



2009-11-12
Dnr CBM98/09

Banverket
Box 1014B
405 21 Göteborg

Förstudie Götalandsbanan, delen Linköping –Borås, Förslagshandling

CBM:s yttrande över förslagshandlingen med dnr: F08-12021/SA20

Centrum för biologisk mångfald har tagit del av förslagshandlingen, och lämnar härmed sina synpunkter. Vi har valt att lägga vår uppmärksamhet på förstudiens behandling av landskapsekologi och biologisk mångfald, och har följaktligen beaktat främst avsnitten 4, 5 och 7 i huvudrapporten samt underlagsrapport 1:5 landskap.

Allmänt

Angreppssättet med landskapsanalys tidigt i planeringsprocessen är nytt och lovvärt, och skapar en solid, tvärvetenskaplig grund för den fortsatta planeringsprocessen av GLB. I dagens infrastrukturplanering saknas oftast ett helhets- och landskapsperspektiv, vilket har till följd att natur- och kulturvärden äventyras i onödan. Banverket tar här ett första steg för att råda bot på detta, och metoden torde kunna bilda modell för framtida infrastrukturplanering med landskapsperspektiv.

Men att metoden är ny innebär förstås att den är oprövad, och det kvarstår att se vilken betydelse landskapsanalysen får i den fortsatta planeringsprocessen, och vilken påverkan som kan spåras i den slutliga produkten, dvs den byggda banan.

Att metoden är ny kan förstås också innebära att den ännu inte funnit sin slutliga form. I det nedanstående lyfts några aspekter, fr a med koppling till vilt, som skulle kunna behandlas tydligare.

Områdestänkande

I landskapsanalysen beskrivs den biologiska infrastrukturen endast i termer av ”områden” (huvudrapporten s 71). Att identifiera funktionella system av värdekärnor samlade i

värdeetrakter är förvisso ett sätt att beskriva ekologiska landskapssamband, och det har därmed sitt berättigande i landskapsanalysen. Metoden utgår emellertid från naturvårdens traditionella ”objekttänkande”, om än på en större geografisk skala, och riskerar att skicka signalen att bara vi undviker värdeetrakterna så undviker vi effekter på biologisk mångfald. Vidare har tillämpningen i förstudien inneburit att man utgått från naturvårdens traditionellt intressanta biotoper = allmänt artrika biotoper, som ängs-/hagmarker, myrmarker eller särskilt värdefulla skogsmiljöer.

När det gäller de större viltarterna (t ex hjortdjur och stora rovdjur) nyttjar de dock landskapet på en ännu större skala, och sällan med tydlig koppling till ovanstående biotoper. De är istället beroende av landskapet i sin helhet, kanske i synnerhet vardagslandskapet (som i förstudien betecknas som fragmenterade landskap som ”tappat sin ekologiska funktion”). Visst finns en tendens till att större, sammanhängande skogsområden kan vara av större vikt för dessa landskapsutnyttjande arter, men även andra områden är av stor betydelse, och ev. barriär- eller mortalitetseffekter på dessa arter måste behandlas i perspektivet av sträckningen som helhet. Snarare än att definiera landskap av olika värde handlar det om att säkerställa en låg mortalitet (t ex via stängsling) och en god permeabilitet (t ex via funktionella viltpassager i form av tunnlar och broar). Vi anser att detta perspektiv är underutvecklat i förstudien.

Fokus på viktiga samband och arter

I förstudien slås helt riktigt fast att det är viktigt att beskriva och värdera de landskapsekologiska samband som kan påverkas av GLB, att identifiera de områden och arter som är känsliga (huvudrapporten s 72, landskapsrapporten s 80-81). De övergripande ekologiska effekterna beskrivs också väl (landskapsrapporten s 71-73). Men en mer noggrann analys av känsliga arter och områden saknas. Detta har sina naturliga orsaker: det saknas grundläggande kunskaper om effekterna för att göra en sådan analys.

Underlagen som har använts i landskapsanalysen (nyckelbiotopsinventeringen, ängs- och hagmarksinventeringen, myrmarker, ädellövskogsinventering, skyddade områden) är naturvårdens ”traditionella” underlag, vilka fångar upp en mångfald arter varav många rödlistade, men inte de större, landskapsutnyttjande arterna (enl. ovan).

De stora kunskapsbristerna när det gäller järnvägars påverkan på biologisk mångfald gör det presenterade planeringsunderlaget (t ex kartläggningen av värdeetrakter) i någon utsträckning svårtolkat. Kunskapsbristerna skulle kunna tydliggöras i rapporten, dels för att ge perspektiv på de presenterade underlagen, dels som ett stöd för forskning inom detta fält.

Stängsling

Höghastighetsbanor aktualiserar en översyn av stängslingsrutiner för järnväg. Frågan om stängsling av Götalandsbanan är av betydelse för effekterna på större djur, då en stängsling torde reducera risken för viltolyckor kraftigt, samtidigt som barriäreffekten kan öka. Frågan om stängsling har lyfts spontant i samråden redan i tidiga planeringsstadier, och verkar vara svårhanterad för Banverket.

Förstudie GLB lämnar inga klara besked i denna viktiga fråga; det anges endast att ”det kan bli aktuellt med sådana åtgärder” (huvudrapport s 107) och att ”det är stängsellagen som gäller för stängsling av järnvägar” (huvudrapport s 154). Men det är otillräckligt att hänvisa till lagen om stängselskyldighet för järnväg (1945:119) med avseende på behovet av att stängsla ut vilt från banområdet. Lagen kom till 1945, och kan idag betecknas som

dubbelt omodern, då vi dels planerar för väsentligt högre hastigheter, dels knappast har några större mängder frigående tamdjur i utredningsområdet men desto mer storvilt (hjortdjur, vildsvin, stora rovdjur).

Om läget är sådant att det idag inte går att avgöra stängslingens omfattning längs banan bör förstudien åtminstone tydligt peka ut behovet av att denna fråga utreds grundligt i senare planeringsskeden.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande föreståndaren Åke Berg, efter beredning av forskningsledaren J-O Helldin.

Åke Berg
Ställföreträdande föreståndare, CBM