändertagande av skadade och döda renar**

En grundläggande utbildningsinsats för omhändertagande av ren på väg, skadade och döda renar tas fram.

Alla renskötare och entreprenörer som kan bli aktuella för att omhänderta renar utbildas motsvarande arbete på väg kompletterat med det som gäller specifikt för renskötsel (t ex rapportering, hantering av döda djur, kontaktvägar). Redan framtagna e-learningar "Arbete på väg" och "Trafiksäkerhet vid eftersök av vilt" kan fungera som utgångspunkt.

I ett första steg skulle en lärarledd utbildning vara att föredra, något som får diskuteras vidare i nästa skede.

Kostnad för åtgärden beräknas till 100 000–400 000 kronor beroende på hur utbildningen utformas.

## **Åtgärd 4 - Avstängning av större vägar vid renflytt**

Vid vissa tillfällen behöver planerade avstängningar av större vägar genomföras när renflytt pågår.

Berörd sameby lämnar in ansökan om lokal trafikföreskrift till Trafikverket. Innan detta har berörd sameby varit i kontakt med driftområdet för överenskommelse om tider och uppbokning av nödvändiga resurser.

Trafikverket medger avstängning av allmän väg.

Driftområdet genomför avstängningen i tät dialog med berörd sameby. Under första året genomförs en utvärdering efter varje avstängning för att identifiera vad som fungerar bra och vilka förbättringsmöjligheter som finns.

Rutiner, information med mera behöver tas fram. Kostnad per avstängning uppgår till ca 13 000 kronor utan väntetid. Om inte avstängning kan göras på utsatt tid tillkommer en kostnad på ca 2 600 kronor per timme.

#### **Åtgärd 5 - Uppdatering av Trafikverkets rutiner**

Trafikverkets interna hantering skulle vara enklare med tydligare rutiner för vad som är Trafikverkets ansvar i dessa frågor. Nuvarande rutiner (TDOK 2012:149) är otydliga vad gäller ansvarsfördelning. Omhändertagande av döda djur behandlas i rutinen. Även frågor som varningsskyltar, eftersök, kunskap om ren hos entreprenören och kontaktvägar borde hanteras. En revidering av rutinen planeras.

Representant från Trafikverket region Nord bör finnas med i arbetet med revidering så att rutinen blir tydligare beträffande hantering av renfrågor.

Kostnad för åtgärden ingår i Trafikverkets ordinarie arbete.

#### **Åtgärd 6 - Trafikverkets entreprenörer tar fullt ansvar för omhändertagande av ren på väg, skadade och döda renar samt avstängning av väg**

Ren på väg skulle kunna hanteras genom att polisen ändrar sina rutiner så att respektive underhållsentreprenör kallas ut i stället för samebyn när ren finns på vägen. För att kunna hantera ren på ett effektivt och säkert sätt ställer detta dock stora krav på kunskap och resurser hos entreprenörerna och att det görs i samråd med samebyn. Entreprenörerna är inte bemannade för denna nya arbetsuppgift i dagsläget.

Trafikverkets entreprenörer ansvarar redan i dag för att ta hand om dödade djur. Eftersök skulle teoretiskt kunna hanteras av entreprenör. Svårigheterna blir även här att få till den kunskap och de resurser som krävs hos entreprenörerna. Det uppstår även oklarheter om befogenhet att avliva skadade djur eftersom ren klassas som tamdjur. Detta måste i så fall ske i samråd med samebyn och enligt föreskrift från Jordbruksverket.

Kostnad för åtgärden är svår att bedöma men torde bli omfattande.

#### **Åtgärd 7 - Ändring av jaktlagen så att ren omfattas av regelverket kring eftersök av vilda djur**

Eftersök är etablerat och fungerar i huvudsak bra. Om ren skulle ingå i systemet för eftersök av vilt kan likartade rutiner användas för både ren och vilt.

Åtgärden kräver en lagändring och frågan kan därför behöva lyftas till nationell nivå.

Kostnad för åtgärden ingår i Trafikverkets ordinarie arbete.

# 10 Måluppfyllelse

Föreslagna åtgärder listas i nästa kolumn. Här bedöms måluppfyllelse enligt de projektspecifika mål som tagits. Förväntad effekt kommenteras under respektive åtgärd. De projektspecifika målens uppfyllelse redovisas i kolumnerna a)–c) där kolumnerna redovisar följande:

- a) Genomförbara åtgärder på lång och kort sikt
- b) Minskade arbetsmiljörisker
- c) Klargjort utifrån regelverk och praxis

## Måluppfyllelse

- Låg
- Medel
- Hög

Nr:	Åtgärd	a)	b)	c)
Åtgärd 1	<b>Skytning och information där renskötselområdet börjar</b> Effekt: Minskar inte arbetsmiljörisker direkt, men ger förbättringar på sikt.			
Åtgärd 2	<b>Trafiksäkerhet vid tillsyn och omhändertagande av ren på väg</b> Effekt: Går i riktning mot målet om minskade arbetsmiljörisker, men är bara ett första steg.			
Åtgärd 3	<b>Utbildning för ökad trafiksäkerhet vid omhändertagande av skadade och döda renar</b> Effekt: Går i riktning mot målen, men kräver en del arbete vid genomförande.			
Åtgärd 4	<b>Avstängning av större vägar vid renflytt</b> Effekt: Går i riktning mot målen, men kräver en del arbete vid genomförande.			
Åtgärd 5	<b>Uppdatering av Trafikverkets rutiner</b> Effekt: Minskar inte arbetsmiljörisker direkt. Medverkar till att klargöra regelverk och praxis.			
Åtgärd 6	<b>Trafikverkets entreprenörer tar fullt ansvar för omhändertagande av ren på väg, skadade och döda renar samt avstängning av väg</b> Effekt: Tveksamt om det är lämpligt, eller möjligt att genomföra åtgärden.			
Åtgärd 7	<b>Ändring av jaktlagen så att ren omfattas av regelverket kring eftersök av vilda djur</b> Effekt: Genomförande blir osäkert eftersom det inte är Trafikverket som äger frågan.			

Sammantaget är åtgärd 3 och 4 de som tydligast går i riktning mot målen och som även borde ge bäst effekt på arbetsmiljö. Arbetsmiljörisker minskas med hjälp av kunskap. Svårigheterna här ligger i genomförandet som kräver insatser och engagemang från Trafikverket, samerna och polisen. Även åtgärderna 1, 2 och 5 bidrar till målen och förväntas ge effekter i fråga om arbetsmiljö. Här borde genomförandet vara enklare.

Åtgärd 6 kan ge minskade arbetsmiljörisker för renskötare. Genomförbarheten får bedömas som låg i dagsläget. När det gäller ren på väg och skadade djur krävs en omfattande förändring av rutiner. Kostnadsfördelningen måste utredas, parterna behöver överenskommelser och utbildning i renskötsel frågor för entreprenörer blir nödvändig. Risk finns att regelmässig avstängning med hjälp av entreprenör leder till onödig administration och höga kostnader för berörda samebyar.

## 11 Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Nedan följer en beskrivning av vilka åtgärder eller åtgärdspaket Trafikverket rekommenderar utifrån de åtgärder som är högst prioriterade i den här studien.

### Förslag på åtgärder för genomförande

**Åtgärd 1** föreslås genomföras som ett samarbetsprojekt med representanter för rennäringen och Trafikverket som ingående parter.

**Åtgärd 2 och 3** – Renskötarens kunskap och medvetenhet om hur risker i trafikmiljön identifieras och förebyggas behöver förbättras. Åtgärd 2 och 3 bör därför genomföras. Även här genomförs arbetet gemensamt av SSR och Trafikverket med stöd av polisen.

**Åtgärd 4** inleds lämpligen med avstängning av allmän väg för renflytt vid ett antal testomgångar som sedan utvärderas.

**Detaljutförande och genomförande av åtgärderna 1–4 hanteras lämpligen av en arbetsgrupp där representanter från SSR, Trafikverket och Polisen deltar.**

**Åtgärd 5** är i praktiken redan påbörjad. Ansvariga för rutinen (TDOK 2012:149) behöver dock kontaktas för om formerna för att införliva renfrågorna i rutinen.

### Åtgärder som avförs

**Åtgärd 6** – Om entreprenörer ska ta ett helhetsansvar enligt åtgärd 6 krävs en omfattande förändring av rutiner. Vidare måste kostnadsfördelningen utredas, parterna behöver överenskommelser och utbildning i renskötselfrågor för entreprenörer blir omfattande. Åtgärd 6 rekommenderas därför inte för närvarande.

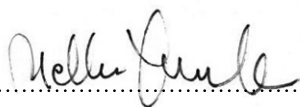
**Åtgärd 7** – Trafikverket region Nord ser det visserligen som önskvärt att åtgärd 7 genomförs, men eftersom andra styr över genomförandet kommer frågan att hanteras i andra sammanhang.

## 12 Arbetsprocessen

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har genomförts med interna resurser. Underlag, brister och åtgärdsförslag har tagits fram genom möten med intressenter i och via kompetenser från Verksamhetsområde Investering, Underhåll och Planering. Avstämningar har skett internt och med representanter från SSR, koncessionssamebyarnas intresseorganisation och polisen. Själva utredningen har dokumenterats löpande i rapportform.

### Avslut av studie

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

190620 

Godkänd - datum och underskrift av chef

190620 

