



Biologisk mångfald i järnvägsmiljöer

Sammanställning från seminarium 15 januari 2019

Sammanfattning av presentationer

Under seminariet presenterades aktuell kunskap om naturvärden i järnvägsmiljöer, fr a stationsområden.

Trafikverkets artinventeringar av stationer har pågått rikstäckande sedan 2008 och alla stationer är nu bedömda enligt en fastställd manual (<https://trafikverket.ineko.se/se/inventeringsmanual-f%C3%B6r-biologisk-m%C3%A5ngfald-vid-j%C3%A4rnv%C3%A4gsstationer>). Över ett hundratal rödlistade arter och flera prio habitat har hittats. För ca 75 arter bedöms järnvägsmiljöer som avgörande för deras bevarande i Sverige. Stationer med särskilda naturvärden (klass 1-3) är väl spridda över landet och utgör en betydande potential för nationellt artbevarande.

Trafikverket har noterat de stora naturvärdena i järnvägsmiljöer och att det behövs ett fokus på att bevara, sköta och utveckla dem. Resultatet från inventeringarna samlas i Miljöwebb landskap (MWL) och ska ligga till grund för restaurerings- och skötselplaner. TRVs Riktlinje landskap (TDOK 2015:0323) anger att artrika infrastrukturmiljöer ska skötas, utvecklas och nyskapas. Just naturvärden i järnvägsmiljöer är av särskild betydelse i den vegetationsskötselstrategi för järnväg som nu tas fram.

Även SL, som förvaltar och äger Roslagsbanan samt Stockholms tunnelbanor, har i sina riktlinjer att naturvärden ska beaktas vid utformning, planering och etablering. Längs Roslagsbanan anläggs viltpassager, nyckelbiotoper (kompensationsmark), åtgärder i vattenmiljöer, insekts-/salamanderhotell mm. Möjlighet till "grön banunderbyggnad" (biologisk mångfald längs spåren) utreds, men denna fråga har hamnat lite efter exvis barriäreffekter.

Naturvårdsåtgärder i stationsområden kan utformas för att gynna specifika arter, artgrupper eller biotoper. Åtgärderna kan bestå av att skapa rätt grundförhållanden (material, lutning etc) eller ekologiska processer (slåtter, skrapning, torra etc). Nya (och gamla) åtgärder behöver utvecklas. Vid utformning av åtgärder bör man särskilt överväga störningsintensitet (starta om eller bara sakta ner successionen?) och masshantering (kan massor sparas lokalt, kan fraktioner separeras?). Vissa åtgärder torde vara generellt positiva, ex hålla tillbaka sly, men även dessa behöver detaljutformas.

Försök med nya restaureringsmetoder (röjning, rottryckning och ytscrapping) visar att träd och buskar skapar de största problemen med igenväxning, att ytscrapping är den mest effektiva engångsåtgärden, att invasiva arter (lupiner) etablerade sig mer slumpmässigt men att de sprider sig snabbt och verkar vara ett ökande problem, och att blomresurser påverkas mer av lokala förhållanden och artpool än av restaurering och skötsel.

Det finns möjligheter och kanske även behov att ytterligare utveckla metoder och skötselriktlinjer för att de verkligen ska bli effektiva. Problem i dagens skötsel utgörs av: var göra av potentiellt förorenade massor? var göra av slåttermaterial, särskilt lupinblommor? hur stängsla utan att försvåra skötseln? Potentialer finns i exvis att bara lägga på sand, bespruta(!), borsta.

Möjligheter i järnvägsmiljö finns inte bara för växter och insekter, exempel beskrevs hur ormhotell kan anläggas och hur banvallar kan erbjuda ersättningshabitat för sandödla där naturliga biotoper försvunnit i landskapet. Kanske kan vissa åtgärder i vissa lägen gynna både sällsynta växter, insekter och kräldjur, såsom exempelvis skapande och skötsel av torr, vegetationsfattig, solbelyst mark.

Diskussionsfrågor

Under diskussionen lyftes följande aspekter:

1. Är järnvägsmiljöerna värda besväret? Hur förhåller sig nyttor för biologisk mångfald, miljömål etc till kostnader?
 - Ja, definitivt! Många jvg-miljöer är viktiga och väl värda att arbeta med. De utgör bristhabitat (exvis magra sandmarker), och refugier för arter som varit med spridda.
 - Det kan vara kostnadseffektivt att bevara miljöer i jvg-områden istället för att nyskapa på annan plats.
 - Järnvägsområden (och andra infrastrukturmiljöer) finns i hela landet, är relativt lättåtkomliga (dock finns säkerhetsaspekter), och erbjuder en möjlighet för åtgärder/verksamhet som samhället inte kan genomföra hursomhelst i övriga landskapet; det är alltså områden som samhället har stor rådighet över.
 - Jvg-miljöerna är ofta relativt stora och sammanhängande, och kan utgöra spridningskorridorer.
 - Områden som har höga eller betydande värden och de rätta förutsättningarna kan väljas ut för skötsel. Rätta förutsättningarna kan utgöras av lokala förhållanden (mark, lutning mm) och omgivande landskap (hedmarker, kalkmarker, kulturmiljöer etc).
 - Jvg-miljöer kan även omfatta biologiska kulturarv, både i och med kvarstående odlade arter och vilda arter som säger något om tidigare marknyttjande.
 - Kostnaderna behöver inte vara så stora egentligen; ett lass grus kostar inte så mycket, och eftersom åtgärder måste göras oavsett är det relativt lätt att anpassa.
 - Även om åtgärder inte är helt gratis så kan de motiveras av besparingar på andra områden eller längre fram i tiden.
 - Det kan i vissa fall t o m finnas en win-win, om man planerar naturvårdsåtgärder och övrig skötsel samlat.
 - Men det är svårt att kostnadsuppskatta och därmed jämföra med nyttan.
 - Och viss skötsel kan kräva initiala restaureringsåtgärder.
 - Det behövs mer undersökningar (forskning) för att svara på frågan om avvägning mellan kostnader och nyttor.
 - Det behövs mer kunskap (sammanställning) om när jvg-miljöerna fungerar som refugier, dvs överlevnadsmöjligheter för arter som annars hade försvunnit eftersom deras tidigare livsmiljöer försvunnit. Vilka arter, vilka livsmiljöer etc?
2. Vilka värden och möjligheter finns mellan stationerna – längs spåren och i trädskningszonerna?
 - Har inte undersökts tillräckligt (undersökning via artportalen är dock på gång). Kan vara svårinventerat men potentialen finns.
 - Potentialer: Sandmiljöer, buskmiljöer, variationsrika miljöer, blottad sand, solbelysta ytor. Skapa spridningsmöjligheter – grön infrastruktur.
 - Högstubbar och faunadepåer kan skapas i trädskningszonen. Även "veteranisering" av träd (skapa hål mm) är en möjlighet.
 - Exempel på fokusarter för åtgärder: Vedlevande insekter, kärlväxter, kräldjur.

- Dock risk för ekologisk fälla (ex fåglar och fladdermöss i trädskyddszonen, kanske även kräddjur).
 - Finns kunskaper om skötsel av kraftledningsgator som kan överföras till trädskyddszonen? Exvis buskmarker och bryn kan utgöra en potential för biologisk mångfald (fåglar mm).
 - Inom Trafikverkets program En ny generation järnväg (<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nygenerationjarnvag/>) har forskningsprojektet Sidoområden startats, med syftet att undersöka hur vi kan skapa tekniskt välfungerande, ekologiskt hållbara och gestaltade gröna slänter enligt TRVs Riktlinje Landskap och Trafikverkets arkitekturpolicy (TDOK 2017:0636). Målen ska uppfyllas på slänter längs den tänkta höghastighetsjärnvägen. Projektet ska ge kunskap om hur slänter som uppfyller dessa krav kan skapas och skötas, exvis hur skötsel av vegetation som fastnar i stängsel kan undvikas genom att se vad olika ogräsdukar under stängsel har för effektivitet. Testytor kommer att anläggas under våren 2019. Kontaktperson är Martin Malm (martin.malm@trafikverket.se).
3. Hur har skötseln på stationerna förändrats? Behöver vissa "gammaldags" arbetsintensiva metoder återinföras eller kan vi utveckla nya, innovativa skötselåtgärder som bevarar biologisk mångfald?
- Skötseln av jvg-miljöer var fram till 30-40-talen mer manuell. Stationsområden hade sin egen vaktare/trädgårdsmästare.
 - Forskning om hur jvg-miljöer nyttjats historiskt skulle ge en kunskapsbas. Information om historisk skötsel av jvg-områden efterlyses av Anna Westin (CBM/SLU).
 - Även landskapsekologiska studier – ligger artrika stationer i artrika landskap?
 - Igenväxning är idag det stora problemet.
 - Slyvegetation på stationsområden är ofta ung (10-20 år), kan det vara en effekt av upphörd besprutning? Besprutning skedde mer allmänt fram till 90-talet.
 - Finns det möjlighet att vissa biologiska värden är en effekt av besprutning? (exvis stora mängder 1-2-åriga växter).
 - Verktygslådan för skötsel är "lätt" dvs det finns idag inte många olika skötselalternativ. Verktygslådan behöver fyllas på.
 - Det behövs kanske inte mycket innovation för att få till fungerande lösningar; det finns redan mycket teknik att bygga vidare på.
 - Konkreta förslag på metoder:
 - Rottryckning.
 - Insådd av lågväxande naturvårdsarter ex getväppling, fibblor.
 - Spara frön, samla upp slätterklipp.
 - På med sand.
 - Fler exempel på nya innovativa metoder: Borstning (snöröjningsborste körd på barmark), hetvatten, mikrovågor, bränning, fräsning. Alla dessa har sina för- och nackdelar, och noggrannare utredning behövs av vilka som har förutsättningar att fungera, och under vilka omständigheter.
 - Det kan finnas en poäng i att se hur jordbruket får till praktiska åtgärder, där finns mycket erfarenhet. Samtidigt behöver infrastrukturmiljöer skötas utifrån sina egna förutsättningar, så metoder får inte kopieras rakt av.
 - Arbetsintensiva metoder kan utgöra arbetsmarknadsåtgärder – gröna jobb.
 - Fokus bör ligga på de stationer som har de rätta förutsättningarna.
 - Nya metoder kan krävas pga invasiva arter (ex masshantering).



- För att förstå förekomster av arter och livsmiljöer behövs bättre kunskaper om vilken skötsel och åtgärder som genomförts.
4. Behov av art-inriktade åtgärder respektive mer generella skötselregimer.
- Utgångspunkten bör vara generella metoder inriktad på habitat/naturtyp, men även artinriktad skötsel kan behövas.
 - Objekt med lägre värdeklass borde kunna tillåta mer generell skötsel.
 - Vissa arter är unika för jvg-miljöer, inte riktigt vanliga någonstans (hotade); de kan behöva ett särskilt fokus.
 - En närmare analys av de arter som är knutna till järnvägsmiljöer (och som därmed bör vara prioriterade) bör kunna ge en bild av hur generell skötseln kan göras.
 - Åtgärder mot invasiva arter kan behöva vara art-inriktade.
 - Olika skötsel kan behövas i olika delar av landet.
5. Problem för åtgärder på stationsområden och hur man kan komma förbi dem. Exempelvis fördringar som förorenad mark, praktiska svårigheter som säkerhetsstängsel, och ekologiska problem som invasiva arter.
- Bortförning av massor kan vara ett problem om de är kontaminerade (kräver provtagning). Att lämna massorna lokalt kan vara ett sätt att komma runt detta.
 - Eftersom föroreningar ofta är knutna till finpartiklar och organiskt material kanske bara detta kan tas bort (i sorteringsverk) och grovt material lämnas. Detta skulle samtidigt kunna skapa torrare, sandigare marker som har bättre förutsättningar för biologisk mångfald.
 - Säkerhetsstängsel behöver placeras så att det inte försvårar skötseln av värdefulla miljöer. Detta är en organisationsfråga inom TRV.
 - Ansvarsfördelningen för invasiva arter är idag oklar, behöver utvecklas.
 - Konkret förslag för att bekämpa invasiva arter: slå och täck över under lång tid.
6. Vem gör vad? Ansvarsfördelning och samordning TRV – konsulter – NV – LST – m fl.
- Ansvarsfördelningen är egentligen given, men mer samverkan och kunskapsöverföring behövs.
 - Särskilt kontrollen av invasiva arter kräver samordning med andra aktörer, eftersom arterna sprids till och från övriga landskapet.
 - En lösning för samordning skulle kunna vara återinförande av "banmästare"/driftsplatsansvarig, men det kanske är orealistiskt.
 - Tanken är att Trafikverkets databas Miljöwebb landskap ska kunna fungera samordnande (när den är fullt fungerande).
 - Arbete med grön infrastruktur (GI) bör kunna bidra till att knyta ihop olika aktörer, exvis Skogsstyrelsen, Jordbruksverket... LSTs GI-planer är ett möjligt verktyg.
 - Folk med kompetens behöver vara med på alla nivåer. Särskilt LST bör ställa tydliga krav i processen.
 - Även kommunerna bör kunna ha en samordnande roll.
 - Naturvårdsverket bör kunna ge riktlinjer.
 - Naturvårdsverket har ansvar för samordning av åtgärder mot invasiva arter.

- Det behövs forum/mötesplatser mellan ekologer och tekniska innovatörer (entreprenörer). Kunskapsutbyte behöver ske åt båda hållen.
- Har seminariet nått rätt grupp? Ex NCC, Skanska, InfraNord borde ha varit med.
- Opinionsen skiljer sig om huruvida biologisk mångfald i jvg-miljöer är viktig eller ej. Det behövs opinionsarbete, skapa förståelse publikt, nå politiker. Ett sätt skulle kunna vara information i mer befolkade områden.
- Hur påverka de politiker som styr inriktningsuppdraget till TRV? Näringsdepartementet behöver informeras.
- Svårigheter att förankra frågorna internt på TRV.

7. Behövs ändringar i styrdokument – upphandling – granskning – handböcker?

- Befintliga styrdokument såsom riktlinje landskap är viktiga, men de behöver implementeras.
- Det behöver informeras om styrdokumenten – vilka som finns, hur man hittar dem och hur de hänvisar till varandra. De kan behöva revideras regelbundet.
- Det är svårt att få till bättre upphandling i praktiken, men det är möjligt. Upphandlingen behöver ligga på rätt nivå, ej för detaljstyrd så att den riskerar bli fel pga oväntade faktorer. En viss flexibilitet, men inte för mycket.
- Viktigt att åtgärder genomförs på rätt sätt. Behöver kontrolleras att krav i byggskedet efterlevs (byggplatsuppföljning). Rätt kompetens behövs vid kontroll av komplicerade naturåtgärder.

JOH 2019-01-29

