

För fåglarnas bästa

Det är ett känt problem att fåglar skadas eller dödas av kollisioner med elledningar eller tåg. Speciellt utsatta är storvuxna arter, som svanar, gäss och ugglor. Men visst finns det sätt att minska problemet. Botniabanan AB samarbetar med föreningen Berguv Nord och Ångermanlands ornitologiska förening.

Berguven. Mäktig och sägenomspunnen. Sannerligen en imponerande syn med sina kraftiga klor och eldröda ögon. Fridlyst sedan 50-talet, ändå lever den än i dag ett tillbakaträngt liv efter årtionden av jakt och förföljelse. Tack vare ett flertal lyckade bevarandeprojekt kan dess mystiska hoande fortfarande höras i våra skogar. Men vad har berguvar med järnväg att göra?

Jo, berguven är en av de fågelarter som löper störst risk att skadas av elledningar i naturen. När man bygger ny järnväg finns det alltså anledning att se över dessa risker. Projektet Berguv Nord arbetar för en förstärkning av uvstammen i Norrland och har tillsammans med Ångermanlands ornitologiska förening ett samarbete med Projekt Botniabanan.

Redan 1999 tog Berguv Nord kontakt med Botniabanan AB och Banverket för att belysa skaderiskerna för fåglar vid järnvägen. Och hänsyn till föreningens synpunkter har sedan dess arbetats in i ett flertal järnvägsplaner.

Leif Norgren på projektkontoret i Umeå arbetar med frågan om fågelskydd vid Botniabanans elanläggning. Han beskriver arbetet:

– Vi har kommit fram till tre risker som är särskilt påtagliga för fåglar vid järnvägen: Påflygning, strömgenomgång och kollision. Utifrån dessa har vi sedan arbetat fram lämpliga motåtgärder, tillsammans med Berguv Nord.

Riskerna kan förtydligas så här:

• Påflygning – fåglarna har helt enkelt svårt att se de oisolerade ledningarna i luften.

• Strömgenomgång – fåglar kommer i kontakt med strömförande delar i till exempel stolpar och transformatorer.

• Kollision - rovfåglar som kalasar på tågdödade kadaver hinner inte undan när tåget kommer.

Det är heller inte bara fåglarna som drabbas av olyckor med elledningar. Vid kortslutning kan ledningarna brinna av och orsaka dyra och långvariga stopp i tågtrafiken. Leif Norgren förklarar:

– Det är så hög spänning i ledningarna att det bildas en ljusbåge om det blir kortslutning. Då kan ledningen helt enkelt brinna av, och sedan är det svårt att köra några tåg.

Ett talande exempel på detta är när berguven Eloff 1997 släckte hela Medelpad och delar av östra Jämtland genom att kortsluta ett ställverk på 130 000 V i Sundsvall.

FOTO: BÖRJE HJALMARSSON







FOTO: ERLING SCHÖN/N



Eloff överlevde otroligt nog, men blev en dyr bekantskap för eldistributören.

Isolering viktigt

Vad kan man då göra åt problemet? Leif Norgren har svaret:

– Isolera så mycket som möjligt. Själva kontaktledningen kan vi av uppenbara skäl inte isolera, men i övrigt är det

främst en fråga om pengar och driftsäkerhet. Med relativt små medel kan vi ändå göra mycket.

Berguv Nord och Ångermanlands ornitologiska förening har kommit med flera konkreta förslag på åtgärder, och Botniabanan AB har kunnat tillgodose de flesta av dessa.

”Huven Uven” skyddar

Transformatorer på kontaktledningsstolparna har visat sig vara populära tillhåll för fåglarna.

– De gillar att värma sig på stolptransformatorerna och då är det bara en tidsfråga innan det smäller, berättar Leif.

För att komma till rätta med problemet utvecklade elbranschen ”Huven Uven”. En

huv av plast som placeras på de strömförande isolatorerna, och förhindrar att fåglar får ström i sig. "Huven Uven" kommer att sättas på alla stolptransformatorer längs Botniabanan.

Förutom själva tågen finns det gott om teknisk utrustning längs järnvägen som drivs med el. Signalsystem, radioanläggningar, belysning och informationstavlor behöver ström för att fungera. Detta sker genom den så kallade hjälpkraftledningen, som löper i toppen av kontaktledningsstolparna. Eftersom den vanligtvis är oisolerad är den ett dödshot för fåglarna.

– Vi kommer att lägga hjälpkraftledningen som kabel i banvallen där järnvägen passerar känsliga fågelskyddsområden. Det säger Anita Wennström, miljöhandläggare på Botniabanan AB i Umeå.

Extra fågelskyddsåtgärder planeras bland annat vid Öfjärden, strax norr om Örnsköldsvik, och vid den tänkta passagen genom Umeälvens delta.

Många miljöfrågor

Inom Projekt Botniabanan bedrivs ett ambitiöst miljöarbete. Från projektets början till dess att den färdiga järnvägen kan börja användas. Miljöfrågorna är många och handlar om allt från hantering av miljöfarligt avfall vid en byggarbetsplats, till att undvika vandringshinder för fisk där järnvägen passerar älvar och bäckar. Frågorna diskuteras också med myndigheter, intresseorganisationer och boende längs järnvägen. Miljöchef Marie Berglund ger sin syn på saken:

– Drar man en järnväg genom landskapet så påverkar man miljön på ett eller annat sätt. Det är vår skyldighet att se till att denna påverkan blir så liten som möjlig.

TEXT: HENRIK BERGSTEN

Fakta Berguv Nord

Bildades 1977. Då fanns 2 berguvspar och 7-8 ensamman hannar i hela Norrland.

Har fött upp och släppt ut drygt 1500 berguvar under åren 1982-2000.

Vid riksinventeringen 1999 fanns 77 par i totalt 140 berguvsrevir, fördelat över hela Norrland.

Berguven är en av världens största ugglor. Den har en vingbredd på 160-188 centimeter och väger mellan två och fyra kilo.

Fakta järnvägens elsystem

Kontaktledning = driver loket, 15 000 V.

Transformator = omvandlar spänningen från 22 000 V till vanlig hushållsspänning (3-fas 400 V).

Normalt placerad uppe i en stolpe. Hjälpkraftledning = elförsörjning för allt längs järnvägen utom tågen.



Elingenjör Leif Norgren och miljöhandläggare Anita Wennström jobbar med fågelskyddet längs Botniabanan.