

Yttrande till mark- och miljödomstolen – Tillstånd enligt miljöbalken att anlägga Botniabanan M 3094-03: Villkorsuppföljning fåglar vid Botniabanan

Västerbottens Ornitologiska Förening (VOF) har tagit del av Trafikverkets rapport avseende de av Miljödomstolen uppskjutna frågorna om: 1) huruvida de kompensationsåtgärder som föreslagits visat sig vara tillräckliga, samt 2) huruvida de skyddsåtgärder som föreslagits av trafikverket (läs tidigare Banverket) för att begränsa störningar orsakade av buller är tillräckliga. I det följande framför VOF sin ståndpunkt i de båda frågorna.

Sammanfattande slutsatser:

- 1) **Den utredning som redovisas av Trafikverkets konsult (Enetjärn Natur) kan inte användas för att utvärdera huruvida kompensationsåtgärderna är tillräckliga eller inte.** Anledningen är att man valt att **inte** jämföra antalet fåglar som nyttjade de områden där man anlagt kompensationsåtgärder innan och efter järnvägsbygget. Sådana data insamlades av Banverkets egen konsult Kjell Sjöberg (SLU). Istället använder sig Enetjärn Natur av det "kvalitetsmål" man själva satte upp för kompensationsåtgärden Ängel (som aldrig blev av). Detta förfarande är vilseledande och får som konsekvens att de slutsatser som Trafikverket drar avseende kompensationsåtgärdernas tillräcklighet i grunden är helt felaktiga.
- 2) Utifrån Umedeltat Fältstations dagliga inventeringar av fåglar i slättområdet under perioden 2003-2015 så kan VOF konstatera att **de åtgärder som utförts på södra Degernässlätten, istället för den tänkta kompensationen, kraftigt missgynnat målarten sädgås.** Tidigare kärnområden för artens födosök har ersatts av själva järnvägsbyggnationen samt av fyra stora vattenfyllda dammar som missgynnar arten. Detta är ingen kompensation utan ytterligare påfrestning för sädgåsen som istället för att födosöka inom sina tidigare kärnområden nära nattplatsen i Västerfjärden tvingats födosöka längre norrut i slättlandet. VOF ser med oro på den tendens som finns att sädgåsen minskat i antal och förkortat sin rasttid i Umedeltat efter järnvägsbygget.
- 3) Eftersom den i järnvägsutredningen redovisade tunga godstrafiken (som var ett huvudsyfte för att anlägga Botniabanan) ännu inte tagits i drift, är det **inte möjligt att i nuläget utvärdera effekterna av buller på fågellivet i Umedeltat.** De slutsatser avseende bullereffekter på fågellivet som Trafikverkets konsulter säger sig kunna dra vilar på ett datamaterial som i alla avseenden är undermåligt.

Utifrån de slutsatser som föreningen redovisar föreslår VOF följande åtgärder:

- 1) Återställ så mycket av sädgåsens tidigare födosöksområden på södra Degernässlätten som möjligt. Sänk kraftigt vattenståndet i de två nordliga dammarna samt medge odling av gröda på den yta där dammarna ligger för anläggandet av traditionella stubbåkrar (vårplöjning).
- 2) Gräv ner elledningarna på västra Degernäs och Täxtet för att skapa en reell kompensation för förlorad födosöksareal av spannmålsodlad jordbruksmark för sädgåsen.
- 3) Reglera på ett bättre sätt vattenståndet i de två dammarna nära järnvägen för att se till att de våtmarksfåglar som nu väljer att häcka där också får ut sina ungar.
- 4) Frågan om bullerdämpning i Västerfjärden bör skjutas på framtiden till full trafik av tunga godståg på Botniabanan är en realitet. Först då kan relevanta bullerstudier utföras.

1. Frågan om kompensationsåtgärdernas tillräcklighet.

1.1 Syftet med kompensationsåtgärderna

Syftet med kompensationsåtgärderna är att kompensera den negativa inverkan av Botniabanan för de fågelarter som är speciellt skyddsvärda i N2000 området Umedeltats delta och slätter. Tre områden omfattas av kompensationsåtgärder: Skärberget-Stranden, Stöcke strandängar, samt Storavan. Av dessa områden består Storavan och Stöcke strandängar av restaurerade och delvis nyanlagda öppna strandängar och betesmarker med syfte att gynna rastande (och en del häckande) våtmarksfåglar, främst svanar, gäss och tranor. Till skillnad från Storavan utgjorde Skärberget-Stranden ett viktigt kärnområde för våtmarksfåglars födosök innan järnvägsbygget. Inom området Skäret-Stranden har därför viktig födosöksmark istället försvunnit i och med järnvägens anläggning. Dessutom har där anlagts fyra dammar med syfte att skapa öppet vatten för våtmarksfåglar under främst den tidiga våren, då öppet vatten är en bristvara på Umedeltats latitud. Dammarna anlades på tidigare viktig födosöksmark för främst sädgås.

Sammantaget är rimligen syftet med kompensationsåtgärderna att fler fåglar skall utnyttja de områden som avsatts som kompensationsområden efter det att järnvägen tagits i bruk, i jämförelse med innan. De arter som Trafikverket har valt att inventera för att kunna göra en bedömning om kompensationsåtgärderna nytta är: sångsvan, grågås, sädgås, kanadagås, simänder och trana. Av dessa arter var sädgåsen den art som under domstolsförhandlingarna var i fokus som en speciellt viktig målart och **det kan inte råda något tvivel om att det i första hand är för att vidmakthålla Umedeltats roll som rastlokal för tajgasädgåsen som bullerdämpande åtgärder och kompensationsåtgärder skall utvärderas.** Anledningen till att sädgåsen kom att stå i fokus är Umedeltat är exceptionellt viktig för den skandinaviska populationen av tajgasädgås. På grundval av den kunskap som på senare år vuxit fram om hur de båda raserna tajgasädgås och tundrasädgås utnyttjar olika rastlokaler i Sverige, så kan vi idag säga att Umedeltat och Brånsjön (som är belägen ca 30 km väster om Umedeltat i Umeälvens dalgång) tillsammans hyser åtminstone 75% av den skandinaviska populationen (om ca 4 000 individer) under en genomsnittsvår. En del rastar även längre norrut, men vanligen efter att först ha rastat i Umedeltat eller Brånsjön.

1.2 Hur bra har kompensationsåtgärderna varit för målarten sädgås?

Först så kan vi konstatera att trafikverket (läs dess konsult Enetjärn Natur) enbart redovisat räkningar av fåglar inom det tre områden där kompensationsåtgärder utförts, och enbart under de fem åren då järnvägen varit i drift. **Man jämför således inte med antalet fåglar innan järnvägen byggdes och man jämför inte med den övriga delen av Natura2000 området som saknar anlagda kompensationsåtgärder.** Detta förfarande omöjliggör, enligt VOF, en analys av kompensationsåtgärdernas tillräcklighet. Även Länsstyrelsen och Umeå Kommun efterfrågar i sina remissyttranden data för hela Natura2000 området, så att åtminstone en relativ analys med områden som inte påverkats av kompensationsåtgärder kunnat medges.

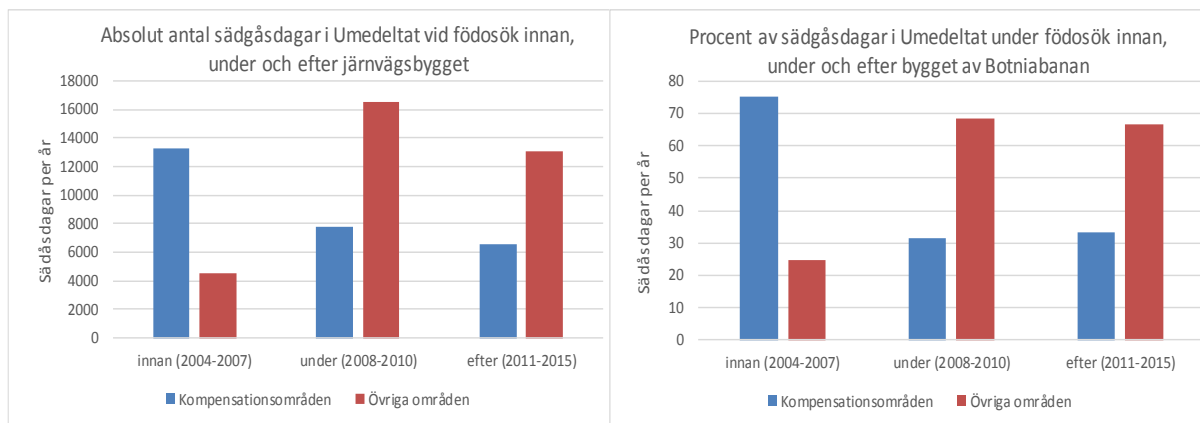
Trafikverket anför själva i sin skrivelse att variationen mellan åren är så stor att man inte säkert kan avgöra om kompensationsåtgärderna varit lyckosamma eller inte. Det enda rimliga sättet att svara på frågan om kompensationsåtgärderna varit tillräckliga eller inte är att jämföra antalet sädgäss som

utnyttjat de områden som varit föremål för kompensationsåtgärder, innan och efter det att järnvägen byggts och tagits i bruk, samt att jämföra med områden utanför själva compensationen. **Syftet med compensationen är ju att skapa ett mervärde och då måste rimligen antalet fåglar öka inom dessa områden.**

Lyckligtvis har VOF tillgång till den information som efterfrågas av Länsstyrelsen och Umeå Kommun. Umedeltats Fältstation har nämligen räknat rastande sångsvanar, sädgäss, grågäss och tranor under våren i området sedan 2001, och i stort dagligen sedan 2004. Sedan 2015 utgör Umedeltats Fältstations räkningar underlag för Stiftelsen Naturvård vid Nedre Umeälven <http://www.lansstyrelsen.se/vasterbotten/Sv/naringsliv-och-foreningar/stiftelser/stiftelsen-naturvard-vid-nedre-umealven/Pages/default.aspx>). Detta för att Stiftelsen skall kunna utvärdera hur antalen av sångsvan, sädgås och trana utvecklas över tid och bedöma kompensationsåtgärdernas tillräcklighet. Antalet av dessa arter redovisas för drygt 20 delområden inom Natura2000 området, enligt det förslag på övervakning som Stiftelsen tagit fram (Hurford, 2011). Samtliga resultat från Umedeltats Fältstations räkningar genom åren finns dessutom tillgängliga på artportalen (www.artportalen.se). Artportalen finansieras av Naturvårdsverket och är en databas öppen för allmänheten. Syftet är bl a att ge underlag för bedömningar i samband med exploateringsverksamhet som denna. Detta känner Trafikverkets konsult (Enetjärn Natur) mycket väl till och de har använt sig av uppgifter från Artportalen vid flera tillfällen under prövningen av Botniabanan. Denna gång utnyttjar man däremot inte denna möjlighet.

Notera att Trafikverket även själva har tillgång till likvärdiga data för perioden 2004-2010 då konsulten Kjell Sjöberg, SLU, betalades av Banverket för att räkna sångsvan, sädgäss och tranor uppdelat på delområden i hela Umedeltat. Dessa data presenterades i samband med miljödomstolsförhandlingarna om Botniabanas prövning och är därför offentliga. En analys av dessa data ger samma bild som den vi presenterar nedan.

Nedan presenterar vi i två figurer en jämförelse, både i absoluta tal och i relativa tal, mellan de områden där compensation utförts (Storavan-Stöcke, Stöcke strandängar, Skäret-Stranden) och områden där compensation inte utförts. Antalet sädgäss har summerats inom var och en av dessa tre områden för varje år under perioden 2004-2015. Perioden har sedan delats in i intervallen 2004-2007, 2008-2010 samt 2011-2015. Dessa tre perioder motsvarar tiden innan någon byggnation av järnvägen kommit igång, tiden för byggskedet av järnvägen och tiden efter järnvägen tagits i bruk. Kompensationsåtgärderna anlades under den senare hälften av period 2. Det framgår av figurerna att antalet sädgäsdagar (resultatet är det samma om dagsmaximum används) tydligt minskat inom de områden där kompensationsåtgärder utförts.



Figur 1. Antalet sädgåsdagar (kumulativa antalet räknade sädgäss per dag under en vår) uppdelade på områden med och utan kompensation. Till vänster absoluta tal och till höger relativa tal. Båda figurena visar att antalet sädgäss minskat i de områden som omfattats av kompensation.

Det kan för en oinvid tyckas anmärkningsvärt att antalet sädgäss minskat som konsekvens av kompensationsåtgärderna, eftersom nya öppna betesmarker skapats vid Storavan samt strandängar återskapats vid Stöcke och Stranden. Områden som tidigare var igenväxta med skog och sly. Anledningen är att den marginella ökningen som skett inom dessa områden inte kunnat kompensera bortfallet av de födosöksområden som idag ianspråkats av själva järnvägen samt av de fyra dammar som anlagts på södra Degernäs. Dessutom gynnas sädgässen inte nämnvärt av de arealer av gräsbete som skapats. Sädgässen födosöker under rasttiden i Umedeltat i första hand på stubbåkrar.

Skäret, som idag består av två små fält/betesmarker på var sin sida om järnvägen, samt två dammar där vatten hålls kvar under hela sommaren, var tidigare ett betydligt större och betydligt fuktigare (i avsaknad av effektiv dränering), sammanhängande och avskilt beläget (ostört) födosöksfält. Ofta kunde fältet inte skördas och på grund av dess fuktighet kunde det plöjas först då det torkat upp under sen vår. Skäret var det i särklass bästa födosöksområdet för sädgäss innan järnvägsbygget. I medeltal upphöll sig under perioden 2003-2007 45% av alla sädgäss i Umedeltat på Skäret. Under byggskedet 2008-2010 utnyttjades området av väldigt få sädgäss, endast 1%. Efter att järnvägen tagits i bruk (2011-2015) har i genomsnitt 19% av Umedeltats sädgäss utnyttjat Skäret för födosök.

Det näst bästa födosöksområdet innan järnvägsbygget var åkermarkerna på Södra Degernäs, där i medeltal 23% av alla sädgäss uppehöll sig 2003-2007. Området har precis som Skäret förändrats radikalt och utgörs idag av en mindre del återstående födosöksfält och två stora dammar. Dammarna är fyllda med i medeltal ca 50 cm djupt vatten och attraherar inte speciellt många sädgäss. Under byggskedet av Botniabanan 2008-2010 hyste Södra Degernäs fortfarande lika stor andel av sädgässen (i medeltal 24%), men då hade dammarna fortfarande inte färdigställts. I och med att dammarna anlades minskade sädgässen drastiskt och som ett medeltal för perioden 2011-2015 rastar nu endast 5% av Umedeltats sädgäss på Södra Degernäs. Det är därför uppenbart vilket negativ effekt dammarna har haft på sädgässens födosök i Umedeltat.

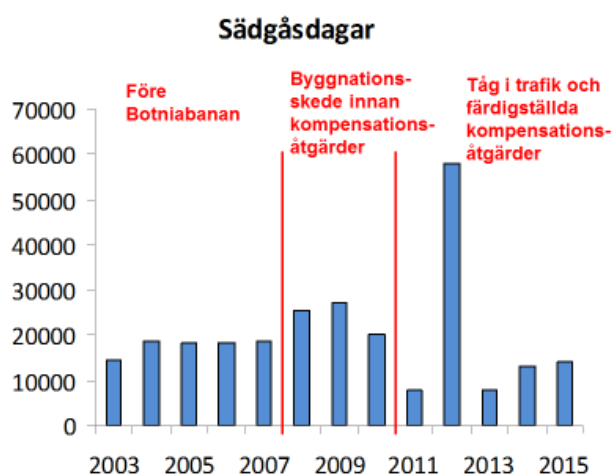
1.3 Enetjärn Natur hänvisar felaktigt till formuleringar runt kompensationsåtgärden Änget

Trafikverket (läs Enetjärn Natur) har i sin rapport helt bortsett ifrån att de områden där kompensationsåtgärder nu färdigställts hyste stora mängder rastande fåglar innan dessa åtgärder var på tal. Istället hänvisar man som målsättning för kompensationsåtgärderna till sina egna formuleringar runt den föreslagna kompensationsåtgärden Änget (se sid 7 i Enetjärn Naturs rapport, 2015-12-01). Kompensationsåtgärden Änget skulle enligt Banverkets förslag anläggas genom röjning av skog och sly på tidigare jordbruksmark invid Umeå Flygplats. Den skulle således ge ny födosöksmark för våtmarksfåglar, vilket är tanken med en kompensation. För att inte skapa alltför stora problem för flygtrafiken på Umeå flygplats tonade man dock ner ambitionerna med Änget och formulerade ett vad man kallar "kvalitetsmål" för det framtida Änget:

"Änget har under våren kapacitet att hysa några hundratal sädgäss, något hundratal sångsvanar, något hundratal tranor och några hundratal simänder, eller motsvarande proportion av de inom området rastande arterna, och skall utgöra en väsentlig födosöks- och viloplats för de sädgäss, andra gåsarter, tranor, sångsvanar och änder som rastar i delat och omgivande slättoområden"

Nu hänvisar man alltså till dessa, sina egna formuleringar i en inlägga till MD (Banverket 2005), och hävdar att de skall gälla som måttstock för kompensationsåtgärderna som utförts vid Skärberget-Stranden och Storavan. Detta är vilseledande och ytterst märkligt med tanke på att Skärberget-Stranden långt innan kompensationsåtgärderna anlades hyste betydligt fler fåglar än vad formuleringen anger. Sädgässen, som efter kompensationen enligt Enetjärn Natur skall räknas i hundratal, räknades varje år till mer än 1000 individer inom området som idag kallas Skärberget-Stranden (området Skäret – Södra Degernäs). Änget blev sedermera inte verklighet, just p g a att Umeå Flygplats och Svenska pilotföreningen inte kunde tillåta den. VOF utgår från att miljödomstolen inte kan godkänna detta förfarande, där felaktiga antalsuppgifter används som referens för en lyckad kompensation.

1.4 Utvecklingen av det totala antalet rastande sädgäss i Umedeltat



Figur 2. Kumulativt antal sädgås dagar i Natura2000 området Umedälvens delta och slätter.

I Figur 2 redovisas det kumulativa antalet sädgåsdagar räknat under vårrastperioden från 2003 och fram till 2015. Det kan ses som ett mått på antalet sädgäss och deras sammanlagda rasttid i Umedeltat. Förutom den ganska jämna fördelningen under perioden 2003-2010, där de relativt sena, snörika våarna 2008 och 2009 sticker ut något med höga rastantal, så blev 2012 ett rekordår för sädgåsen. Anledningen var den exceptionella våren med återkommande snöoväder och bakslag under hela april. I stort sett hela den skandinaviska tajgasädgåspopulationen, inklusive 1000 tundrasädgäss, utnyttjade under en lång tid Umedeltat våren 2012.

Det som är mer problematiskt i ett längre perspektiv är de riktigt låga antalen som räknades in 2011, 2013-2015. Vi kan konstatera att fyra av de fem sämsta åren under perioden 2003-2015 inträffat efter det att Botniabanan anlagts. Ett huvudskäl till de låga antalen dessa år var att Umedeltat relativt snabbt blev snöfritt och torkade upp, trots att vissa av åren våren var riktigt sena (2011 och 2013). Detta är dock sannolikt inte hela förklaringen eftersom snabb snöavsmältning utan bakslag i vädret även karakteriserade våarna 2004, 2005 och 2006. VOF bedömer att en viktig anledning till att fyra av fem rekordlåga år inträffat efter det att järnvägen kommit på plats beror på att tidigare gynnsamma (ostörda, fuktiga och belägna nära nattplatsen i Västerfjärden) födosöksfält på Skäret och S Degernäs kraftigt minskat i areal och att den areal som finns kvar torkar upp betydligt snabbare än tidigare eftersom de numera även är betydligt bättre dränerade. Järnvägens etablering och anläggandet av fyra stora dammar inom de tidigare bästa födosöksområdena för sädgåsen har öppnat upp området för exponering av sol och vind och har påskyndat snöavsmältning och tjällossning.

Noterbart är att Stiftelsen för Naturvård vid Nedre Umeälven (med Länsstyrelsen i Västerbotten som huvudman) upprättat egna målnivåer för antalet rastande sädgås, sångsvan och trana i Umedeltat. Detta för att kunna följa utvecklingen av arterna i området och att säkerställa deras bevarandestatus. Ett kriterium som satts upp av Stiftelsen är att om målnivån inte uppnås minst ett år under en treårsperiod, skall utredning göras om orsakerna därtill. Under perioden 2011-2015 har målnivån för sädgås (2200 individer som dagsmaximumnotering) endast uppnåtts ett år (2012). Under treårsperioden 2012-2015 har inte ens hälften av målnivån uppnåtts. Det betyder att Stiftelsens kriterium för att tillsätta en utredning är uppnått. VOF tillskyndar en sådan utredning.

Sammanfattningsvis så kan VOF konstatera att de anlagda kompensationsdammarna inte är attraktiva för sädgäss. Dessutom är de områden på Skäret som inte hyser dammar betydligt bättre dränerade idag och de torkar därför upp snabbare. Sädgåsen följer i sitt födosök i stort sett snögränsen, både på ett specifikt fält men också i dess val av fält. De skuggande trädriddåer och fält som låg skyddade (i nordläge), och som tidigare karakteriserade och gjorde födosöksfälten på Skäret och Södra Degernäs gynnsamma för sädgåsen är i dag borta. **Kvar finns ett helt öppet landskap med antingen för lite vatten (välldränerade fält nära järnvägen) eller anlagda dammar med alldeles för mycket (halvmeterdjupt) vatten.** Idag tvingas sädgåsen i betydligt högre grad nyttja födosöksfält som ligger längre bort från nattplatsen (främst Norra Degernäs och inom T-vägsområdet på Röbacksslätten), i jämförelse med innan Botniabansans intrång. Dessa områden är sedan tidigare välldränerade och torkar snabbt upp, vilket förkortar sädgåsens rasttid. Det genomsnittliga flygavståndet till nattplatsen i Västerfjärden har ökat från ca 2 till 3 km, vilket ökar energiåtgången under den tid då sädgåsen skall lägga på sig energi inför häckningen.

1.5 Förslag på åtgärder för att gynna sädgåsen

VOF ser mycket bekymmersamt på hur de åtgärder som anlagts skall kunna säkerställa sädgåsens bevarandestatus i området. Vi anser att det är klarlagt att de dammar som anlagts med avsikt att kompensera fågellivet har gynnat vissa arter (främst simänder och skrattmåsar) men att de i hög grad missgynnat en rad andra arter, främst sädgåsen. Eftersom sädgåsen är den art som i första hand skall kompenseras för stora förluster av sina kärnområden vid järnvägsbygget föreslår VOF att de två mest nordligt belägna dammarna återställs till födosöksåkrar för sädgåsen. Alternativt kan en viss dämningseffekt kvarhållas men vattenståndet skall då inte överstiga 2 dm i den högst belägna delen av dammen (för att medge goda fuktighetsförhållanden på övriga delar av ytan). Eftersom sädgåsen *de facto* förlorat födosöksområdena bör även nya områden göras tillgängliga för födosök. Naturvårdsverket föreslog vid tidigare MD förhandlingar att de elledningar som hindrar sädgåsens närvaro vid området Tåxtet skulle röjas ur vägen om behov uppstod. VOF anser att detta behov är reellt och vi föreslår därför att denna åtgärd genomförs. Dessutom bör även de elledningar som begränsar födosök på västra Degernässlätten åtgärdas på samma vis. Den areal som på så vis skulle bli tillgänglig för bete skulle kunna fungera som en verklig kompensation för de marker som sädgåsen gått miste om.

1.6 Sångsvan, Grågås, Trana, Simänder

På samma vis som för sädgåsen borde rimligen antalet individer av sångsvan, grågås, trana och simänder jämföras mellan områden med och utan kompensation. Inte heller för dessa arter redovisar Trafikverket några antal innan och utanför kompensationsområdena. Då vi är en ideell organisation med begränsad tid för arbetsinsatser som denna, har VOF inte gjort en lika detaljerad analys som för sädgåsen för dessa arter. Vi kan dock konstatera att den kraftiga populationsutvecklingen för sångsvan och grågås i norra Sverige medför fortsatt ökande antal av dessa båda arter inom Natura2000 området, både inom områden med och utan kompensationsåtgärder. Båda arterna är väl kända att vara anpassningsbara och mindre känsliga för mänsklig störning, jämfört med sädgåsen, och det är därför ingen överraskning att båda dessa arter i högre grad använder områden nära vägar och järnvägar. Vi har inte utvärderat den relativa fördelningen av sångsvan och grågås mellan områden med och utan kompensation, men troligtvis har sångsvanen inte ändrat sin fördelning nämnvärt medan grågåsen gynnas av de utökade strandängarna och gräsmarkerna vid främst Storavan, där arten numera ansamlas i tusentals under sensommar och höst. Eftersom sångsvanen och grågåsens populationer är i ökande och inte på långt när lika trängda som sädgåsen, finns för närvarande inte skäl att föreslå åtgärder för att ytterligare gynna dessa båda arter i Umedeltat. Tvärtom så råder en konkurrenssituation mellan främst sångsvanen och sädgåsen, som båda födosöker på stubbåkrar. Eftersom sångsvanen rastar i Umedeltat på hösten och är tidigare på plats under våren, äter svanen i stor utsträckning upp den föda som lämnats till sädgåsen. Det betyder att lämnade matfält vanligen är ödelagda då sädgåsen anländer. Åtgärder för att gynna sädgåsen framför sångsvanen är därför något VOF framför till Stiftelsen för Naturvård vid Nedre Umeälven.

Tranan använder vanligen inte Umedeltat som en viktig rastlokal, annat än när våren är sen och snörik. Det kraftigt varierande antalet mellan år medger därför ingen tillförlitlig utvärdering av

kompensationsåtgärdernas inflytande på tranan, som i första hand håller till ute på de stora ostörda ytorna på Röbbäcksslätten för sitt födosök och övernattar på Väster- och Österfjärden.

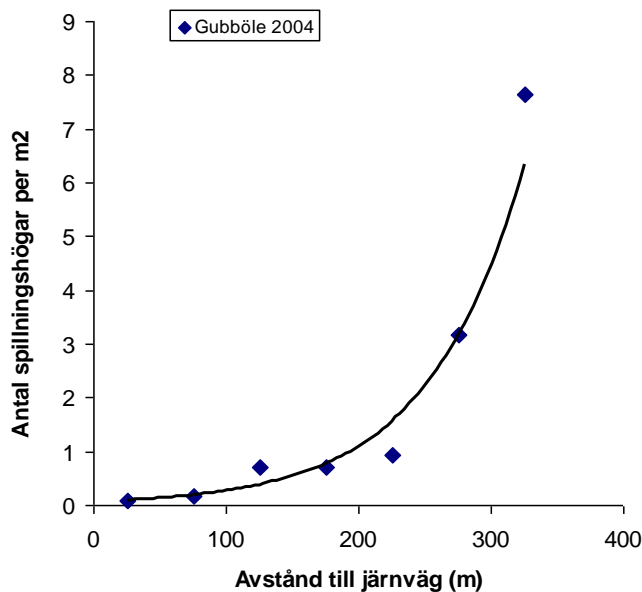
Beträffande simänder så har vi betydligt sämre tillgång på data innan anläggningen av kompensationsåtgärder för att kunna göra en rättvis analys. Simänder rastade innan järnvägsbygget i hundratal och tusental under vårar då jordbruksmarkerna på Skäret översvämmades. Men så snart som isen bröt upp flyttade änderna över till den mer näringsrika miljön i Västerfjärden (och Österfjärden). Detta förehavande gick den oinvigde förbi eftersom Skäret inte kunde överblickas annat än från några få svårtillgängliga platser. Numera kan simänder beskådas på nära håll i de nyanlagda dammarna. För allmänheten är detta därför en högst uppenbar effekt av kompensationsåtgärderna eftersom änderna nu är mer tillgängliga och enkelt kan avnjutas från utsiktsplatser längs Degernäsvägen. Den helt dominerande arten är gräsand och om Väster- och Österfjärden är isbelagda så kan andra arter som bläsand, kricka och stjärtand även uppträda i lite större antal. Dock anländer dessa arter senare än gräsanden och de väljer i första hand Väster- och Österfjärdens rikare vatten med annan och mer efterfrågad föda än vad översvämmad åkermark kan erbjuda. Generellt så kan dammarna kunna anses vara en lyckad kompensation för simänder, främst gräsanden. Notera dock att en kvantitativ jämförelse innan och efter färdigställande av dammarna inte låter sig göras på samma vis som för t ex sädgåsen.

2. Skyddsåtgärder för att begränsa störningar av fågellivet orsakat av buller från Botniabanan.

Eftersom Botniabanan inte tagits i bruk för den godstrafik som utgjorde ett tungt vägande skäl för järnvägens tillkomst, anser VOF att en utredning av bullrets effekter på rastande, häckande och övernattande fåglar i Umedeltat måste läggas på is tills regelbunden tung godstrafik möjliggör en sådan studie. Under 2015 kom viss trafik i gång men intensiteten om 1,5 godståg per dygn är långt ifrån den som planeras och i utredningsfasen angavs 20 godstågspassager per dygn.

VOF ser därför med förvåning på de långtgående slutsatser Trafikverket (läs konsulten Enetjärn Natur) drar på grundval av sina studier av bullrets inverkan på sädgåsens födosök på fälten intill järnvägen vid Skäret. Man påtalar själva stora brister i försöksdesignen och att inga normalt lastade godståg ingått i studien. Ett fåtal passager av några inlånade olastade tåg med ger naturligtvis inte samma effekt som dagligt (och nattligt) återkommande trafik med verkligt lastade, tunga godståg av en helt annan längd. Beträffande spillningsstudien påtalar Konsulten Enetjärn Natur att spridningen av spannmål inte varit jämn på fälten längs järnvägen och att spillning från de betydligt mer okänsliga arterna sångsvan och grågås inte kunde särskiljas från målarten sädgås.

Framförallt så skall denna studie som Enetjärn natur lägger fram i sin rapport ses i ljuset av Miljödomstolens tidigare bedömning av den spillningsstudie som tidigare konsulten till Banverket (Kjell Sjöberg, SLU) utförde vid Gubböle, Vännäs, 2004. Sjöberg gjorde ingen statistisk utvärdering av resultatet av spillningsstudien. Detta gjorde dock VOF, som redovisade denna i miljödomstolsförhandlingarna 2007 (se Figur 3 nedan).



Figur 3. *Mängd spillning vid Gubböle på olika avstånd från lågtrafikerad järnväg mellan Umeå och Vännäs 2004. Punkterna avser medelvärden för fem linjer. Data hämtade från "Botniabanan. Kompensation avseende rastande fåglar i slättlandskapet vid Umeälvens delta och slätter. Botnia 2006:001" Banverket november 2006.*

Vi kan konstatera att spillningsstudien vid Gubböle 2004 visade att sädgässen var tydligt störda av tågtrafiken, eftersom spillningen ökade signifikant med avståndet till järnvägen. VOF påtalade dock att det maximala störningsavståndet inte kunde bestämmas eftersom längden på fälten var för korta för att kunna avgöra detta avstånd. Miljödomstolen tog fasta på det sistnämnda och bedömde studien som ofullständig då längden på fälten (325 m) ansågs vara för kort. Notera att avståndet över homogent fält söder om järnvägen vid Skäret, där Enetjärn Natur utfört sina studier, är kortare.

Noterbart är att varken under förhandlingarna 2007, eller nu i denna rapport, har Trafikverkets konsulter valt att nyttja dessa Banverkets egna studier, än mindre tidigare vetenskapliga studier för att sätta in sina resultat i ett sammanhang. Det finns omfattande litteratur som kan konsulteras och som visar att både järnvägs- och vägtrafik påverkar rastande och häckande våtmarksfåglar negativt, vilken VOF redovisat i flera inlagor under tidigare förhandlingar i miljödomstolen. Sädgässen betraktas i dessa sammanhang som speciellt känslig. Vi noterar att Trafikverket återigen, på grundval av egna bristfälliga studier, försöker få miljödomstolen att bortse från samlad vetenskap och även bortser sina egna tidigare genomförda studier (i Gubböle).

De observationer Trafikverket gjort av bullrets inverkan på sädgässens nattplats begränsar sig till iakttagelser av gäss under tidig morgon, flera timmar efter den inträffade tågpassagen. Detta är undermåligt och ger ingen rättvisande bild av hur tung godstrafik påverkat sädgässen under deras övernattningsperiod.

Referenser

Hurford, Clive. 2011. Proposal for monitoring the impact of the Botniabanan railway on the internationally important spring staging bird populations of the Ume River Delta. 14p.

Umeå 2016-02-28

Jonas Gustafsson

Ordförande Västerbottens Ornitologiska Förening

Inkallade experter

Ulf Skyllberg

Per Bernhardtson

Emmanuel Naudot

Umedeltats Fältstation

Umedeltats Fältstation

Västerbottens Ornitologiska Förening